

29 octobre 2021

Fin d'après-midi.

Il fait froid, le ciel est couvert, la lumière commence à descendre.

Je remonte depuis la rue Peyronnet vers la maison verte et à côté le portail de la maison de Josette. C'est ouvert, la grande allée dallée mène à une maison en haut d'une petite colline. D'un côté, le jardin avec la haie, la balançoire et le sapin. De l'autre le potager ouvrier. Du vivant de Josette, un jardinier venait s'en occuper. Rhubarbe, topinambour, sauge, herbe à verrues, et herbes sauvages se côtoient sur la parcelle partiellement laissée en friche.

À Bourg-Argental, je crois qu'il y a un peignier ou un remetteur. Il s'appelle Franck Trouiller, je le connaissais de vue quand ma mère, Josette, travaillait avec lui. Il y encore un peu d'emploi dans ce domaine.

D'ailleurs, une autre invention, de la région, dans les années 1930, a été l'Isobloc, un bus léger et résistant. L'Isobloc, le car était fabriqué à Annonay. Un monsieur, Mr Besset, était charron, il faisait des charrettes et notamment les cercles de fer autour des roues. C'était du métal plat, cintré et soudé par des coups de marteau lorsque le métal était rouge. Ensuite, la technique du charron était de faire un grand feu, de mettre le grand cercle de ferraille dans le feu, et quand il était très chaud il le mettait sur la roue en bois. Ça brûlait un peu la roue, il arrosait d'eau et le fer en refroidissant rétrécissait et venait bloquer la roue. Et, ce charron, a eu l'idée de carrosser des voitures pour transporter des gens. Il achetait des châssis, des moteurs et il carrossait des autocars. Il fabriquait une structure en tubes soudés, sans châssis, le moteur devant, les roues motrices derrières, un axe de direction. Le principe est de faire une coque avec des morceaux de métal, et la carrosserie est soudée par-dessus.

Printemps 2022, le goûter & les catalogues.

Chez Pierre et Betty, on goûte, Pierre part à la cave chercher quelques documents qu'il a mis de côté. On commence par les catalogues. Au fil des pages, des histoires émergent.

Des objets qui montrent les savoir-faire, j'en ai plein dans la maison verte. On a récupéré une petite canetière qui a été fabriquée à Bourg-Argental, par une entreprise spécialisée de Bourg qui ne faisait que des canetières, il y a le nom sur la plaque de la machine.

Au garage, j'ai pas mal de documents anciens aussi. J'ai des canettes, des navettes... et des navettes expérimentales. Elles ont dû être faites par les ébénistes qui fabriquaient les canettes. Les navettes, servent à faire passer les canettes et le fil de trame d'un côté à l'autre pendant que le fil de chaîne est croisé et décroisé par les cadres du métier.

Je vais en chercher quelques-unes... Regarde, à l'intérieur c'est de la peau de chat pour que le fil glisse bien mais que la canette soit calée dans la navette. Celle-là c'est une navette neuve, jamais utilisée, on n'a pas encore collé la peau.

Le fil passait par différents trous, dedans il y a des petits tubes en porcelaine pour ne pas que le fil se coupe sur le bois.

J'ai une navette à double canettes, mais elle n'était pas pratique pour changer les canettes.

J'en ai une à roulette, très petite et pointue. Je ne l'ai jamais vu fonctionner.

J'en ai une énorme aussi, on l'utilisait sur des métiers à coton, avec des gros fils.

Les canettes étaient fabriquées à Bourg-Argental par un tourneur sur bois, appelé Gaucher, mais la famille Gaucher n'existe plus à Bourg-Argental depuis longtemps.

Chez Perrier, il y avait une horloge et une machine à pointer qui perforait les cartons et tamponnait l'heure d'entrée. Et à la fin de la semaine, quelqu'un relisait les fiches pour calculer les paies.

Machines pour l'industrie textile, mètre à rouleau, accessoires de dévidages, bobines, dévidoirs... Il y avait un tourneur à Bourg-Argental mais chaque usine n'avait pas son tourneur de bobines. Dans les petits ateliers des usines, les gareurs et les mains d'oeuvres réparaient les objets en bois mais ils ne les fabriquaient pas.

Il y avait les tablettes, dessus on mettait le gâteau de soie, l'écheveau, la flotte. Et puis il y avait toutes les petites pièces détachées.

Lorsque les flottes arrivaient de Chine ou du Japon, on les mettait sur une machine à dévider. Le dévidoir va servir à passer le fil de la flotte à des bobines, ces bobines seront ensuite placées sur le moulin, dans la salle du moulinage. Et sur le moulin, elles vont tourner très vite de manière à ce que le fil se torde. C'est le moulinage du fil de soie.

Le moulin sert à imprimer une torsion au fil. Le moulin est entraîné par un moteur relié à un axe sur lequel il y a une poulie. Cette dernière fait tourner les courroies de chaque étage du moulin, il fallait une vitesse assez constante, il y avait un rapport entre la vitesse de la courroie et la vitesse du tube en carton qui enroulait le fil, et ce rapport des deux vitesses te donnait une torsion qui était de 1000 tours au mètre ou plus. Chaque courroie frottait et entraînait des fuseaux, les fuseaux étaient placés sur des carcagnoles, des petits cônes qui ressemblent à des bouchons, ils sont en verre pour limiter l'usure et les accrochages. Et sur les fuseaux on plaçait la bobine avec des flasques en bois, sur lesquels on mettait le fil qui venait de la flotte, qui avait été dévidé. Le fil est tiré vers le haut, il passe par les queues de cochon et est enroulé



sur un tube en carton ou en plastique. Si la tension se relâche, le fil se détord et revient à sa forme initiale. Donc si un fil casse, tout ce qui est libre défrise. Tous les jours une ouvrière passait dans les rangs du moulin et regardait si un fil était cassé. Si c'était le cas, il fallait le couper, reprendre le fil de la flotte, refaire un nœud avec le fil déjà tordu, vérifier la tension puis relancer la machine.

Le mécanisme du moulin, avec des poulies folles, permettait de débrayer et arrêter un fuseau indépendamment des autres en le dégageant de la courroie, qui elle pouvait continuer à tourner. Et une fois le fil réparé tu remettais le fuseau en place. Et il recommençait à tourner. Le gareur devait aussi passer régulièrement, une fois par semaine, pour remplir les burettes d'huile, elles permettaient d'huiler en continu le mécanisme pour éviter qu'il s'abîme.

Donc si tout allait bien dans le moulin, rien ne cassait. Mais le jour où il y avait une panne d'électricité, c'était comme si tous les fils cassaient d'un coup, tous les fils se mettaient à friser. Il fallait dégager tous les fuseaux un à un, couper tous les fils, faire des nœuds.

Après, pour éviter de faire tourner les moulins de l'usine Perrier, quand mes parents achetaient des flottes au marchand soie, ils demandaient à ce qu'elles soient livrées directement chez des mouliniers de la région. Ils recevaient ensuite des bobines enveloppées dans du papier de soie, du papier blanc très fin, le cône de la bobine était en carton, le papier rentré dans le trou du milieu pour que la soie ne s'humidifie pas et ne se teinte pas à la lumière.

Sur le bord du papier, tu avais un trou en forme de losange, - en forme de losange parce que le monsieur qui avait fabriqué ça devait avoir un emporte-pièce en forme de losange -, pour laisser passer la vapeur, l'air et l'humidité. Des fois, les fils et les cônes de carton étaient teintés, souvent en rose, selon les grammages et les types de fils.

Et à leur arrivée à l'usine, les bobines étaient mises au vaporisage, dans la salle du bas, à côté des moulins. Le vaporisage, c'est une étuve, avec de l'eau au fond et des résistances électriques, en termes de sécurité il fallait faire attention.

Dans l'étuve, on mettait 4 paniers en aluminium pleins de bobines avec leur papier de soie.

Les portes de l'étuve étaient refermées, la pression montait. La température de l'étuve était montée très lentement, en 2-3h, jusqu'à 120°C sous pression. Quand la température atteignait 110-115°, un mécanisme arrêta le vaporisage et il fallait laisser redescendre la température. L'eau cuisait en quelque sorte le fil pour fixer sa torsion.

Donc en fin d'après-midi, les ouvrières chargeaient l'étuve, la branchaient. Et le lendemain à 5-6h, elles revenaient, l'étuve avait fait son cycle de montée-descente en température, les bobines avaient été vaporisées. Quand tu ressortais les bobines de l'étuve, elles étaient encore un peu humides.

Et puis les bobines vaporisées repartaient dans l'usine, à la salle de l'ourdissoir pour alimenter l'ourdisage, soit à la salle des cannetières pour aller sur les cannetières... Donc ça remontait dans l'usine -à l'ourdissoir- pour fabriquer la chaîne des métiers à tisser ou - aux cannetières - pour les canettes placées dans les navettes afin de réaliser la trame des tissages.

Ensuite, il y avait le remettage, avec le passage des fils dans les lisses des cadres et le peigne. Puis sur métier, tu raccordes la chaîne au remettage.

Le tordage, c'était une tâche très archaïque : l'ouvrière est assise sur un tabouret, et avance fils à fils à l'arrière du métier, pour nouer la chaîne du remettage à la chaîne du rouleau, je crois que le nom des rouleaux est l'ensouple. Sur chaque métier, il y avait un godet suspendu par un fil de fer. Et dans le godet, il y avait de l'huile. Pour coller les deux fils entre eux, elle trempait ses doigts dans l'huile, prenait un fil coupé de l'ancienne chaîne - qui était encore passé dans le peigne et les lisses à l'avant du métier -, et un fil du rouleau de la nouvelle chaîne de l'arrière du métier, puis, entre son pouce et son index, elle faisait glisser ses fils l'un contre l'autre pour qu'ils se tordent et restent accrochés. Il y a une ancienne tordeuse, Yvette-Vincent, qui travaillait pour ma mère. Je crois qu'elle habite encore dans la région, vers Annonay.

Et enfin il y avait le tissage.

On trouve vraiment de tout dans les catalogues de Monsieur Pain : les guides fils en céramique, les carcagnoles, les burettes pour huiler les machines en continu, les clés à molettes, les limes, les tarots, les engrenages, les filières, les compte-tours... tu envoyais un courrier pour commander du matériel quand il te manquait des pièces. Machines à visiter et enrouler le tissu...

Visiter une coupe, c'était le contrôle qualité un fois que le tissu est fini. Tu déroules toute la longueur sur une table ou une banque et tu vois s'il y a des défauts. Là, c'est vraiment une machine à rouler et dérouler le tissu. Mais les ouvrières le faisaient bien à la main aussi. S'il y avait un défaut, il fallait épinceter. On livrait le textile en coupes. Il y avait aussi la balance pour peser les coupes.

Pour être gareur, il ne faut pas seulement comprendre la mécanique des machines, il faut un doigté : mon père savait réparer les métiers, il savait les faire tourner, les ajuster. Il faut pratiquer pour comprendre les tensions de fils et faire tourner les métiers correctement afin d'avoir un tissage régulier et de qualité.

