

# **CHARRONNAGE HARDY père et fils** **et CARROSSERIE HARDY**

## **L'histoire d'une entreprise fuiletaise emblématique**

Le grand-père Célestin HARDY est né en 1890 à La Rouxière (Loire Atlantique) dans une famille de cultivateurs. Après 2 années de service militaire et 4 ans de guerre il est démobilisé et, comme volontaire, se retrouve aux ateliers de réparation de la SNCF à Tours.

Insatisfait de la routine dans ce milieu de travail, il s'associe avec un camarade JUTEAU pour reprendre un atelier de charronnage à Lir2 (Maine et Loire). Il y restera 6 ans.

Le 1<sup>er</sup> novembre 1925, il rachète finalement l'atelier de charronnage de Jean-Baptiste BOIZIAU au Fuilet (Maine et Loire), à La Croix Des Victoires.

L'affaire se conclut par le rachat en viager de l'atelier et de la maison attenante, pour 240 francs par an, qui s'est terminé en 1945, soit une durée de 40 ans !! Célestin HARDY, mon père, naît en 1921, obtient son Certificat d'Etudes en 1934 et débute son apprentissage de charron avec son père. La période, à ce moment-là, est très difficile pour l'activité et contraint Célestin fils à effectuer d'autres travaux chez des agriculteurs voisins.

Sa mère meurt brutalement à 44 ans ; il avait 23 ans. Après plusieurs expériences dans des ateliers de charronnage voisins, il revient travailler avec son père en 1941. Pendant la guerre, il refuse de partir volontaire du travail en Allemagne et devient réfractaire aux STO.

Revenu au Fuilet début 1946, il se marie avec ma mère, Germaine TOUBLANC. Son père décède brutalement aussi, cette année-là, d'un cancer du pancréas à 56 ans seulement.

Mon père Célestin, à 25 ans, reprend à son compte l'atelier de charronnage en septembre 1946.

L'atelier familial se consacre alors à la fabrication de matériel de transport pour les agriculteurs ou les potiers voisins : plateaux agraires, charrettes de transport de terre glaise, réparations.

Le métier de charron était un métier très complet et très « intégré » : les bois de différentes essences étaient coupés à la hache en forêt et les troncs d'arbre étaient ramenés à l'atelier avec un énorme diable pour y être débités et travaillés.

Les pièces de métallerie étaient conçues puis modelées à la forge. Le tout, assemblé, recevait une peinture de finition au pinceau. Au fil du temps, l'atelier se modernise et l'électricité permettra l'utilisation d'outils portatifs.

Les grandes roues étaient « châtrées » en face de la forge, de l'autre côté de la route, sur un terrain qu'on appelait « les Landes » remplies de ronces. Quelquefois, le brasier permettant de chauffer à rouge le fer cercleur n'était plus contrôlé et embrasait le roncier environnant au point de faire appel aux pompiers.

1950 voit le début de la peinture au pistolet. Chaque année, l'entreprise expose un plateau agraire à la foire d'Ancenis ou de la Petite Angevine à Beaupréau. Le premier poste de soudure arrive en 1955.

L'ambiance de travail est familiale. Le premier compagnon, Louis ONILLON, déjeune à la maison et, de temps en temps, conduit l'aîné des enfants - Daniel - à l'école sur son vélo.

Au lendemain de la guerre, les surplus de matériel de transport américain deviennent disponibles et des transporteurs en profitent pour démarrer leur activité. C'est le cas de l'entreprise voisine DOUILLARD (installée dans l'ancien garage LEROUX Robert) qui demande à mon père de modifier la carrosserie d'origine type armée US pour la rendre plus adaptée aux transports de boulets de charbon de chauffage par exemple.

Le cheval comme moyen de traction disparaît du paysage. Le CHARRONNAGE laisse la place à une nouvelle activité de CARROSSERIE pour camions.

Le dernier plateau agraire est quand même livré en mars 1963, marquant la fin du cycle !

Et, pour la petite histoire, la dernière charrette à bras vendue à Monsieur GAILLARD en 1950 lui a été rachetée en 2000 compte tenu de son bon état ; n'ayant que très peu servie. Après une petite remise en état peinture, elle sera exposée dans le hall d'entrée de la nouvelle usine, rappel vivant des origines.

La spécialité du métier et la renommée du travail sérieux et bien fait commencent à se répandre dans la région et l'activité de carrosserie industrielle se développe dans la région Angers – Cholet – Nantes.

Tous types de carrosseries sortiront des ateliers : plateaux simples ou à ridelles fixes ou rabattables, fourgons fermés tôle ou lambrissés bois, bennes céréalières acier ou aluminium sur basculeur Marell ou autres, bétailières, cochonnières, etc...

En 1970, le fils aîné Daniel, après son apprentissage comme carrossier tôlier formeur, revient aider son père et développer une activité complémentaire de carrosserie peinture automobile.

Les ateliers construits successivement deviennent insuffisants pour répondre à l'accroissement d'une activité de carrosserie industrielle qui augmente, notamment avec les volumes du gros client Éram chaussures pour lequel il faut construire régulièrement de très gros fourgons de semi-remorques.

Fin 1971, le nouvel atelier, avec un pont roulant, est créé de l'autre côté de la route sur une partie des « Landes ». Il est dédié plus spécifiquement à la carrosserie industrielle. Les anciens bâtiments sont exploités pour la carrosserie automobile et l'atelier mécanique qui s'est ouvert en début 1974 depuis le retour du gendre Gilbert ARNOUIL, époux de ma sœur Marie Noëlle. L'activité mécanique automobile se concrétise avec un contrat d'agent CITROËN.

En cohérence avec ces activités, la carrosserie HARDY crée et homologue une gamme de remorques porte voitures vendues aux garagistes et dépanneurs auto.

Début 1974, l'entreprise s'équipe d'un banc de redressage hydraulique pour poids lourds et semi-remorques pour augmenter l'activité de réparations.

Mi 1974, l'entreprise s'est bien développée et fait travailler une quinzaine de personnes.

En août 1974, après avoir démarré une première expérience dans la banque, je suis appelé par mon père pour rejoindre l'équipe afin de mieux maîtriser son développement sur le plan commercial et gestion.

En juillet 1975, de gros équipements sont achetés et viennent compléter l'expertise et la performance dans la carrosserie industrielle :

une cisaille hydraulique de 3,00 mètres et une presse plieuse hydraulique de 240 tonnes sur 4,00 mètres.

Suivra en 1979 la grosse évolution de la carrosserie HARDY qui rachètera la CIF (Compagne Industrielle de Fabrication) et changera de dimension

Jean HARDY, ancien PDG de CIF Bennes