

Les temps du changement **dans le bassin de l'Epte**

Dans les années 1820-1830, l'observation de ce qui se met en place dans les industries anglaises et allemandes, l'enthousiasme du capitalisme naissant accélèrent l'évolution des mentalités économiques. Le mouvement engagé à la fin du XVIIIe siècle va aller en se précipitant.

La filature Morris créée vers 1792-1793 à Gisors ne sera plus la seule manufacture installée sur la rivière. La mutation sera facilitée par l'exemple proche de Romilly-sur-Andelle et des fonderies et laminoirs créés dès 1782 pour le service de la Marine, par Michel Louis Lecanus-de-Limare, natif de Louviers, associé aux banquiers rouennais Lecouteulx. L'expansion de l'établissement après 1815 fut exemplaire et rejaillit sur la vallée de l'Epte voisine lorsque s'y installèrent les premiers laminoirs à zinc et laiton sous l'impulsion de Charles-Marie Alexandre Prévost d'Arincourt. Après lui, de Talmontier à Gommecourt, les possesseurs du moindre capital se lanceront dans l'aventure. Certains seront des concurrents malheureux, tel le parisien Fleury à Talmontier, en 1857, qualifié comme étant un " homme de peu " dans les missives administratives. Les plus solides pousseront d'Arincourt à l'aventure et récupéreront ses biens.

La réouverture des circuits d'approvisionnement de la France en matières premières et localement la puissance de la force motrice, la proximité de la Seine et de l'Oise et de leur batellerie, la construction de chemin de fer Paris-Dieppe, puis des Lignes secondaires Gisors-Pacy par Vernon et Gisors-Les Andelys faciliteront la fourniture des matériaux, leur transformation et le transport des produits finis.

La métallurgie des non-ferreux n'a pas seule contribué à la métamorphose de la vallée de l'Epte. L'industrie textile, plus ancienne sur le site et concentrée principalement sur Gisors, y a participé. Sans atteindre l'importance de l'ensemble des filatures de Louviers, l'usine de l'anglais Franck Morris, ancien employé de la manufacture de Saint-Sever à Rouen, était en 1805 avec 25 000 broches la plus grosse filature de France, " l'une des plus parfaite du genre ... ". Elle fonctionna jusqu'en 1808. Une autre filature de coton fut installée à Limetz en 1824 par un certain Jeanneton. A. Cassan note en 1833 qu'on y file 100 tonnes de coton courte soie et y occupe 200 ouvriers ; six foulons y seront installés pour les cotons façon anglaise. L'usine ferma une première fois en 1849 et sera cédée en 1850 par son propriétaire, Guieux aux associés Perrier et Leprince. En 1840 on y employait 34 ouvriers, 11 en 1865, payés de 1,20 franc à 2,60 francs. Les machines s'arrêtèrent définitivement en 1872.

Le Cudron fit quant à lui mouvoir de 1852 à 1870 les broches de la filature Duros, dans le moulin de la Norée. On transféra l'activité à Bray-Lû dans la filature du moulin Saint-Louis où en 1826 l'épouse de Duros faisait travailler 70 ouvriers sur 45 tonnes de coton américain. Pendant la guerre de 1870, on y produisit des mèches pour les bougies et chandelles, l'avance des troupes prussiennes et saxonnes contraignirent 60 ouvriers au chômage.

Dès 1814, Duros a possédé un atelier à Vétheuil, sur le ru du Roi, près de son confluent avec la Seine, dans les locaux d'une maison bourgeoise plus tard transformés en laminerie de zinc. L'énergie complémentaire d'un manège était nécessaire au travail de 10 à 15 ouvriers qui filaient, en moyenne, chaque année 9 tonnes de coton de Louisiane et de Géorgie. Les débouchés étaient assurés sur Paris.

On trouvait encore sur l'Aubette de Magny dans les années 1860, 4 filatures. En décembre 1868, on y dénombre 9 500 broches actives sur 12 600, elles sont mises en mouvement par 220 ouvrières et ouvriers. La plus importante, celle du Pont-d'Henneucourt avec 5 600 broches employait 120 ouvriers, certains sont d'anciens meuniers comme J.-B. Pourfillet, du Vaumion. En 1830, dirigée par un certain Prévost on y comptait 70 ouvriers transformant 45 tonnes de matière première. Une enquête administrative de mai 1836 constate la présence au Pont-d'Henneucourt de deux ateliers de filature, près d'une papeterie active dès 1821. Les produits finis étaient pour une partie expédiés sur Paris et Rouen, l'autre utilisée dans les ateliers de bonneterie de l'arrondissement de Mantes (266 métiers en 1830).

Tout ceci reste modeste comparé à la notoriété de l'entreprise Perrier-Davillier. Les usines Saint-Charles d'Eragny et Morris, à Gisors, achetées en 1816 sont au coeur du dispositif. L'installation de Gisors est la première de cette importance à être pourvue en 1817 d'une machine à vapeur, mais l'énergie est insuffisante. En 1821, Jean-Charles Davillier obtint l'autorisation de remplacer les deux roues de l'usine de Gisors par " une seule roue à pots de 5,47 m de large ". En 1833, la société augmente encore sa capacité de production en achetant au sieur Hutin les moulins d'Inval, sur la commune de Courcelle-lès-Gisors, dans l'Oise face au village de Neaufles-Saint-Martin. Les trois moulins d'Inval, depuis 1811, chamoisaient les peaux. Toujours à la recherche du maximum d'énergie, la filature est augmentée d'une nouvelle installation hydraulique en 1835.

Florissant pendant tout le XIXe siècle, le textile n'est plus représenté à Gisors en 1903, que par les Blanchisseries et Teintureries de Thaon. La transformation vers la teinturerie avait été cependant décidée avant 1893 par la veuve Davillier et son gendre Champy. En 1901, Hartmann, leur successeur, céda ses droits à la Société Normande qui réunit le site de Gisors à ceux de Bondeville et Darnétal.

L'usine de Saint-Charles implantée sur les deux rives de l'Epte fut vendue par Davilliers au sieur Stéhelin et transformée en manufacture de feutre. Elle employait, en 1902, 100 ouvriers dont certains logés dans une cité-ouvrière proche. Son énergie était produite par une turbine de 60 cv., plus une machine à vapeur de 280 cv.

Près de ces deux activités essentielles, la métallurgie des non-ferreux et le textile, il convient de citer les scieries de Buchet, à Buhy ; de Pont-Ru, à Bray-Lû du modèle horizontal dit " à bois montant ", dans une ancienne papeterie de Montreuil et Magny travaillant pour les chaiseries du Vexin à Berthenonville, Montreuil, Magny ou Saint-Clair, et la carrosserie, ainsi celle installée sur le Cudron en 1845 dans l'ancienne papeterie Provost. Ces ateliers, plus artisanaux qu'industriels, complétaient la production des manufactures de Bézu-Saint-Eloi et Neaufles-Saint-Martin, sur la Levrière.

Dès la fin des années 1890, la centaine d'ouvriers de la société Viollet assemblait à Bézu environ 80 000 chaises par an, la matière première étant fournie par les hêtres de la forêt de Lyons proche. La production vexinoise rencontrait toutefois la concurrence des produits en bois courbé importés d'Autriche, notamment ceux de la maison Thonnay. La société Soehlin à Neaufles, dirigée par un certain Normandin était quant à elle spécialisée dans le matériel de jardin, les articles de jeux et de sports en bois tourné. En 1902, les 100 ouvriers et ouvrières y travaillant, recevaient un salaire variant de 3,50 à 7 francs par jour, la masse salariale représentait 140 000 francs par an.

On comptera aussi dans ce secteur économique, la fabrique de pianos Kriegelstein. La marque fondée en 1831 et dont le siège social était à Paris vint s'installer à Droitcourt en 1896. Elle employait une soixantaine d'ouvriers disposant d'une cité ouvrière. Un Grand Prix lui fut accordé lors de l'Exposition universelle de 1900. En 1911, Géo Kriegelstein est maire de Sérifontaine.

Il convient de citer aussi les usines hydro-électriques de Gisors (1904-1931), celle du moulin de Moiscourt sur le Réveillon appartenant à un certain Sporry, enfin celle de Limetz qui desservait le secteur de Giverny, Bois-Jérôme et Limetz avant 1939.

Nous retiendrons enfin et plus particulièrement dans cet inventaire les papeteries, celles du Cudron, dans la commune de Buhy : la manufacture Provost à Buchet fondée en 1822, avec 10 ouvriers en 1833 qui produisaient du papier gris (2 190 rames par an) pour l'emballage du sucre et des chandelles, l'usine de la Norée en 1827 ; celle de Château-sur-Epte créée en juillet 1852 dans le moulin du Bord-Haut par Auguste Coquet marchand papetier à Paris, elle appartient à M. Hervé en 1903 et ferma à la fin des années 1970 ; mais surtout les installations de l'Aubette de Magny : Omerville au lieu-dit La Louvière, fondée en 1802 par Tassin de Villepon, dirigée par François-Pierre Provost en 1853-56 et Thibault en 1870, on y, fabriquait du carton d'emballage et du papier maculé en 1899 ; Hodent et celle de Chaussy sur le ru de Villarceaux. Leur production était modeste, mais la personnalité de leurs propriétaires était telle qu'elles participèrent activement à l'histoire des mentalités des populations vexinoises dans la seconde moitié du XIXe siècle.

Dernier avatar de la rivière d'Epte, les projets visant à la rendre navigable. Jusqu'au XVIIIe siècle, le cours d'eau fut considéré comme flottable de son embouchure avec la Seine à un point situé en amont de Limetz. En 1714, Hector Bonnet, échevin de Paris, inspectant les forêts de la vallée de la Seine entre Paris et Rouen pour y rechercher le combustible nécessaire à l'alimentation de la capitale, proposa que " l'on entreprenoit de la faire flotter dès le lieu nommé Neufmarché qui est à trois lieues au dessus de Gisor ... ". Ce n'est qu'en 1720 que Pierre Duval, marchand de bois à Magny, conduisit à bien les travaux d'aménagement.

Le XIXe siècle vécut une expansion considérable des voies de communications avec la construction des réseaux de chemin de fer. Les canaux auront toutefois profité de l'antériorité. Les " ingénieurs hydrauliques " dressent en effet dès les premières années du XVIIe siècle et pour la France entière des centaines de projets. On voit alors ici, en 1776-1777, un certain Gonsier présenter un canal reliant Paris à Dieppe par la Seine, l'Oise, le Thérain, l'Epte, la Béthune et l'Arques. En 1788, le baron Etienne de Marivetz dans son " Système général... des navigations naturelles et artificielles de l'intérieur de la France ", propose la canalisation de l'Epte pour doubler le canal Paris-Dieppe à construire. Marivetz souhaite aussi que l'Etat garde le monopole de la construction et de l'exploitation des canaux " sans le secours dangereux des sociétés privées ". En 1791, D. Le Roy, F. Bossy en 1799, puis un anonyme, enfin J.-M. Dutens en 1829, renouvelleront la proposition.

Peut-on imaginer la topographie et le développement du Vexin ou du Pays-de-Bray si ces projets avaient vu le jour ?

(Document du CREDOP, Centre Régional d'Etudes historiques et Documentaires
sur l'Ouest Parisien)