

LUXÉ FAIT SA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

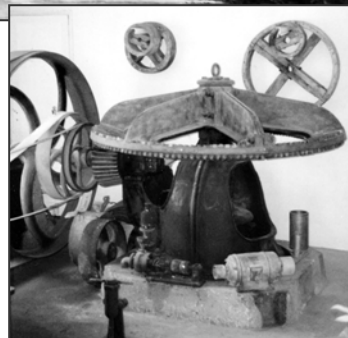
Luxé a toujours bénéficié d'une position stratégique due à la présence du fleuve Charente même si cette cohabitation était quelquefois lourde de contraintes. Du bac de « *La Terme* » avant le premier pont, à celui de « *Séhu* » il ne reste plus guère de souvenirs si ce n'est la commodité pour les enfants de ce dernier hameau de se rendre à l'école de Villognon, village voisin éloigné certes, mais plus facile d'accès que l'école de « *Luxé-bourg* », le trajet étant bien plus avantageux. A Luxé on naissait pêcheur et on apprenait naturellement à nager à la baignade de « *Séhu* ». Hélas on aura toujours le regret que la navigation ne parvienne jusqu'ici, malgré la volonté initiée par Turgot, en 1767, de rendre la Charente navigable d'Angoulême à Civray. On remplacerait les pertuis et passages naturels, par des écluses, celle de la digue de « *Pours* » date peut-être de ce projet. Freinés par le manque de moyens financiers, mais aussi par le peu d'entrain et même l'opposition des commerçants angoumoisins, lesquels craignaient de perdre le monopole que représentait le port de « *L'Houmeau* », les travaux allaient très lentement. A la Révolution, on stoppa cette entreprise pharaonique, laissant notre Charente navigable jusqu'à Montignac seulement. La Restauration amena un regain d'espoir de rejoindre la Vienne, mais on en resta là.

Peut-on parler de chance ou de hasard, c'est le chemin de fer qui va bouleverser la quiétude des habitants. Rejeté par les Manslois, le chemin de fer construit par la Compagnie d'Orléans va échoir à Luxé où là aussi on le redoute. Il s'écarta sensiblement du bourg pour donner de l'importance à un nouveau quartier : « *Luxé Gare* ». C'est à cette époque que les lacs de la « *Prairie* » (des saules) et des « *Loges* » verront le jour pour fournir la matière première pour du ballast.

Avant Poitiers et au-delà d'Angoulême la ligne fonctionnait dès 1852, mais on devait emprunter des voitures

à chevaux entre les deux capitales régionales. En juillet 1853 la jonction fut établie mais sur une seule voie dans un premier temps. Parallèlement la gare se développa, tant au niveau voyageurs, en raison de sa proximité d'Aigre et Mansle, qu'au niveau marchandises, les 9 usines à chaux voisines profitant largement de cette aubaine.

Le « *Moulin de la Grave* », appartenant à M. Nivet, fonctionnait en 1867, avec 4 fours. L'usine Augier se trouvait entre « *La Folatière* » et « *Châteaurenaud* », et passa aux mains de Michel Goumain, fonctionnant avec un vieux four et deux plus récents, reliés à la carrière des « *Champs de Pours* » par des voies Decauville, le calcaire étant ainsi acheminé par wagonnets. En 1923, Jean Bernard acquit auprès de M. De Castellan, succédant lui-même à une très longue possession du comte



Alexandre de La Rochefoucauld, le « *Moulin de Pours* » (photo page précédente), moulin déjà cité en 1250 sous le nom de « *Moulin d'Epoux* », avant de devenir de « *Poux* » puis de « *Pours* » et de finir brûlé en 1892 ; il était alors destiné au blé. L'usine à chaux du lieu ainsi que deux autres fours voisins furent regroupés pour donner naissance à « *l'usine du coteau et du moulin de Pours réunis et du Château de Châteaurenaud* ». Le gendre de la famille Bernard prit la suite en 1945 et ce jusqu'en 1961, produisant de l'électricité à l'aide de la turbine type Francis, la seule qui subsiste en Charente, installée en 1926 (photo page précédente). Les autres usines s'étendaient sur d'autres communes mais étaient toutes proches, comme celle d'Echoisy dont les premiers travaux de restauration laissent deviner l'importance des lieux.

Au début du 20^{ème} siècle, le projet soutenu par le conseiller général Paul Mairat, vit enfin le jour et une deuxième voie, métrique celle-là, traversa Luxé dans la direction Est-Ouest, non sans difficultés à cause de la Charente et de l'autre ligne, contraintes qu'il fallut contourner. C'était le « *Petit Mairat* », chemin de fer d'intérêt local, souvent appelé « *des économiques* » ; les deux gares seront très proches comme en atteste une carte postale (voir page 18).

La commune se développe comme celles alentour ; on voit arriver l'usine « *Monofil* », de nombreux commerces et en particulier des hôtels-restaurants ; le plus ancien se trouvait à côté de ce qui fut la boulangerie « *Portejoie* », et était tenu par les Lerousseau puis par les époux Lamaison qui y organisaient de beaux bals sous un tivolì monté dans la cour. Son activité cessa en 1925. L'hôtel « *Veyssière* » précéda l'hôtel du « *Cheval Blanc* », le-

quel existe toujours aujourd'hui, géré alors, au milieu des années 1920 par la famille Naf-frichoux. Elle y organi-sait des bals les di-manches après-midi et quelquefois le soir. Un peu avant la deuxième guerre mondiale, les Négrier possédaient « *l'hôtel de la Gare* » ; c'étaient les parents de Mme Delage, dernière tenancière de cet éta-blishement familial et renommé. De l'autre côté du passage à niveau de la gare, les Mesnard avait transformé leur épicerie en un café-bar-tabac-journaux. Leurs successeurs, les époux Barthou, baissèrent le rideau vers 1979-1980. La veuve Laurent ouvrit un café-bar au milieu des années 1920, à l'entrée de la gare de marchandises, affaire qui perdura avec la famille Ollivier jusqu'en 1946. Leur fils le transforma en salon de coiffure.

Le chemin de fer fut une cause majeure de l'extension de la commune, mais la Charente et un affluent contribuèrent également au développement économique, à travers les activités de production de chaux, citées plus haut mais aussi de meunerie ; le



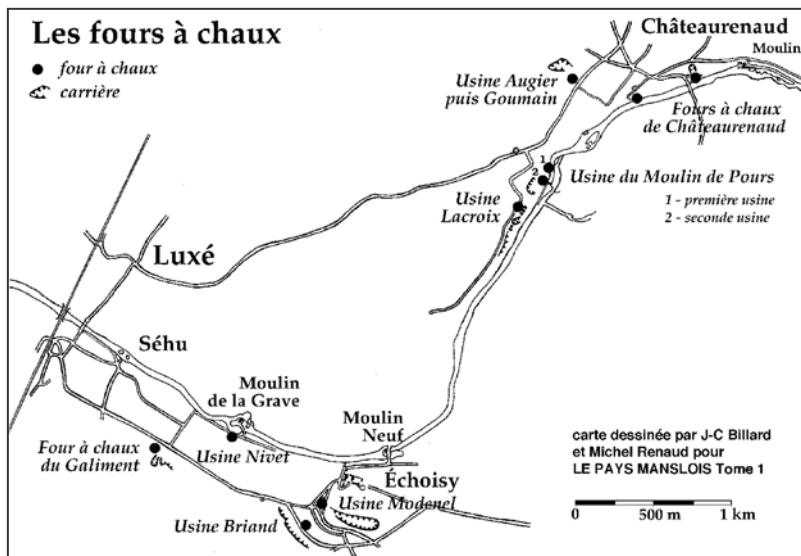
« *Moulin Chauvaud* » fonctionnait pour moitié sur la commune de Ligné, sur le « Bief ». Le « *Moulin de Pours* » brûla en 1892 pour retrouver une activité après son achat par Jean Bernard. Les ruines de la minoterie de « *La Terne* » (photos page précédente) laissent imaginer ce que put être cette usine, immense pour l'époque, sur 4 étages et un rez-de-chaussée, avec électricité et eau courante ; elle appartenait à M Clavé, et M Saumion en était le gérant, quand, en 1911, un terrible incendie la détruisit, interrompant toute exploitation.

D'autres activités cohabitèrent, dont on ne peut dire qu'elles sont la conséquence directe de la venue des chemins de fer, mais on peut supposer que sans elle, Luxé n'aurait pas connu une telle attractivité, ignorant les foires qui dynamisaient d'autres

bourgades comme Mansle.

Les laiteries ont toujours tenu à Luxé une place de choix ; comme dans toute cette région autrefois viticole, la catastrophe phylloxérique avait transformé le monde paysan, et à côté des nouveaux arrivants vendéens avec leurs vaches, les locaux s'y sont mis et très vite la nécessité de travailler ce lait abondant s'est fait jour. Dès la fin du 19^{ème} siècle, des coopératives naissaient et à Luxé, des entrepreneurs privés se sont lancés dans l'aventure ; en 1918 on recense la laiterie « Romagne » à « La Terne », qui perdura jusqu'en 1923. Paul Thibard s'installa dans le quartier de la gare au début des années 1920. Face à la gare, en 1926-1927, c'est l'entreprise Lemarinié et Lecointre qui commercialise la marque du Donjon ; elle aura comme successeur Le Roy, célèbre avec son fromage « aux Deux Moines ». Une famille suisse, les Banfi, vint poser ses valises à Luxé, à la recherche de travail ; c'est la maison Lemarinié qui employa

Jean Banfi et son frère Rocco. Jean créa sa propre laiterie, la « Beurrierie du Pont » en 1935, avant d'être rejoint par Rocco ; Jean-Pierre Banfi prit la suite en 1972, vendant entre autres, son fromage frais le « Ruffec ». Il céda



en 1996 son affaire à M. Rivaud qui continua le commerce du beurre et du fromage blanc.



Aujourd'hui le fleuve Charente transporte les canoéistes heureux de trouver le calme et la sagesse de la rivière, les roues des moulins ne tournent plus, les trains ne s'arrêtent quasiment plus, seul le temps continue son inexorable chemin, laissant Luxé à de nouvelles générations obligées de s'exiler pour le travail. Si vous cherchez de plus amples précisions sur le village, consultez les ouvrages du « Pays Manslois » œuvres du « Falm » et chers à Yvette Renaud et Pierre Ramblière.

Histoires du Pays d'Aigre

Sources :
 Le Pays Manslois
 Manuscrit de M. Murat

