

AU FIL DU TEMPS

HISTOIRE ET MÉMOIRE

BOURNEZEAU

S'VINCENT
PUYMAUFRAS



Le moulin de la cave

N° 11 janvier 2011

Sommaire :

- Page 2 - Etude de la Population 1800 - 1900*
- Page 5 - Historique du chemin de fer
et de la gare de Bournezeau*
- Page 10 - Déraillement de train en 1944*
- Page 11 - Les ouvriers du chemin de fer*
- Page 13 - Historique du foot de Puymaufrais*
- Page 19 - 40 ans du CATM de Puymaufrais*
- Page 20 - Un artiste de Bournezeau*



Abbaye de Trizay vers 1900

Etude de la population de Bournezeau (1680 - 1900)

- 3^{ème} partie : 1800 à 1900 -

A partir du Premier Empire se met en place une bureaucratie de plus en plus centralisée. Cela se traduit par la multiplication de documents administratifs et, par ce biais, de données démographiques. Nous n'en utiliserons que deux pour notre étude : les recensements et l'état civil. Les premières listes nominatives d'habitants apparaissent au moment de la Révolution avec les dénombrements de la population. Cependant, la première liste concernant Bournezeau n'est établie qu'en 1820 et la suivante en 1836. Le recensement sera effectué ensuite tous les 5 ans.

L'état civil est une deuxième source d'informations. Il permet d'étudier l'évolution des naissances, des mariages et des décès. Il nous éclaire également sur les différentes professions exercées sur la commune.

Combien comptait d'habitants Bournezeau au lendemain des troubles provoqués par la Guerre de Vendée (1793-1796) ? Le 25 septembre 1796, les administrateurs de Bournezeau envoient aux autorités départementales un tableau indiquant que la commune comptait 845 habitants (apparemment sans les enfants de moins de 12 ans). Ils y joignent cette note :

« Les papiers de l'ancienne municipalité ayant été incendiés, nous ne pouvons déterminer au juste la différence qui existe entre la population d'aujourd'hui et celle d'avant la guerre (...); mais nous n'exagérons en portant la différence de la population à une moitié moins car la commune de Bournezeau avait toujours passé pour contenir plus de 1600 âmes (...) »

En 1820 notre commune en compte 1514. Il lui a donc fallu plusieurs années pour retrouver une situation démographique semblable à celle d'avant 1793. Après 1820, la population ne cesse de progresser pour atteindre 2371 âmes en 1896. Comment peut-on expliquer cette évolution alors que dans le reste du pays la tendance est inverse ?

La natalité reste forte dans nos régions. Le poids du catholicisme est indéniable et se renforce tout le XIX^{ème} siècle. Les familles avec très peu d'enfants sont l'exception. Globalement, dans le reste de la France, le taux de natalité baisse.

Un très lent repli de la mortalité s'amorce progressivement. Néanmoins, les conditions sanitaires et d'hygiène restent médiocres et les conditions de vie favorisent la mortalité infantile et la propagation des maladies contagieuses : la tuberculose, le choléra, la variole, la dysenterie, la rougeole. On constate 2 grands pics de mortalité à Bournezeau : le premier en 1860 avec 74 décès liés sans doute au choléra et le second en 1871 avec 78 décès dus à la variole importée par les militaires. La situation s'améliorera après les années 1880 avec les découvertes de Pasteur.

La population est également plus mobile. L'origine des habitants est donc plus diverse, notamment à la fin du siècle. Les gendarmes de Bour-

nezeau, par exemple, sont assez souvent originaires de départements plus lointains.

La poussée démographique se traduit par la naissance de nouveaux villages afin d'augmenter les terres cultivables. A partir des années 1840 et 1850, on retrouve, aussi bien dans l'état civil que dans les recensements, le nom de ces villages : la Bécasse, la Catin, la Petite-Croix, la Grand' Croix, la Croix-de-Pierre la Sellerie, la Croisée de la Boule, la Mathurine, le Haut-Bois, l'Etang, le Petit-Lundi, la Brunière. Plus tard, dans les années 1860 et 1870, on peut citer la Sauzaie, la Rhéauté, la Pélagie, Bitardet, la Gare. A la fin du siècle, apparaissent les Salines, la Louisière, la Fenêtre, le pont-Crotté. Cette liste n'est pas complète car de nombreux lieux-dits naissent au XIX^{ème} siècle et n'existent plus aujourd'hui, englobés par le bourg ou abandonnés : la Maison-Jolie, Bel-Air, la Morinière, l'Aubier, la Pradière, Bellevue, la Traire, la Grippe, le Chêne-Rond, la Doulaye, le Coteau.

Notre commune, largement agricole, est à l'écart du mouvement d'urbanisation et d'industrialisation. Cependant l'arrivée du chemin de fer dans les années 1870 favorisera l'économie locale comme les foires à bestiaux qui prendront de plus en plus d'importance. De nouveaux métiers voient le jour : facteur, buraliste, cantonnier, instituteur, entrepreneur...

Le début du XX^{ème} siècle voit une lente diminution de la population de Bournezeau : 2263 en 1901, 2225 en 1906 et 2021 en 1911. La Première Guerre Mondiale marquera une rupture : Bournezeau ne comptera plus que 1820 âmes en 1921. La baisse perdurera encore pendant plusieurs décennies.

Vincent Pérocheau

Sources : - Archives départementales de Vendée (ADV : côte L.295).
- Etat civil et Recensements, mairie et ADV.
- A. Fire et J.C. Sangoï, La population française au 19^{ème} siècle, PUF, 1991.
- Y. Hello, Société d'Emulation de la Vendée, 1984 et 1985.

Bilan démographique de Bournezeau de 1800 à 1900

	1800/ 1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810	1811	1812	1813	1814	1815	1816	1817	1818	1819	1820
Naissances	36	58	57	43	52	57	44	49	48	48	58	44	53	55	55	56	53	53	60	44
Sépultures	50	35	44	40	45	53	32	27	36	25	25	26	35	19	22	48	20	23	34	56
Mariages	12	19	12	7	10	6	10	12	17	12	14	17	28	12	11	6	10	9	8	8
	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	1837	1838	1839	1840
Naissances	51	48	49	53	45	61	41	55	36	54	55	46	56	47	59	46	54	55	46	56
Sépultures	51	36	30	28	26	46	38	46	40	21	23	22	33	46	38	30	38	29	24	43
Mariages	11	11	15	7	13	11	16	11	17	21	8	13	12	22	15	12	18	10	26	26
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Naissances	65	34	72	59	63	71	39	61	64	65	56	79	45	60	55	46	69	57	52	71
Sépultures	26	18	38	35	23	31	36	36	38	55	43	26	26	34	42	47	40	40	47	74
Mariages	19	21	22	20	20	20	15	30	16	10	20	21	27	16	17	19	14	25	16	18
	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Naissances	63	72	61	64	59	49	49	58	55	54	46	55	46	55	53	56	58	50	57	61
Sépultures	41	45	41	42	53	42	33	43	49	51	78	44	28	26	42	50	53	41	49	41
Mariages	19	18	17	25	16	24	19	20	23	22	15	22	20	21	27	18	15	25	22	17
	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Naissances	70	55	65	53	57	50	50	63	60	71	61	43	60	64	57	48	68	50	38	44
Sépultures	41	30	32	49	32	46	39	43	38	38	55	43	54	44	38	41	41	35	58	31
Mariages	26	18	14	22	9	21	23	19	13	21	14	23	18	12	15	22	16	14	14	18

Moyenne des naissances : 54,6 /an - Moy. des sépultures : 38.5 /an - Moy. des mariages : 16.7 /an.

La population de Bournezeau d'après les recensements du XIX^{ème} siècle

	1820	1836	1841	1846	1851	1856	1861	1866	1872	1876	1881	1886	1891	1896
Nombre de garçons	469	522	518	560	591	569	530	581	548	559	-	-	-	-
Nombre de filles	435	522	483	519	547	600	586	598	570	548	-	-	-	-
Nombre d'Hommes mariés	254	300	336	377	401	436	434	457	450	467	-	-	-	-
Nombre de Femmes mariées	242	299	340	378	395	435	435	455	451	466	-	-	-	-
Nombre de Veufs	30	41	35	37	39	33	41	38	51	66	-	-	-	-
Nombre de veuves	84	73	68	81	83	77	91	95	104	121	-	-	-	-
Total	1514	1757	1780	1952	2056	2150	2117	2224	2174	2227	2239	2222	2331	2371
<i>Population dans le bourg</i>	609	618	-	692	909	831	821	900	850	860	845	786	854	854
<i>Population éparsé</i>	905	1139	-	1260	1147	1319	1296	1324	1324	1367	1394	1436	1477	1517
Nombre total de maisons	-	-	-	409	487	493	481	509	538	555	571	526	507	538
Nombre de maisons dans le bourg	-	-	-	177	227	233	206	235	241	245	252	227	200	218
Nombre total de ménages	-	-	-	413	486	493	502	533	553	566	599	574	583	589

Le recensement de 1851

Un seul recensement, celui de 1851, mentionne les nationalités et les religions : catholiques romains, calvinistes, luthériens, israélites et autres cultes. Sur le même recensement, et uniquement sur celui-ci, une colonne est consacrée aux infirmités et aux maladies, et une dernière colonne aux catégories professionnelles.

Voici les données pour Bournezeau qui comptait alors 2056 habitants :

Catholiques romains			2056		Français d'origine			2056	
Agriculture :			H	F	Professions libérales :			H	F
Propriétaires cultivateurs			46	26	Propriétaires et rentiers			24	36
Fermiers			31	25	Pensionnés de l'Etat			1	-
Fermiers propriétaires			22	16	Magistrats, Fonctionnaires			5	-
Fermiers faisant en même temps un autre état			-	-	Employés des communes			-	-
Métayers ou colons			126	107	Employés chez des particuliers ou des adm°			-	-
Idem propriétaires			12	14	Militaires et marins			-	-
Idem faisant en même temps un autre état			-	-	Pharmaciens, Médecins, Sages-femmes			1	1
Journaliers (vignerons, jardiniers, laboureurs...)			92	123	Avocats, officiers, agents			-	-
Idem propriétaires			24	25	Instituteurs, Professeurs			1	1
Idem faisant en même temps un autre état			-	-	Artistes			-	-
Domestiques attachés à l'exploitation (valets...)			110	73	Hommes de lettres, savants			-	-
Bûcherons, charbonniers			-	-	Ecclésiastiques			1	-
Domesticité :			H	F	Individus sans professions :			H	F
Domestiques attachés à la personne...			1	4	Sans moyens d'existence			11	22
Désignations diverses :			H	F	Femmes vivant du travail de leurs maris			-	129
Mendiants et vagabonds			-	-	Enfants en bas âge			308	356
Détenus			-	-					
Filles publiques			-	-					
Industrie et Commerce :			Maître	F	Ouvrier	Maladies ou infirmités apparentes :			
Fabrication de tissus de coton, de laine, de lin...			12	-	6	Aveugles			1
Industrie du bâtiment			60	-	14	Borgnes			4
Industrie de l'habillement			30	22	6	Sourds et muets			2
Industrie de l'alimentation			49	45	-	Déviation colonne vertébrale			1
Industrie des transports			29	-	8	Aliénés à domicile			-
Industrie extractive			-	-	-	Aliénés en établissement			-
Industrie métallurgique			-	-	-	Individus atteints du goitre			-
Fabrication en gros (métal)			-	-	-	Perte d'un bras			1
Manufactures diverses			-	-	-	Perte d'une jambe			-
Industrie liée aux lettres, aux sciences et aux arts			-	-	-	Pieds bots			-
Etats de luxe			-	-	-	Autres maladies ou infirmités			21
Banquiers, agents de change, facteurs...			-	-	-				

Les plus grands villages de Bournezeau au XIX^{ème} siècle

Le chiffre entre parenthèses correspond au nombre d'habitants.

	1836	1846	1856	1866	1876	1886	1896
1	Villiers (86)	La Borelière (125)	La Borelière (105)	La Borelière (119)	La Borelière (127)	La Borelière (136)	La Borelière (146)
2	La Borelière (80)	Villiers (82)	Villiers (92)	Villiers (85)	Villiers (72)	Villiers (86)	Villiers (92)
3	Villeneuve (56)	Villeneuve (47)	Villeneuve (50)	Villeneuve (54)	Villeneuve (56)	Villeneuve (56)	La Boule (65)
4	La Poussardière (42)	La Maissonnette (41)	Foliette (48)	Le Pont du Servant (50)	La Poussardière (47)	La Briolière (47)	Villeneuve (61)
5	La Briolière (41)	Le Thibeuf (40) La Briolière (40)	Le Thibeuf (42)	La Poussardière (41) La Briolière (41)	Le Pont du Servant (37)	Foliette (46)	La Barre (45)

Historique du chemin de fer et de la gare de Bournezeau

C'est en Angleterre que le chemin de fer a véritablement commencé.

Les premiers essais de locomotive à vapeur ont eu lieu en Grande-Bretagne en 1803 : Richard Trevithick en était l'inventeur.

Le Britannique George Stéphenson fit également un essai le 25 juillet 1814 où il put démontrer l'intérêt de la machine à vapeur pour tracter les wagons, mais il fallut attendre le 27 septembre 1825 pour voir circuler le 1^{er} train de voyageurs tracté par une locomotive.

Toujours en Angleterre, un concours fut organisé en octobre 1829 pour mesurer la supériorité de la traction à vapeur sur la traction animale. Le record de 24 km/h fut atteint. La locomotive à vapeur devint alors le mode de traction incontesté sur chemin de fer. La première grande ligne de Liverpool à Manchester (58 km) fut mise en service en 1830.



Les poseurs de rails

En France :

La première ligne de chemin de fer en France a été ouverte en 1828 entre Saint-Etienne et Andrézieux (18 km). Elle avait pour but le transport de charbon. Le train était tiré par des chevaux.

La première locomotive à vapeur fut introduite en France en 1844 entre Saint-Etienne et Lyon, en même temps que s'ouvrait le transport de voyageurs.

En 1842, le Roi Louis-Philippe créa le futur réseau ferroviaire en étoile autour de Paris (loi n° 10023)

En Vendée :

C'est en 1843 que les vendéens se sont intéressés au chemin de fer. Les conseillers généraux de Fontenay ont proposé une ligne à caractère industriel entre la Roche-sur-Yon et les bassins houillers de Chantonnay et Saint-Laurs dans les Deux-Sèvres ainsi qu'une liaison entre Fontenay et Chantonnay.

1845 - Le conseil général a demandé la mise à l'étude de la voie ferrée Nantes\Bordeaux par La-Roche-sur-Yon.

1853 - Le banquier Rabouin O'Sullivan fut autorisé à élaborer le tracé de la ligne "Océane" Tours\Les Sables-d'Olonne.

1861 - Le Préfet de la Vendée soumit à enquête publique plusieurs avant-projets dont celui de Tours\Les-Sables-d'Olonne, via Chinon, Thouars, Bressuire, Chantonnay, Bournezeau et La-Roche-sur-Yon.

1864 - Le projet définitif de ligne Nantes\La-Roche-sur-Yon\Les-Sables fut arrêté. Les travaux commencèrent en août 1864. Ils durèrent deux ans et quatre mois puisque l'ouverture de cette ligne se fit le 30 décembre 1866.

1863 - La concession de la ligne de La-Roche à Bressuire (67 Km) a été attribuée à la "Petite Compagnie de Vendée". Les travaux ne commencèrent qu'au début de 1867. Ils durèrent quatre ans environ. D'importants travaux furent nécessaires pour corriger les fortes dénivellations du terrain entre Bournezeau et Chantonnay. Une tranchée d'à peu près 200 mètres de long fut creusée à la Brunière dans le rocher, sur une profondeur de 20 mètres environ. Aussitôt après, un viaduc de 135 mètres de long et 27 mètres de haut fut construit en 1869 et 1870.

Nous ne savons rien sur les conditions des ouvriers qui ont travaillé à la construction de cette ligne. Ils devaient être très nombreux et sans doute faire de longues journées pour un salaire de misère. Les conditions étaient peut-être à peu près les mê-

mes que sur la ligne Fontenay\Cholet, mise en service en 1890, où les ouvriers faisaient 12 heures par jour et 72 heures par semaine. Ils étaient payés vingt cinq sous de l'heure. (*Rappelons que 20 sous égalaient 1 franc ancien*)



Le viaduc de l'Angle, avec ses sept arches, enjambe la rivière "Le petit Lay"

La ligne La Roche\ Bournezeau\ Bressuire a été ouverte le lundi 27 mars 1871. Elle fut prolongée de Bressuire à Chinon le 11 août 1873. Le raccordement de Chinon à Tours s'est effectué le 31 mai 1875. A cette date, la liaison directe de Bournezeau à Paris était enfin possible.

Les chemins de fer de Vendée et leurs dépendances passèrent au réseau de l'état le 18 mai 1878, mais il fallut attendre janvier 1938 pour voir la naissance de la S.N.C.F.

De 1935 à 1937, les premiers autorails diesel firent leur apparition. La première grande ligne Paris\ Bordeaux fut électrifiée en décembre 1938. Mais le développement de la traction électrique n'a vraiment commencé qu'à partir de 1952.

L'efficacité du diesel et de l'électrique a si bien concurrencé le charbon qu'on a constaté dans les années 1970 la quasi-disparition des locomotives à vapeur. Rappelons que pendant plus d'un siècle la machine à vapeur a été, en France, le seul moyen de traction utilisé sur les rails

À Bournezeau :

La concession de la ligne de La Roche à Bressuire a été attribuée en 1863. Il faut attendre 1865 pour trouver des traces de délibérations au conseil municipal de Bournezeau :

« Le 2 novembre 1865, à 1h du soir, le Maire, Victor GENNET, expose au conseil municipal que le chemin de fer va passer à Bournezeau, sur le chemin de grande communication n° 48 de Mareuil aux Herbiers à une distance de 2 km du bourg et qu'une station doit y être établie. Le Maire constate que le chemin qui mène à cette future gare est impraticable. Il sera indispensable de créer une route, ce qui occasionnera de nouvelles dépenses. »

Ce premier projet situe la gare sur la route de St-Hilaire-le-Vouhis, vers Le-Bois-Bonneau.

« Le maire propose au conseil d'émettre le vœu que la ligne de chemin de fer et notamment la station soit rapprochée le plus possible du chef-lieu de la commune. Le conseil après mûre délibération considéra que Bournezeau, par sa position, son importance, ses foires, était appelé par la création du chemin de fer à un avenir très prospère. L'éloignement de la ligne ne pouvait être que nuisible à la localité et à la compagnie de chemin de fer. »

Trois ans plus tard, le projet de l'emplacement de la gare est passé de la route de St-Hilaire à celle de St-Martin des-Noyers.

Le préfet, en date du 13 octobre 1868, indique qu'une enquête publique est ouverte pour l'emplacement de la gare de chemin de fer sur la ligne Napoléon\ Bressuire (*c'est à dire La Roche-sur-Yon\ Bressuire*). Le maire invite le conseil à émettre son

avis. Délibération du conseil municipal le 25 octobre 1868 : « *Considérant que la situation de la gare sur la route n° 7 est on ne peut plus favorable à la commune et au bourg de Bournezeau, le conseil donne son plein assentiment à cet emplacement.* »

Cette enquête publique intervient alors que les travaux sont commencés depuis le début de l'année 1867 !

Selon le témoignage de quelques anciens, la gare n'a pu s'implanter plus près du bourg à cause d'un ou deux propriétaires influents qui auraient refusé de vendre leur terrain. Un autre projet aurait aussi envisagé d'établir la gare vers le Chêne-Bertin. Cette hypothèse est vraisemblable, mais à ce jour aucun écrit ne permet de l'étayer. L'emprise de la ligne sur les propriétés a dû susciter beaucoup de débats. Les riverains craignaient le bruit. Les éleveurs s'interrogeaient sur une possible toxicité des retombées de fumée sur les pâturages.

Par ailleurs, la perspective du passage du train à Bournezeau donnait de la fierté et de l'espoir pour l'essor de la commune.



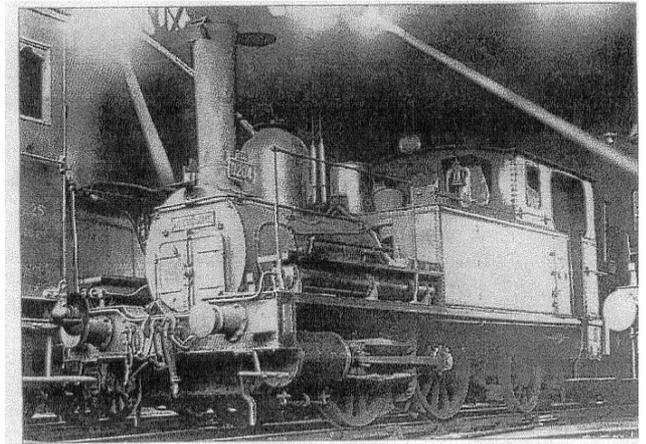
La gare de Bournezeau vers le début du 20ème siècle

Finalement, la gare fut implantée à l'endroit que nous savons, à 2 km du bourg. Les Bournevai-ziens ont entendu siffler le train pour la première fois le lundi 27 mars 1871. Le train dans le sens La Roche vers Bressuire est arrivé à la gare de Bournezeau à 6h34. Cet événement a dû marquer fortement la population.

La route de Bournezeau à la gare a dû se réaliser au moment de la création de la gare en 1871. Elle fut ensuite goudronnée pour la première fois en 1935.

Lors de l'ouverture de la section "La Roche\ Bournezeau\ Bressuire", la Compagnie de Vendée mit en service deux locomotives de type 120, construites en 1869. Elles portaient les numéros 425 et 432. Une autre locomotive construite en 1865 assu-

rait également le service. Il s'agit de la "021T n°4 Bressuire", devenue plus tard 0204.



Loco - 0204

Puis vers les années 1920, des locomotives à vapeur plus modernes et plus puissantes, type 141 C (*photo ci-après*), sont apparues. Elles ont circulé, longtemps sur la voie Paris\Les Sables via Bournezeau, jusqu'au service d'été en 1969.



Collection Jean-Yves Jaulin

Locomotive à charbon 141 C

Après la guerre 1939/1945, des locomotives à vapeur, type 141 R, alimentées au fioul lourd, importées des Etats-Unis, ont beaucoup roulé en France, mais elles ne sont jamais passées à Bournezeau. Par contre, les locos 141 R alimentées au charbon sont passées à Bournezeau. Elles étaient affectées au dépôt de Thouars jusqu'en 1971. Elles assuraient le service d'été, Paris Austerlitz\Saumur\Les Sables et retour.

Vers les années 1940, les autorails diesel ont commencé à remplacer les locomotives à charbon.



Collection Jean-Yves Jaulin

Autorail diesel Renault 300 chevaux

De 1871 à 1875, il y avait 6 passages de trains de voyageurs avec arrêts à Bournezeau : trois dans le sens de La-Roche à Bressuire à 6h34, 9h43 et 21h06 et trois dans l'autre sens à 7h44, 9h42 et 15h35. Il y avait aussi des trains de marchandises.

A Bournezeau, les trains pouvaient se croiser. C'était une "gare de croisement".

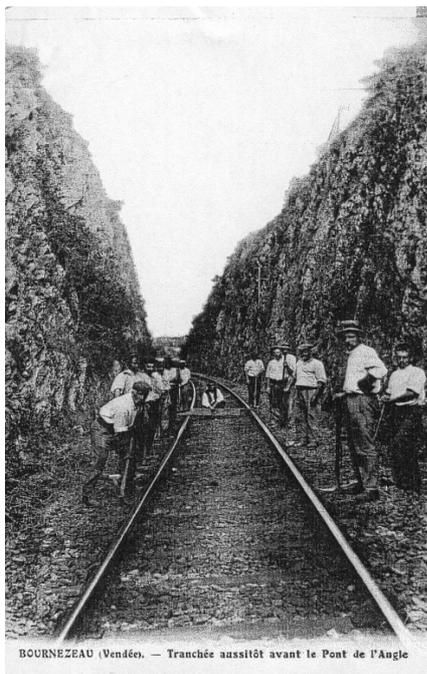
Lorsque le tronçon Bressuire\ Tours fut réalisé en 1875, la liaison La-Roche-sur-Yon\ Bournezeau\ Paris, devint possible. Le trafic prit alors un peu plus d'importance.

Travaux sur la voie

Entre La-Brunière et le viaduc, la tranchée creusée dans la roche avait des parois trop verticales. Des éboulements de pierres se sont produits de temps en temps sur la voie ferrée, provoquant ainsi des accidents lors des passages de train. Après la guerre 14/18, la compagnie de chemin de fer fut contrainte d'entreprendre des travaux qui ont duré trois ans. Ils avaient pour but d'écarter les parois, afin de les rendre moins abruptes et d'éviter ainsi les chutes de pierres sur la voie.

Vue des parois abruptes de la tranchée en 1914

On observe 13 cantonniers employés à l'entretien de la voie ferrée près du viaduc



BOURNEZEAU (Vendée). — Tranchée aussitôt avant le Pont de l'Anglé

Des hommes de Bournezeau ont travaillé sur ce chantier, notamment Constant Morteau, originaire de la Morlière. Gaston Herbreteau (*décédé en avril 2010*), dont il était le grand-père maternel, l'a souvent entendu raconter les anecdotes de ce chantier. Les travaux commençaient très tôt le matin, presque avant la levée du jour, et ne s'arrêtaient qu'à la nuit tombée. Pendant ces travaux, les trains circulaient normalement : les ouvriers faisaient en sorte que la voie soit libre à chaque passage de train.

Malgré ces travaux, un important éboulement de pierres s'est produit sur la voie le lundi 31 décembre 1984. Il a provoqué le déraillement d'un autorail qui roulait en direction de Thouars. Il s'est arrêté, complètement déraillé, à la sortie du viaduc. Il s'en est fallu de peu qu'il ne bascule dans le vide. Suite à cet accident, un système anti-basculement fut installé à l'approche du viaduc. Puis, pour éviter définitivement les chutes de pierres, les parois de cette tranchée, ainsi que celles du pont Briquet furent grillagées en 1985 et 1986.

Accident de train à Chantonnay

Rappelons aussi la terrible collision de deux trains qui s'est produite à Chantonnay le 16 novembre 1957. L'agent de la SNCF, qui ce jour là faisait fonction de chef de gare, a donné le feu vert à l'autorail bondé de voyageurs, en direction de Chartes via Thouars. Il avait oublié le train de marchandises qui venait à contresens. La collision s'est produite à environ 1 km de Chantonnay. Cette catastrophe a fait 29 morts et 22 blessés.

Délibérations du Conseil Municipal

Plusieurs délibérations du conseil municipal concernent le chemin de fer :

Le 23 novembre 1873, il demandait à la compagnie de chemin de fer de modifier les horaires, pour une meilleure correspondance du courrier avec la poste.

En 1906, devant le succès grandissant des foires de Bournezeau, il réclama à la Compagnie davantage de wagons pour l'expédition des bestiaux. Il en aurait fallu 30 au minimum les jours de foire.

En 1910, le conseil revendiqua une voie de garage.



Les bêtes attendent pour prendre place dans les wagons

En 1912, même revendication. Le conseil précisait que les expéditeurs étaient obligés, de placer leurs wagons eux-mêmes, pour effectuer les chargements. C'était une manœuvre longue parce qu'il s'agissait de repousser manuellement des wagons pour en mettre d'autres à la place.

Le conseil réclamait toujours plus de wagons à bestiaux. A la foire de février 1914, 35 wagons ont été remplis, mais il en aurait fallu 45.

L'activité du transport des bestiaux par voie de chemin de fer fut prospère pendant de longues années. Mais, après la guerre 39/45, lors des foires de Bournezeau, l'entreprise Blanchard de St-Prouant commença à offrir ses services pour le transport des bestiaux par camion. La concurrence de la route fut si forte que le transport des bestiaux par chemin de fer était quasiment abandonné dès 1950.

Par ailleurs, le commerce des bestiaux aux foires de Bournezeau a pris fin dans les années 1970.

Activité économique autour de la gare



Photo Jean-Yves Jaulin

*Un train, en voie de garage,
à côté du hall de marchandises SNCF.
Plus loin, le bâtiment GRANGÉ
et tout au fond celui de la CAVAC*

La maison Grangé, négociant en grains et engrais, réceptionnait, stokait et expédiait ses marchandises par chemin de fer. Pour cela, entre les deux guerres, elle avait construit un bâtiment à côté de la voie de garage. Il a été reconstruit au même endroit en 1962. En 1965 la CAVAC réalisait également son propre magasin de stockage.

Avant l'arrivée du chemin de fer, il n'y avait pas de maison à la gare. L'importance du trafic du chemin de fer a provoqué l'ouverture d'un café et d'un café-restaurant. Leurs activités ont beaucoup diminué lorsque le transport des bestiaux par chemin de fer a pris fin. "Elie" a fermé son restaurant vers 1958/60 et son café vers 1960/62. Le café "Monnereau" a cessé son activité vers 1967.

Avant la guerre 1939/45, il y avait quatre agents employés à la gare : le chef de gare, un facteur de gare (qui réceptionnait, enregistrait et portait les télégrammes ; il remplaçait aussi le chef de gare), un agent pour l'entretien des bâtiments et de la voie et enfin un manutentionnaire pour charger, décharger et distribuer les colis.

Henri Cornevin fut le premier facteur de gare en 1871. Il était âgé alors de 31 ans.



collection Jean-Yves Jaulin

La gare en 1937 avec ses quatre agents

Avant l'arrivée de l'électricité à la gare en 1933, il y avait aussi un lampiste. Cet agent avait pour mission d'allumer les lanternes de sécurité à la tombée de la nuit et par temps de brouillard. Il y avait deux lanternes à la gare pour l'éclairage des deux quais, une à Villeneuve et une à Bois Bonneau.

Sur le territoire communal, il y avait six passages à niveau. Le n°52 se situait sur la route de Villeneuve, le n°53 à la Loge, le n°54 à la Gare, le n°55 au Chêne-rond, le n°56 à la Poussardière et le n°57 à la Brunière. Ces passages à niveaux, hormis la Poussardière, possédaient une maisonnette qui abritait une ou un garde-barrière. Ce dernier avait pour mission de fermer les barrières lors du passage du train. Sur ces cinq maisonnettes, quatre sont encore debout : Villeneuve, La Loge, la Gare et la Brunière. Celle du Chêne-Rond a été détruite vers les années 1960. Les barrières du passage à niveau de la Poussardière étaient commandées à distance à l'aide d'une manivelle par le garde-barrière du Chêne-Rond.



La maisonnette de la gare, inhabitée en 2010. (PN n° 54)

Rose Cornevin 26 ans, née Gautreau, épouse du facteur de gare, était garde-barrière à Bournezeau le 29 mai 1871, le jour de la naissance de sa

filles. Elle était sans doute la première à occuper la maisonnette de la gare.

Elisabeth Martin a été la dernière garde-barrière de la gare, elle avait remplacé Marie Pontoizeau qui avait pris ce poste vers 1955. Elle a cessé ses fonctions en 1980, dix ans après la fermeture de la gare. Ensuite, des barrières automatiques ont été installées.

Les dernières gardes-barrière ont été : Georgette Esnard à la Brunière, Marie-Rose Frappier à la Loge, Mme Don au Chêne-Rond et Germaine Michot à la Maisonnette de Villeneuve.

La gare a été fermée au public le 31 décembre 1970. Depuis, elle est exploitée en "gérance fermée". Le service S.N.C.F. continue, puisqu'il y a encore, en 2010, six passages de trains avec trois

arrêts dans chaque sens. On peut encore faire un aller et retour à Paris, via Nantes, dans la journée, avec un départ de Bournezeau à 7h 02 et l'arrivée à Paris à 10h50. retour 14h00 ou 15h00 et arrivée à Bournezeau à 17h48 ou 19h18.

Le dernier chef de gare, Clément Lévêque, a quitté ses fonctions en janvier 1971. Ses trois prédécesseurs s'appelaient : Bourasseau, Ibanez et Larigaldi.

Le bâtiment de la gare a été démoli le 28 août 1992 et le hall de marchandises en février 1993.

La gare aura vécu un peu plus de 120 ans. C'est une page d'histoire locale qui s'est tournée.

Henri Rousseau

Informations recueillies dans les ouvrages suivants : Quid 2004 page 1836-B.

Encyclopédie Larousse pages 665, 905 et 909. - La Vendée des petits trains : pages 7,10,11,12 et 16.

Le dépôt des locomotives de la Roche s/Yon : pages 11 à 13 et 135. - Cheminots de Vendée : page 5.

La Revue «Le Courrier du Rail» - Documents divers de Jean-Yves Jaulin - Archives Communales de Bournezeau.

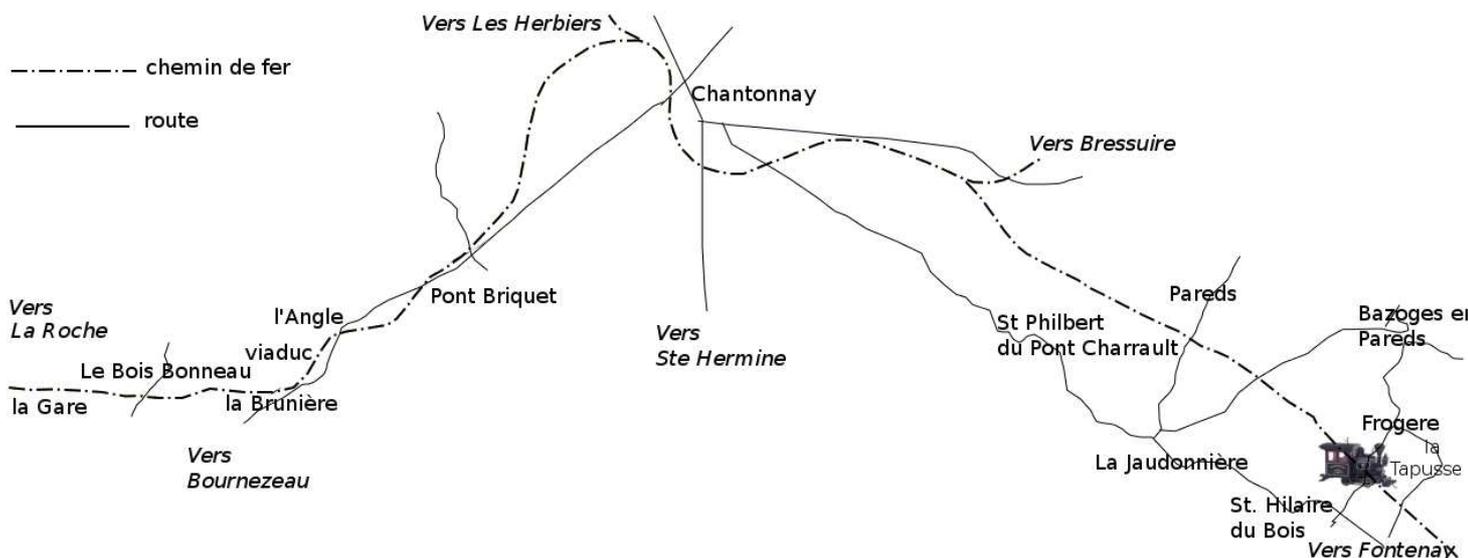
Et aussi selon les témoignages de : Bernard Charrieau, Jean-Yves Jaulin, Alcide Jaulin, Hyppolite Bernereau, Jean Bernereau, Gaston Herbreteau, Elisabeth Martin.

Déraillement d'un train en 1944

Vers le 15 août 1944, les habitants de Bournezeau étaient intrigués par les manœuvres des Allemands qui essayaient de cacher un convoi de marchandises dans les tranchées étroites de la voie ferrée. Le convoi se serait caché deux ou trois jours près du Bois-Bonneau, puis se serait déplacé pour quelques jours près du viaduc de l'Angle. Ou bien, d'après un autre témoignage, le convoi aurait été coupé en deux : une partie au Bois-Bonneau et l'autre près du viaduc.

Le convoi se serait également arrêté au Pont-Briquet. Les habitants se demandaient ce que pouvaient contenir tous ces wagons que les Allemands avaient couverts de branchages. Des sentinelles allemandes armées étaient présentes autour de la tranchée et empêchaient les habitants d'approcher. Il ne faisait pas bon regarder du pont routier de l'Angle : les Allemands tiraient à vue ! Un témoin affirme également avoir été mis en joue lorsqu'il faisait le curieux sur le Pont du Bois-Bonneau.

A cette période, le moral des troupes allemandes était mauvais. Sentant la défaite, un officier qui discutait en pleurant avec un homme de Bournezeau, disait sa crainte de ne pouvoir rejoindre l'Allemagne vivante.



Dans la nuit du vendredi 18 au samedi 19 août 1944, ce convoi s'engagea sur la voie ferrée de Chantonnay à Fontenay. Il s'arrêta à la gare de Pareds (commune de La-Jaudonnière) pour se ravitailler en nourriture. Puis, il se dirigeait à faible allure en direction de la Caillère quand, soudain, à 0h15, lorsqu'il franchit le pont de Frogère de St-Hilaire-du-Bois, on entendit un bruit énorme de ferrailles qui s'entrechoquaient, de sifflements de jets de vapeur, d'explosions de grenades, de crépitements d'armes automatiques. Le train venait de dérailler.



Le pont de Frogère

Les Allemands craignaient une éventuelle attaque des Forces françaises de l'Intérieur (FFI) qui étaient très actives en cette période de 1944.

La destination de ce convoi n'était pas trop connue, mais il semblerait qu'il regagnait la fameuse poche de La-Rochelle où les Allemands se retranchaient.

Le train allemand transportait une grosse pièce d'artillerie de marine de 240 millimètres. L'ensemble dépassait 20 mètres et pouvait peser 70 tonnes. Il y avait aussi un wagon lourdement chargé d'obus et deux wagons à bestiaux transportant environ 50 hommes. Une draine fermait la

Note : La mise en place de la voie ferrée Chantonnay \ Fontenay s'est faite en 1900, l'activité de cette voie a pris fin vers 1954.

Sources : Article de Charles Antoine VERLY, sur le bulletin de l'association Histoire et Patrimoine du canton de Ste-Hermine : Entre Smagne et Arkanson.

Témoignages de René Charrier, Maurice Selin, Alcide Jaulin et René Bély de St-Philbert-de-Pont-Charrault pour la recherche du lieu de l'accident.

marche. L'ensemble était tiré par deux locomotives avec leurs tenders.

Lors de ce déraillement, trois hommes furent tués : deux chauffeurs français et un chauffeur polonais de l'armée allemande, affreusement brûlés par la vapeur lors du renversement des deux locomotives et de leurs tenders. Dans un premier temps, ils ont été transportés chez M. Bontemps, garde-barrière à la maisonnette de la Tapusse, distante d'environ 500 mètres, puis on les retrouva à la gare de la Caillère où ils ont pu être identifiés. Le Polonais aurait été enterré sur place puis exhumé et transporté dans son pays en 1945.

La tension était vive. Les Allemands parlaient de prendre des otages à St-Hilaire-du-Bois. Georges Bourgoïn*, mécanicien entrepreneur à la Caillère, est allé sur place pour tenter d'accréditer la version selon laquelle, l'équipement ferroviaire était trop faible pour le passage d'un tel convoi, mais les Allemands croyaient plus à un acte de sabotage des rails. La population des communes avoisinantes (La-Caillère, Bazoges et St-Hilaire-du-Bois) a eu très peur des représailles allemandes. Cet événement aurait pu avoir de graves conséquences.

** Fondateur de l'entreprise "Bourgoïn" qui est venue s'installer à Chantonnay en 1960 et à Bournezeau en janvier 2006.*

Dans la semaine qui suivit le déraillement, les Allemands ont fait sauter la grosse pièce d'artillerie, pour la rendre inutilisable. Les obus ont aussi été détruits par des artificiers dans la carrière de St-Hilaire-du-Bois. Les Allemands ont quitté définitivement la Vendée le 21 septembre 1944.

Henri Rousseau

Les ouvriers du Chemin de Fer

« Nous ne savons rien sur les conditions des ouvriers qui ont travaillé à la construction de cette ligne », précise-t-on à la page 6 précédente, dans l'Historique du chemin de fer. Un témoignage retrouvé permet cependant d'en savoir plus sur l'ambiance de vie de l'époque.

Notre témoin se trouve être Jean-Baptiste Guéniot, le gendarme venu de Champagne, dont Bournezeau était la première affectation. Son té-

moignage nous est transmis par son fils Arthur Guéniot, le sculpteur né à Bournezeau dont nous avons déjà retracé le parcours dans Au Fil du

Temps n° 6. Ce dernier raconte la vie de son père dans un ouvrage intitulé "Hommage filial" dont un chapitre est consacré à Bournezeau, pays natal de l'artiste.

Ces grands travaux : terrassement de la ligne traversant notre paysage, pose des voies ferrées, construction de pont et viaduc, aménagement de la gare, ne pouvaient se faire sans une main d'œuvre nombreuse attirée de tous horizons, en quête de travail. Il fallait aussi loger ces gens, les nourrir, etc... Quel bouleversement pour un bourg de campagne plutôt calme ! On peut s'imaginer l'effervescence et les conséquences sur la petite vie tranquille des habitants.

Voilà le récit qu'Arthur Guéniot a fait en 1943 :

« Bournezeau était une commune de trois mille habitants assez calme jusqu'à la création d'une voie ferrée par la Compagnie de Chemins de Fer Vendéens, allant de Bressuire à Napoléon-Vendée, ville dite aujourd'hui La Roche-sur-Yon après s'être appelée, entre les règnes des empereurs, Bourbon-Vendée.

On employait aux terrassements des cheminots étrangers, italiens pour la plupart, querelleurs et jouant aisément du couteau.

Un jour le jeune pandore (Le jeune gendarme Guéniot père) dut se rendre à l'auberge pour arrêter l'un d'eux à la suite d'une bagarre. Avec sang-froid il mit la main au collet du délinquant qui se débattit avec frénésie, soutenu et excité par ses compatriotes. Ils voulurent prendre le sabre de mon père, son képi tomba dans la salle et il fut tirillé si violemment que son pantalon basané fut déchiré jusqu'à la ceinture.

Mais la poigne était ferme et, malgré ces avanies, le gendarme parvint à traîner son prisonnier jusqu'au cachot de la caserne.

Les italiens avaient trouvé leur maître. Mon père s'en rendit compte peu après, à leur silence, quant il revint parmi eux réclamer son képi.

Parmi ces terrassiers il y avait quelques noirs. L'un d'eux, au cours d'une rixe, blessa un italien avec son couteau, puis affolé, il s'en fut se cacher dans une grange remplie de paille jusqu'au toit.

Mon père se rendit au refuge de [l'africain]. Il l'appela doucement pour ne pas l'effrayer, puis finalement [le gendarme] se laissa glisser derrière la meule. Tombé presque sur le noir il l'apaisa par des mots raisonnables et l'amena dehors sans difficulté.

[Pendant ce temps] le brigadier faisait le guet au portail, [laissant le gendarme Guéniot prendre les risques.]

Quand le [noir] fut sous les verrous, le chef de brigade osa rédiger un rapport qui chargeait le prisonnier « très dangereux que nous avons maîtrisé, malgré une résistance farouche ».

« Signez cela Guéniot ; vous serez nommé chef de brigade et moi j'aurai la Médaille militaire ».

C'était bien là une variante de la traite des nègres.

Mon père refusa tout net d'aggraver la situation du coupable par un faux témoignage. Savait-on, d'ailleurs, s'il n'avait pas été provoqué par les italiens très irritables ?

Le gendarme n'avait plus à espérer d'avancement tant qu'il aurait le même chef, mais celui-ci partit sans avoir la Médaille militaire.

Il fut remplacé par un brave chef de brigade nommé Couras, très débonnaire »...*

Arthur Guéniot poursuit son récit sur Bournezeau mais le sujet ne concerne plus le Chemin de fer. Ces quelques lignes sont suffisantes pour nous laisser entrevoir et imaginer ce que pouvait

être l'ambiance de la vie dans le pays pendant les travaux du Chemin de fer avec tout cet afflux d'étrangers plus ou moins turbulents.

André Seguin

Avec l'aimable autorisation des descendants d'Arthur Guéniot.

*Le brigadier COURAS est à rajouter à la liste des gendarmes cités dans Au Fil du Temps n° 3. (Histoire de la Gendarmerie)

Historique du Foot de Saint-Vincent-Puymaufrais

En 1968, Michel de Béjarry encadrait les enfants du catéchisme, et, ne sachant comment les occuper, il eut un jour l'idée de les faire jouer au ballon. Les enfants ont apprécié et ce fut un vrai succès. C'est ainsi qu'est née l'idée de lancer le foot à Puymaufrais.

En effet, dès l'été de 1969, sous l'impulsion de Michel de Béjarry, deux réunions ont eu lieu pour essayer de mettre les choses en place. Les invités de ces premières réunions étaient : Roger Vergnolle ; Maurice Renaud ; Jean-Claude Couderc et Jacky Moreau. Il y avait tout à créer : rechercher un terrain, constituer une ou deux équipes, trouver des responsables pour l'encadrement etc.... Un peu plus tard, il fallut aussi de la finance. L'instigateur, Michel de Béjarry, a dû faire les avances financières nécessaires et importantes pour le démarrage de cette nouvelle activité sportive.



A l'automne 1969, une équipe de joueurs fut constituée. Elle jouait en amicale avec des équipes des communes avoisinantes sur le terrain de la cure sommairement aménagée.

Puis l'équipe de responsables a voulu se structurer en créant une association. Elle s'est réunie le 19 décembre 1970 pour débattre sur un projet de statuts, et constituer un bureau.

Voici sa composition :

Président fondateur	Michel de Béjarry
Vice président	Maurice Renaud
Trésorier	Roger Vergnolle
Secrétaire	Michel de Béjarry
Membres	Jacky Moreau, Jean Lusseau, Gerald de Béjarry, Yves Liaigre, Michel Grolleau, Roger Marot

A la réunion suivante, le 4 janvier 1971, le conseil adopte les statuts de l'association qui s'est donné un nom. Ce sera "Les Ecureuils Manfraidien". Pourquoi ce nom ? Cette idée vient d'un membre du bureau qui a pensé à l'écureuil qui escalade rapidement la montée dans les arbres et a fait le pari que les "Ecureuils Manfraidien" monteraient également rapidement les divisions supérieures...

... par ailleurs, le terme "Manfraidien" fait allusion à un seigneur dénommé Manfredi ou Maufrais, qui a habité un lieu élevé (Puy) proche de l'église actuelle. Telle serait l'origine du nom de Puymaufrais.

L'association "Les Ecureuils Manfraidien" a été agréée par la préfecture le 7 janvier 1971. La parution au journal officiel date du 17 janvier 1971.

Voici les responsables successifs des Ecureuils Manfraidien de 1970 à 2005 :

Présidents

Michel DE BEJARRY	1970/71 à	1980
Elie VRIGNAUD	1980 à	1986
Yves CHEVALLIER	1986 à	1990
Jacky MOREAU	1990 à	1996
Yann MOREAU	1996 à	2001
Bertrand CHARRIAU	2001 à	2007
Stéphane BOURGEOIS	2007 à	2011

Vice-présidents

Maurice RENAUD	1970/71 à	1974
André RENAUD & Henri ROUSSEAU	1974 à	1977
André RENAUD & Roger VERGNOLLE	1977 à	1982
Yves CHEVALLIER & Gabriel GROLIER	1982 à	1983
Yves CHEVALLIER & Jacky MOREAU	1983 à	1986
Elie VRIGNAUD & André RENAUD	1986 à	1989
Joël RENAUD & Jacky MOREAU	1989 à	1990
Abel LAURENT & Joël RENAUD	1990 à	1996
Michel AUGEREAU	1996 à	2001
Yann MOREAU	2001 à	2002
Cédric MAROT	2002 à	2005
Stéphane BOURGEOIS	2005 à	2007
Bertrand CHARRIAU	2007 à	2011

Secrétaires

Michel DE BEJARRY	1970/71	1974
Jean-Paul BILLAUD	1974 à	1983
Jean-Paul BILLAUD, Geneviève RENAUD & Abel LAURENT	1983 à	1988
Abel LAURENT J.Y. CHEVALLIER & Geneviève AUGEREAU	1988 à	1989
Jean VRIGNAUD	1989 à	1994
Yann MOREAU	1994 à	1996
Raymond CHARRIAU & Jacky AUGEREAU	1989 à	1996
Olivier LAURENT	1996 à	1998
Michael MAROT	1998 à	2011

Trésoriers

Roger VERGNOLLE	1970/71 à	1977
Roger MAROT	1977 à	1981
Christine BELY	1981 à	1988
Roland LIAIGRE	1988 à	1997
Michel AUGEREAU	1997 à	1998
Daniel RONDEAU	1998 à	2002
Guillaume CHEVALLIER	2002 à	2003
Michael MAROT	2003 à	2005
Olivier LAURENT	2005 à	2011



1975 Henri Rousseau père a beaucoup participé à l'entretien du terrain

Terrains successifs de 1969 à 2011

De 1969 à 1972 : Terrain de la cure.

Pendant les premières années le terrain était fauché par des agriculteurs bénévoles. Puis, le club s'est acheté une tondeuse d'occasion.

1972 à 1973 : Terrain de la Métairie, le temps de refaire le terrain de la cure

De 1973 à 1979 : Terrain de la cure



En novembre 1979,
plantation de la haie en bordure du terrain
(Régis Vergnolle, Elie Vrignaud, Gabriel Grolier,
Henri Bodin)

1980 : Quelques mois sur le terrain de Gilles Chevallereau, route de la Maison Neuve. L'hiver ayant été humide, le terrain de la Cure était devenu impraticable. Il a fallu faire un aménagement provisoire dans un champ et revenir aux vestiaires pour les douches.

De 1980 à 1989 : Terrain de la cure

De 1989 à 1991 : Terrain de la Papinière et terrain de Bournezeau : Sur deux saisons, le temps de rénover le terrain de la cure qui a été inauguré le 23 juin 1991 avec Alain Giresse, joueur international. Une plaque a été dévoilée solennellement ce jour là et depuis, le terrain de la cure a pris le nom de "Stade André Renaud". Dirigeant de l'équipe Première dans les années 1970, André Renaud a été un responsable fidèle et passionné. Ses enfants se sont impliqués aussi, surtout Joël et Geneviève.



Gabriel Grolier, Roland Liaigre, Abel Laurent en 1991.
Aménagement d'un terrain ensablé pour jouer à la pétanque dans le complexe sportif composé alors en plus du terrain de football, d'un terrain de tennis et d'un espace pour l'échauffement des joueurs pendant le premier match de l'après-midi.



1991 Inauguration du stade André Renaud avec Alain Giresse.
Vingtième anniversaire du club

Années de création des équipes

1969 /70	La 1 ^{ère} équipe "Senior" a joué en amicale sur 2 années
1971/72	Première année de championnat pour la 1 ^{ère} équipe "Senior"
1972/73	Cadets et minimes en championnat
1974/75	Pupilles à 7 joueurs
1976/77	Juniors
1978/79	Entente avec La Réorthe pour minimes et cadets jusqu'en 1992
1992/93	Entente avec Bournezeau pour minimes et cadets
1975/76	1 ^{ère} équipe féminine. Elle fonctionnera jusqu'en 1990
1979/80	2 ^{ème} équipe féminine. Elle fonctionnera jusqu'en 1985

Noms des arbitres successifs :

Gabriel Orveau, Claude Belaud, Jean-Paul Chataigner, Roland Liaigre, Dany Frappier.

Noms des entraîneurs successifs :

Maurice Renaud, Roger Marot, Claude Belaud, Daniel Caillaud, Guy Préseau, Jean-François Baradeau, Michel Augereau, Didier Stoëffel, Sylvain Raposo, Michael Marot, Jérôme Gaborieau.

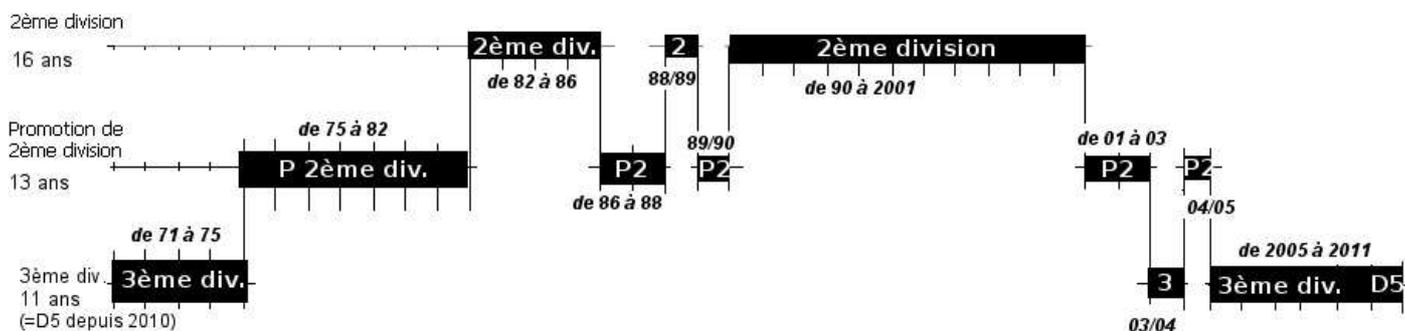
Les joueurs et les résultats sportifs

Voici les noms des premiers joueurs de l'équipe senior en 1971/1972 :

Roger Marot, Jacky Augereau, Bernard Augereau (goal), Gérard Pété, Michel Laurent, Norbert Nascivet, Joël Renaud, Georges Renaud, Roger Besnard, Jacky Moreau, Jacques Auger, Guy Gallerneau, Jean-Michel Bounaudet, Jean-Michel Letard, Roland Pillaud.

Le premier match gagné a eu lieu à St Cyr des Gâts par 5 à 3

Evolution de l'équipe senior en championnat de 1971 à 2011 (40 ans)



Les Ecureuils Manfraidien ont eu un parcours impressionnant. Il y a eu une activité débordante, un dynamisme à couper le souffle. De nombreuses équipes ont été mises en place. L'apogée se situe dans les années 80/85 où il y a eu 10 équipes

en même temps. On peut les citer : trois équipes "Senior" masculines et deux équipes "féminine adulte", une équipe "junior", une équipe "cadet", une équipe "minime", une équipe "pupille" et une équipe "poussin".

Les joueurs venaient principalement de St Vincent Puymaufrais, un peu de Bournezeau, mais Simon la Vineuse apportait un grand nombre de joueurs et des féminines en particulier.



Juniors en 1981 : tous du club de Puymaufrais

Debout : Jean-Michel Rondeau, Bruno Herpin, Thierry Faivre, Laurent Avril, Jean-Yves Orveau, Frank Menanteau. - Accroupis : Yannick Frappier, Jacky Renaud, Jean-Marie Chevallereau, Patrick Augereau

Les premières années, le président, “Monsieur Michel” encadrait pratiquement seul les équipes de jeunes : minimes le dimanche matin et cadets en début d’après-midi. Il se faisait aider pour le transport quand il le pouvait. Mais il est arrivé quelquefois que la DS (ou la 2CV) se trouve en surcharge.



L'équipe Première en 1983, (match contre La Réorthe)

Debout : Jacky Moreau, Bernard Renaud, Jean-Yves Orveau, Jean-Michel Rondeau, Régis Vergnolle, Laurent Avril, Eric Orveau, Jean Vrignaud, Elie Vrignaud, Accroupis : Gérard Trénit, Bernard Blanchet, Bruno Blanchet, Gérard Michaud, Jacky Renaud, Roger Vergnolle.

C’est au début des années 80 que le club a eu le plus grand nombre de licenciés (Equipes masculines et féminines).

Années	Nombre de licenciés
1980/1981	120
1981/1982	118
1982/1983	122

Origine des licenciés en 1981/1982 :

	Joueurs	Joueuses	Total	Dirigeants
Puymaufrais Bournezeau	49	16	65	9
Simon la Vineuse	13	16	29	3
Autres	15	9	24	2
Total	77	41	118	14



1993 l'équipe Première

Debout : Jean-Yves Orveau, Denis Chevallereau, Stéphane Perrocheau, Tony Moreau, Roger Marot, David Herpin, Michel Augereau, Dany Frappier, Gérard Trénit, Jacky Moreau

Accroupis : Anthony Billaudeau, Frédéric Billaud, Alain Renaud, Michaël Marot, Jean-Michel Rondeau, Bernard Renaud



Les joueurs en 2004 :

Debout : Dany Macquigneau, Cedric Roy, Florian Marbeuf, Anthony Guilbaud, Wilfried Renaud, Jérôme Loiseau, Cedric Marot, Stéphane Bourgeois, Joël Renaud, Olivier Laurent, Michel Augereau, Gérard Trénit, Michael Gilbert,

Accroupis : Bertrand Charriau, Stéphane Neveu, Franck Charriau, Alain Renaud, Michael Marot, Bruno Neveu, Guillaume Barbarit, Jacques Neveu, Bertrand Neveu

Des équipes de jeunes remarquées

Noms des joueurs de la première équipe cadets en 1972/73 :

Régis Vergnolle, Thierry Bourgeois, Jean-Michel Chevallereau, Jean-Claude Robin, Gilles Robin, Dominique Lauriot, Fernand Pété, Georges Frappier, Jean-Luc Servant, Jean-Claude Belon, Francis Greffard.



L'entente "Cadet" en 1981

Debout : Joël Trenit, Alain Giraudeau, Dominique Guilbaud, Daniel Rondeau, Paul Sorin, Fabrice Charbonneau

Assis : Stéphane Chauvet, Alain Renaud, Claudy Charbonneau, Henri Bodin, Dominique Flaire, Yann Moreau, Benoît Bodin.

Les cadets des années suivantes ont joué en demi-finale de la coupe de Vendée contre Le-Bourg-sous-la-Roche en 1975. Plus tard, l'équipe "Cadet" en entente avec La Réorthe devint championne de Vendée en 82/83. Les minimes ont également été champions de Vendée en 84/85.

Les Fêtes

Pour financer les activités sportives, équipements, arbitres, engagements et assurances, les Ecureuils Manfraidien ont organisé d'autres manifestations. Les premières années, les spectateurs assistaient gratuitement à tous les matchs. Ils étaient très généreux au bar.

Un tournoi amical a été organisé pendant plus de vingt ans le lundi de Pâques, rassemblant 4 ou 6 équipes des clubs voisins. Les rencontres avec La Réorthe et Les Pineaux déplaçaient beaucoup de spectateurs.

Avant que des professionnels ne créent des "boîtes de nuit", les bals ont connu un grand succès, en particulier avec l'orchestre "Rico". Le club de Puymaufrais en a organisé chaque année à la salle du Simon, puis à Bournezeau, entre 1971 et 1990. Au mois de septembre, des méchouis rassemblaient joueurs et spectateurs dans une ambiance détendue. Depuis 1995, ce sont des concours de pêche à la ligne qui sont proposés autour des étangs de la Fouquetterie, de la Mènerie, mais principalement de Trizay.

Equipes féminines

L'équipe féminine a été constituée en 1975. Elle a joué quelques matchs en amicale et s'est engagée en championnat dès la saison 1975/76. Cette équipe était encadrée par Yves Chevallier et Raymond Maria.

Noms des filles qui ont joué dans cette première équipe en 1975/76 :

Marylène Marot, Nadine Maria, Corinne Maria, Cathy Menanteau, Michèle Neveu, Myriam Robin, Marina Robin, Mireille Chevallier, Françoise Trenit, Colette Menanteau, Michèle Denet, Geneviève Renaud.

Cette jeune équipe a vite trouvé ses repères. Elle était le plus souvent classée en haut de tableau. A l'issue de la saison 78/79, elle est finaliste du championnat départemental : finale jouée à Aizenay contre Nieul le Dolent et perdue 3 à 1.

A la fin de cette saison 78/79, l'équipe pouvait monter en régional, mais les responsables ont refusé l'accession, car le club manfraidien était limité

au niveau des finances et ne pouvait assurer les déplacements très onéreux. L'année suivante, en 79/80, l'équipe a participé à la demi-finale du championnat de Vendée, où elle s'est inclinée de justesse contre Nieul le Dolent.

Les joueuses se sont consolées en gagnant la coupe de Vendée à La Boissière des Landes en battant l'Hermenault 3 à 2. La victoire est d'autant plus méritoire que l'adversaire évoluait à l'échelon régional.

Lors de cette saison, une 2^{ème} équipe féminine s'est constituée. Elle a joué en championnat dès la saison 79/80.

En 81/82, l'équipe fanion a fait une très belle saison et a terminé à la tête de son groupe. Ce résultat lui a permis d'accéder au niveau régional pour la saison 82/83. Les responsables ont accepté cette montée, car la situation financière était devenue plus favorable.

Le football féminin à l'honneur



1979 : remise de la médaille de la coupe de Vendée après une rencontre avec Nieul le Dolent vainqueur du championnat.

Debout : Nathalie Markiewietz, Corinne Maria, Mireille Chevallier, Nadine Maria, Michelle Denet, Geneviève Renaud.

A genoux : Françoise Trenit, Myriam Robin, Cathy Menanteau, Marylène Marot, Colette Menanteau, Nelly Robin.



L'équipe qui a joué en régional (entre 1983 et 1987). Il faudrait y ajouter Corinne Maria, Nadine Maria, Michèle Denet, Claudine Menanteau et Nadette Bourgeois

Debout : Cathy Vrignaud, Claude Belaud, Anne-Marie Réveillère, Myriam Blanchet, Michèle Neveu, Francine Gatteau, Véronique Avril, Marie-Jeanne Pascreau, Yves Chevallier.

A genoux : Marylène Marot, Marina Robin, Françoise Trenit, Geneviève Renaud, Roselyne Gatteau, Claudie Chevallereau, Mireille Pascreau.

L'entraîneur de l'équipe était alors Claude Belaud, succédant à Daniel Caillaud.

L'histoire des Ecureuils Manfraidien a été marquée par les deux équipes féminines qui par leur fougue et leur qualité de jeu ont fait vivre aux nombreux spectateurs manfraidien des moments inoubliables, riches de passions, d'émotions, d'anecdotes. Chacun aime se les remémorer.

PS : L'histoire des Ecureuils Manfraidien a pu se faire grâce aux témoignages de Michel de Béjarry, Roger Vergnolle, Maurice Renaud, Jacky Moreau, Roger Marot, Jojo Renaud, Yann Moreau, Bertrand Charriau, Mireille Pascreau, Colette Chevallier, Marie-Flore Bitaud, Jean et Cathy Vrignaud, Bernard Augereau, Abel Laurent, et Michaël Marot

Les joueuses faisaient encore parler d'elles. C'était l'enthousiasme. L'équipe faisait merveille et a fait vivre au club une période mémorable. Elles ont gagné à nouveau la coupe de Vendée en 1982, à Olonne sur Mer, en battant La Boissière des Landes sur le score de 2 à 1.

Ces deux équipes se sont rencontrées à nouveau le 2 mai 1982 à Puymaufrais en demi-finale de la coupe Atlantique. L'équipe manfraidienne avait alors battu la Boissière 8 à 1. Ce match restera dans les annales car l'après match fut riche en rebondissements. En effet cette écrasante victoire a été contestée et fut déclarée perdue pour Puymaufrais, car la qualification de trois jeunes joueuses avait été mise en doute pour absence d'autorisation médicale de double surclassement. Mais le club Manfraidien a pu prouver que tout avait été fait dans les délais en faisant appel au comité directeur de la Ligue Atlantique de Football qui, finalement, a rendu la victoire à Puymaufrais.



Equipe réserve : Jacky Augereau, Marie-Bernadette Augereau, Muriel Moreau, Isabelle Piveteau, Claudie Chevallereau, Véronique Avril, Marie-Flore Marot, Sylvie Boudaud

Accroupies : Geneviève Renaud, Valérie Marot, Annie Retaillou, Béatrice Auger, Pascale Pelletier

L'équipe fanion est restée 4 années en régional et est revenue en départemental à la saison 86/87. En même temps, en 1987, l'équipe réserve a cessé son activité. Elle a vécu 6 années.

Quant à l'équipe fanion, elle a joué sa dernière saison en 89/90. Faute de renouvellement, cette fantastique épopée a pris fin. Elle a duré 15 années.

Henri Rousseau et Jean-Paul Billaud

Les 40 ans de la section C.A.T.M. de St Vincent Puymaufrais

Le 8 mai, le 11 novembre et le 5 décembre, les anciens combattants de Bournezeau et St Vincent Puymaufrais se réunissent pour commémorer les événements qui ont amené des français à donner d'eux-mêmes et quelquefois leur vie pour défendre notre pays. Près de 25 000 militaires français ont été tués au combat en Afrique du Nord.



1979 : remise de la médaille de Verdun à Eugène Marot

A leur retour d'Algérie, beaucoup de combattants se sont organisés en associations rattachées à l'une ou l'autre des nombreuses fédérations nationales dont les plus importantes sont :

La **FNACA** (Fédération Nationale des Anciens Combattants).

L'**UNC** (Union Nationale des Combattants).

La **FNCPG-CATM** (Fédération Nationale des Combattants et Prisonniers de Guerre – Combattants d'Algérie, Tunisie et Maroc).

Ainsi, à Bournezeau, il existe une association U.N.C. A.F.N., tandis qu'à Puymaufrais s'est créée une section C.A.T.M. à l'intérieur d'une association départementale dont le Président est Armand Fort. Bien qu'elles soient rattachées à des fédérations différentes, une étroite collaboration s'est établie au niveau local.

Ces associations se sont donné pour buts de maintenir le contact entre les membres, de défendre leurs droits et leurs intérêts, d'honorer la mémoire des disparus, d'animer les cérémonies pour promouvoir le sens du devoir, l'amour de la patrie et le respect de ses valeurs. Elles essaient d'associer les enfants et la population aux cérémonies.

Denis Pelletreau se souvient : « *La création de cette section a pris racine lors du vin d'honneur offert par la municipalité à l'occasion de la remise de la légion d'honneur à notre ancien maire et combattant de 14/18, Paul Robin, soit le 14 juillet 1970.* ».

En 1970, Paul Gaudin était président de la section ACPG (Ancien Combattants et Prisonniers de

Guerre) de St Vincent Puymaufrais. Il dirigea les réunions au café Orveau, siège de l'association, souvent accompagné au début par Auguste Boutin et Gabriel Baritaud de Chantonay. Gérald de Béjarry a accepté d'assurer les fonctions de président du CATM.

Après la fusion des deux associations, la section ACPG-CATM a eu Paul Gaudin comme premier président. Après sa mort en 1974, Gérald de Béjarry, qui était vice président, l'a remplacé et Yvon Pelletreau est devenu vice président. Eugène Laurent lui a succédé.

Le secrétariat a été tenu par Denis Pelletreau, puis par Gabriel Orveau et Ernest Herpin.

Les trésoriers ont été successivement Pierre Chataigner, Elie Vrignaud, Gabriel Orveau.

Le drapeau des CATM a été porté par Pierre Neveu, puis par Clément Pillaud.



13 octobre 2010 : Les porte-drapeaux entourent ceux qui ont reçu une décoration.

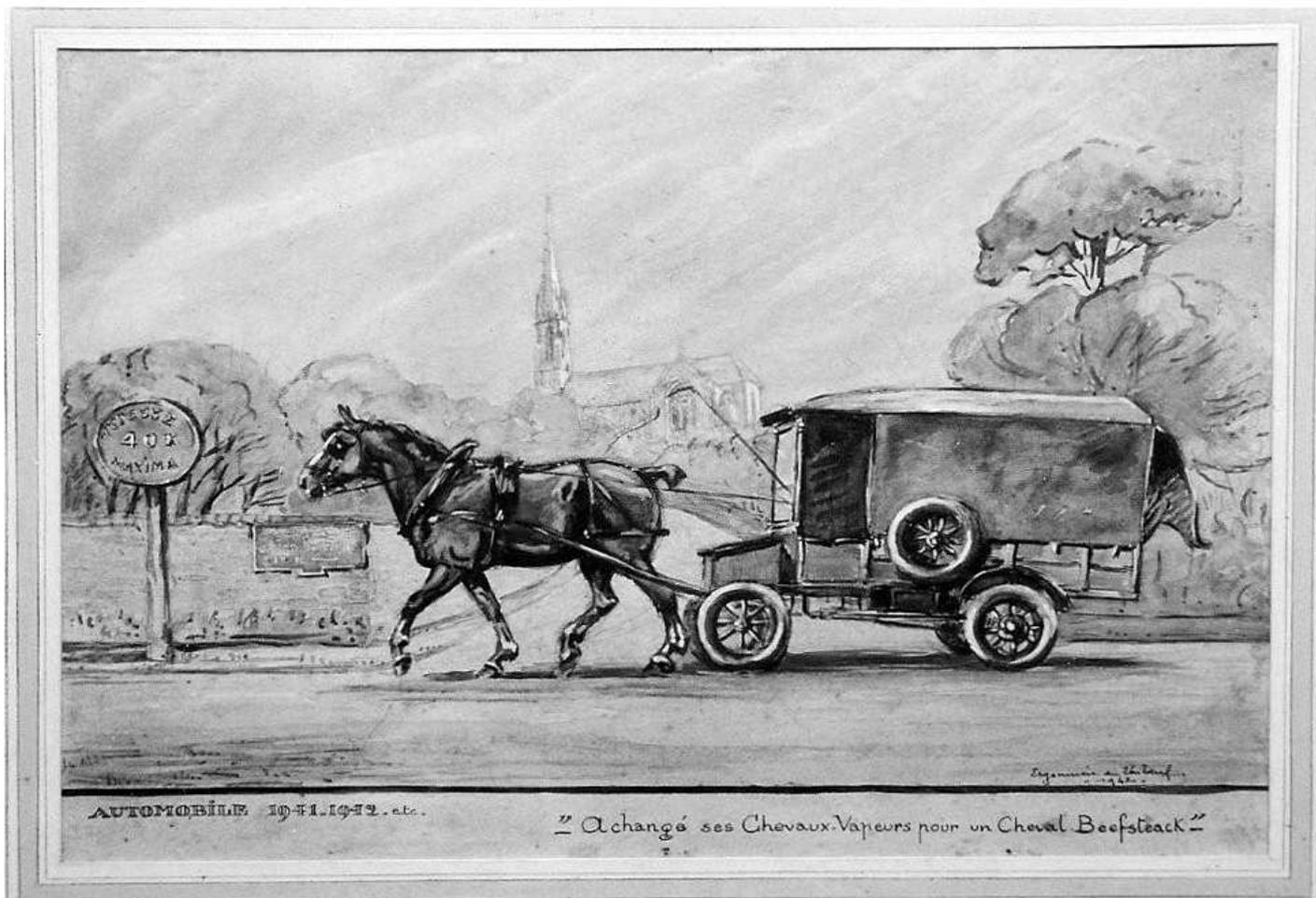
Ce sont 24 drapeaux qui ont défilé dans le bourg de Puymaufrais le 13 octobre 2010 pour le 40^{ème} anniversaire de la section CATM. Les associations des alentours, avec leur drapeaux avaient rendez-vous à la Salle du Bout du Monde en présence des élus : Gérard Villette, Louis-Marie Girardeau, Abel Laurent, du Président Départemental Armand Fort et de Gilles Coué, président cantonal de l'UNC.

Jean-Paul Billaud

D'après les témoignages de Denis Pelletreau, et Eugène Laurent

Un artiste de Bournezeau

Au mois de septembre 2010 est paru le **Dictionnaire des peintres de Vendée** réalisé par M. François Wiehn et nous avons eu le plaisir d'y voir nommé un artiste de Bournezeau. Nous présentons ici l'œuvre illustrant la page qui lui est consacrée.



Cette œuvre peinte en 1942 avec l'église en arrière plan, outre sa qualité artistique reconnue, possède pour nous un réel intérêt historique : D'une part, elle nous montre avec un certain humour qu'en raison de la pénurie d'essence de l'époque le boulanger, Gaston Giraudeau (père) a dû transformer sa camionnette de livraison de façon à la faire tracter par un cheval et, d'autre part, la petite histoire nous dit que ce cheval est un robuste *ardennais* qui a fait la route de l'exode jusqu'à la Vendée.

Cette aquarelle de 60 x 40 cm, signée *Esgonnière du Thibeuf*, est arrivée dans une famille de Bournezeau par les hasards d'une tombola organisée en 1943 au profit des prisonniers. L'artiste avait offert cette œuvre pour faire un lot. Depuis, le tableau est resté dans cette famille.

Vous pouvez retrouver les articles parus dans les numéros précédents sur Internet à l'adresse suivante : <http://histoire.bournezeau.free.fr> ... Faites le savoir...et annotez le livre d'or

COMMISSION HISTOIRE de BOURNEZEAU

Le comité de rédaction de la revue semestrielle "**Au fil du temps**" :
Jean-Paul Billaud ; Vincent Pérocheau ; Henri Rousseau ; André Seguin.
Nous nous tenons à l'écoute de vos remarques et suggestions

*Une pensée pour Annette Bossard qui nous a quitté le 20 octobre.
Elle avait une grande connaissance de nos coutumes locales.
Nous la remercions de son active participation à la Commission Histoire.*