



J. MAILLARD
BOUR. ZINSIE

A black and white photograph of a woman and a child standing in a doorway. The woman is on the left, and the child is on the right. The doorway is framed by a brick arch. Above the doorway is a sign that reads "J. MAILLARD" and "BOUR. ZINSIE".

BOUVRON

FIN 19^E DÉBUT 20^E SIÈCLE

.....
LE TOURNANT VERS LE MODERNISME

SOMMAIRE



LE MODERNISME
ENTRE À BOUVRON
AVEC LWR
Pages 4 et 5



L'HISTOIRE DU
CHÂTEAU
DE VILHOUIN
Pages 6 à 11



LWR, MAIRE DE
BOUVRON
(1883 À 1886)
Page 12 à 17



LA GÉNÉALOGIE
DE LWR
Pages 18 à 19



LA GARE DE
BOUVRON
Pages 20 à 27



LA MINOTERIE
DE BOUVRON
Pages 28 à 31



LES COMMERCES
DE BOUVRON
Pages 32 à 39

PARTENAIRES & REMERCIEMENTS

La commune de Bouvron remercie les membres de la commission patrimoine qui se sont investis pour l'édition de ce cahier : Jacques Surget pour l'histoire de Vilhouin et la recherche d'iconographies, Louis Hervy et Jeanne et Francis Peignet pour leurs témoignages sur la gare. Remerciements à Patrice Maillard pour le prêt de documents sur l'histoire de la gare écrits par son père, Arthur Maillard ; à Jean Surget pour son apport iconographique et à Pierre Gatepaille pour ses recherches sur la généalogie de Louis Waldeck-Rousseau.

Directeur de la publication : Marcel Verger, maire de Bouvron
Rédaction : mairie de Bouvron - 02.40.56.32.18

Photo couverture : Antoinette & Camille Maillard, rue Waldeck-Rousseau.1930.
(n°45 dans la liste des commerces p.35)

Crédits photo : mairie de Bouvron, istock photo
Maquette : Upside Down Creative Studio - Impression : Le Sillon
300 exemplaires - Juin 2019



L'ÉDITO DE
MARCEL VERGER

Depuis que les moines de Redon ont fondé une paroisse sur notre territoire, Bouvron a toujours été à la croisée des chemins. Que ce soit l'Armée Vendéenne en 1793 en route pour Savenay, les passages des soldats américains en 1914 et bien sûr les colonnes de soldats qui se dirigeaient vers Saint-Nazaire pendant la 2^{ème} Guerre Mondiale. C'est d'ailleurs à Bouvron qu'a eu lieu la Reddition de la 2^{ème} Guerre Mondiale le 11 mai 1945. Fin du 19^{ème} siècle, Bouvron était un bourg essentiellement rural. Le développement économique et industriel mondial phénoménal en cette fin du 19^{ème} siècle va aussi impacter notre commune, notamment avec des industriels entreprenants tels que Louis Waldeck-Rousseau et Louis Guihot. Quand le premier modernise l'agriculture, crée une laiterie sur ses terres et lance des grands projets de développement en sa qualité de maire, le second développe la minoterie. Ils ont lancé les bases d'un bourg actif qui a vu se développer de multiples et très divers commerces. Au fil des années, les implantations de surfaces commerciales dans les environs ont en grande partie tari l'intérêt des petits commerces. Aujourd'hui notre bourg est en voie de réhabilitation. Notre objectif est d'en faire un vrai lieu de vie où commerces de qualité et habitat lui redonneront sa dynamique et sa qualité de vie.

Marcel Verger,
Maire de Bouvron,
Vice-Président du Conseil départemental de Loire-Atlantique.



LE MODERNISME ENTRE À BOUVRON

AVEC LOUIS WALDECK-ROUSSEAU

En cette fin du XIX^e siècle et début XX^e siècle l'essor industriel est très important partout, notamment en Europe. Il est dû en grande partie aux nombreuses innovations technologiques que ce soit les transports terrestres et maritimes, l'électricité qui permet de faire fonctionner les machines, les machines agricoles, les machines à vapeur... tous ces changements de structures économiques ont changé notre société.

Qu'en est-il à Bouvron ?

L'exemple d'un propriétaire agricole, Louis Waldeck-Rousseau

Bouvron est un pays de traditions rurales qui se défie des innovations.

L'agriculteur moderne qu'est Louis Waldeck-Rousseau a dû déployer beaucoup d'efforts pour démontrer l'utilité des faucheuses et moissonneuses et il a dû convaincre les propriétaires voisins en leur prêtant ses machines. C'est ainsi qu'il a créé avec Monsieur Bizeul le premier comice agricole du canton de Blain faisant entrer Bouvron dans la voie du progrès. Il créera la mutuelle bétail, la Caisse de Crédit Agricole et il sera également juge de paix du canton.

Son apport en faveur du modernisme s'est aussi tourné vers l'introduction des engrais chimiques pour remplacer le fameux " noir animal " (sang et os) qui fait merveille sur des terres trop insuffisamment pourvues en azote et en phosphore. Il développera également la culture du maïs.

Parallèlement, au cours de la mandature de Louis Waldeck-Rousseau et les années suivantes seront créées ou se développeront sur Bouvron d'autres activités importantes telles que la minoterie, la gare ou encore la création d'une laiterie-fromagerie à Vilhouin. Toute cette activité économique nouvelle permettra au Bourg de se diversifier et verra s'installer de nombreux commerces.



L'HISTOIRE DU CHÂTEAU DE VILHOUIN

PROPRIÉTÉ DES WALDECK-ROUSSEAU EN 1863



LE CHÂTEAU DE VILHOVIN, SON HISTOIRE

Située non loin du village de Paribou, la seigneurie de Vilhouin - Villa Houin : village près de l'Houin - s'étendait aussi sur le territoire de Fay-de Bretagne, à la croisée de ruisseaux. Le château médiéval des seigneurs devait se situer plus en amont du ruisseau, près du chemin actuel menant au Breil. Ce chemin passe par une chaussée qui, selon une tradition locale, aurait été celle de l'ancien étang de Vilhouin. Le domaine existe depuis le XV^e siècle, il a été la propriété de 5 grandes familles.

LES GRANDES FAMILLES PROPRIÉTAIRES

- Vers 1397, la Dame de Vilhouin, est mentionnée dans un aveu de Jean de Maure, seigneur de Quillac qui devait une rente à la dame
- Après 1499, Marie de la Clartière, est également mentionnée.

La famille Lebel de 1503 à 1540 :

Guillaume Lebel, écuyer, est le premier seigneur de Vilhouin ; puis Jean Lebel lui succède.

La famille Cadaran de 1540 à 1666 :

Vilhouin change de propriétaire avec le mariage d'Anne Lebel avec François de Cadaran. Ils ont eu une fille, Jeanne. Entre 1580 et 1615 Guillaume de Cadaran en devient le seigneur et son fils Prégent de Cadaran en 1623, puis son petit fils, François lui succédèrent de 1642 à 1666.



La famille Pineau de 1666 à 1752 :

Jacob Pineau, écuyer a acquis le domaine le 4 février 1666. Cette famille est originaire de Blain et fut anoblée en 1649. C'est la période du protestantisme et Jacob épouse Marthe Jollan en 1665, protestante. En 1718, c'est Alexandre Pineau né en 1689 qui prend la suite.

Les seigneurs de Vilhouin avaient droit de haute, moyenne et basse justice sur certaines terres de Bouvron, dont le Bois Bœuf, la Mouraudais, la Biliais

l'Épinay, Villé et la Trésie, la Hériaies et le Courtil Moreau et certaines terres sur Fay de Bretagne et Campbon.

La famille Fourché de 1752 à 1822 :

Pierre Pineau vend la seigneurie de Vilhouin, à Armand-Paul Fourché, chevalier de Quéhillac et Villefregon le 17 juin 1752.

Charles Amaury Fourché, son fils lui succède jusqu'en 1804, date à laquelle il cède le domaine à son fils Amaury Fourché qui deviendra maire de

Un illustre frère



Pierre Waldeck-Rousseau, frère de Louis a inauguré la gare et l'école de garçons en 1883. Il est alors Ministre de l'Intérieur puis sera Président du Conseil de 1899 à 1902. C'est en 1884 qu'est votée la loi Waldeck-Rousseau qui légalise le syndicalisme et en 1901 il fera voter la loi sur les associations. Il fut également artisan de la loi de 1905 sur la séparation du clergé et de l'Etat et sera à l'initiative de la réhabilitation de Dreyfus en 1906. Il passera beaucoup de temps à Vilhouin pour se reposer et fera ajouter une aile au « château ».

Bouvron de 1813 à 1817, et comte de Quéhillac en 1865.

La famille Waldeck-Rousseau : c'est en 1863 que l'avocat René Waldeck-Rousseau achètera Vilhouin. Il fut maire de Nantes de 1870 à 1873. Les Waldeck-Rousseau s'enracinent à Bouvron en faisant détruire en 1865 l'ancien manoir aux murs de terre pour le remplacer par leur résidence, une maison bourgeoise dans le style du XIX^{ème} siècle. C'est ce manoir qui fut



dynamité par un commando allemand venu de Quéhillac pendant la Poche de Saint-Nazaire. Il sera reconstruit sur le même emplacement mais sans son cachet primitif.

C'est Louis Waldeck-Rousseau, né en 1843, qui se consacra à Vilhouin après avoir abandonné le barreau pour exploiter les terres de la propriété. Il fut maire de Bouvron de 1883 à 1886. Il s'appliqua à moderniser les exploitations par l'apport de machines et de modes de culture plus productifs : engrais, maïs...

C'est sous son mandat qu'est inaugurée en 1883 la nouvelle voie ferrée qui relie Chateaubriand à Saint-Nazaire qui permettra à Bouvron d'entrer dans l'ère du modernisme.

Sa fille, Edith Waldeck-Rousseau, épouse Pierre Arcelin, occupa le domaine. Elle a eu 2 enfants, dont René Arcelin, actuel propriétaire du château.

Vilhouin fait partie de la frairie de Paribou avec sa chapelle Saint-Guillaume qui était implantée près du château et qui a disparu.

VILHOUIN, PREMIER SITE INDUSTRIEL DE BOUVRON

Le domaine de Vilhouin a connu plusieurs activités depuis le début. Le tout premier était la pêche ! En effet, dans l'ancien étang, le clergé avait permission de pêcher des brèmes et des chaboisseaux. On distingue très bien aujourd'hui la digue qui permettait la retenue d'eau, il est d'ailleurs nommé Lac de Vilhouin sur les anciens cadastres. Dans l'étang actuel, se trouvait un ancien moulin à eau destiné à fouler le bellinge, résidu de laine et de coton et de fil, confectionné par un tisserand du village. Cette étoffe était imperméable et d'une incroyable solidité qui pouvait durer 50 ans ! En 1857 ce moulin à foulon appartenait à Quéhillac, une cascade entraînait une roue à aube.

La première laiterie fut créée à la fin du XIX^e siècle à Vilhouin, propriété de la famille Waldeck-Rousseau. En 1903, Henri Cornet est directeur de la laiterie beurrerie de Vilhouin. Le lait, récolté dans les fermes servait exclusivement à la fabrication de beurre sous la marque *Le Sillon de Bretagne*. Le lait écrémé n'intéressant pas les producteurs, la laiterie de Vilhouin commence à l'utiliser pour faire une sorte de camembert.

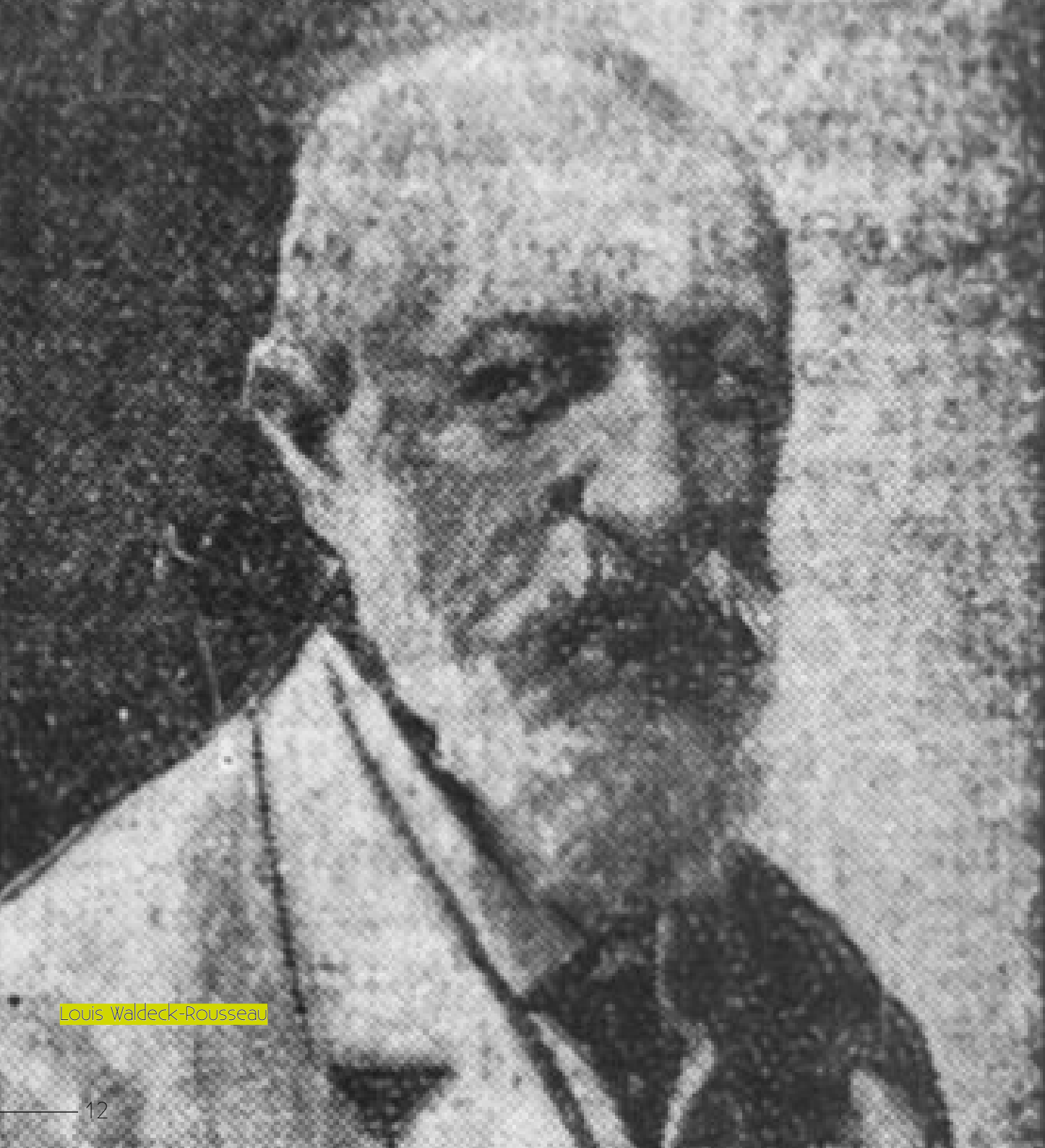
En 1921, une société composée

La cascade qui entraînait la roue du moulin de la laiterie - beurrerie sur le domaine de Vilhouin à Bouvron

de plusieurs industriels locaux est constituée à Vilhouin pour la « fabrique, l'achat et la vente des beurres, fromages et de tous autres produits dérivés du lait ». Dans cette opération une laiterie-fromagerie apporte la marque *Britannia* pour le beurre et le camembert *Le Glanet* pour le fromage : ce camembert sera fabriqué à Vilhouin.

En 1938, elle fut rachetée par la laiterie de la Vallée de Fresnée et fermée. Cette petite industrie employait au moins une trentaine de personnes.





Louis Waldeck-Rousseau

2

LOUIS WALDECK-ROUSSEAU,
MAIRE DE BOUVRON
DE 1883 À 1886



LA VIE DU CONSEIL MUNICIPAL

En 1880 la population de Bouvron est déjà d'environ 3100 habitants (aujourd'hui 3400). Le conseil municipal est composé de 21 membres. Le 14 juin 1883, Louis Waldeck-Rousseau est élu avec 17 voix. Pierre Guihot, minotier, en est le 1^{er} adjoint.

QUELLES SONT LES GRANDES DÉCISIONS PRISES LORS DE LA MANDATURE DE LOUIS WALDECK-ROUSSEAU ?

La vie du conseil municipal s'inscrit pleinement dans l'époque, elle est riche et mouvementée. Tout au long des registres des délibérations prises par le conseil municipal quelques grands sujets sont récurrents : les chemins ruraux et vicinaux, le bureau de poste,

L'école de garçons qui a vu le jour sous la mandature de Louis Waldeck-Rousseau est devenue l'école publique Félix Leclerc

la nouvelle église, la vente du champ de foire mais aussi l'inauguration de la gare et de l'école.

L'inauguration de la gare et de l'école de garçons

Le 27 septembre 1883, la gare est ouverte. Elle sera inaugurée par Pierre Waldeck-Rousseau, alors Ministre de l'Intérieur, frère du maire Louis Waldeck-Rousseau. Il inaugurera ce même jour l'école de garçons (actuelle école publique Félix-Leclerc).



Buste de Marianne sous la mandature de Louis Waldeck-Rousseau

C'est à cette occasion qu'une pompe à incendie est offerte par Monsieur Buette à la commune. Le 14 octobre 1883, le conseil accepte ce don et décide la formation d'une compagnie de sapeurs-pompiers composée de 14 hommes.

La mise en état des chemins

En cette fin XIX^e siècle, l'activité est tournée vers le monde agricole. Il y a environ 20 kms de chemins vicinaux et ruraux à remettre en état, à élargir, à

Louis Waldeck-Rousseau a été élu maire pour la 1^{ère} fois le 14 juin 1883. Son mandat a été renouvelé jusqu'au 9 mai 1886, date à laquelle il passe la main à Albert de Serrant, jusqu'alors conseiller municipal dans l'opposition. Il restera au conseil municipal jusqu'au 20 mai 1888.

redresser, à réparer pour désenclaver les villages et les fermes et permettre aux produits agricoles de parvenir à la ville et de s'inscrire dans le développement économique, notamment avec la minoterie et les laiteries qui se développent sur Bouvron. La plupart des chemins sont en terre.

Tout au long de ces années, de gros efforts financiers seront faits, grevant de façon importante le budget de la commune. Ce sujet revient quasiment dans chaque délibération prise par le conseil municipal. Ainsi le 19 octobre 1884, une somme de 11 000 francs est réservée à l'entretien des routes et chemins. Des « journées de prestation » sont mises en place par le conseil le 23 avril 1885. Chaque habitant doit travailler dans son village entre le 1^{er} février et le 30 juin. Les pompiers en seront exonérés par délibération du 28 juin 1885. Devant les refus des habitants et les âpres discussions au conseil, ces journées seront supprimées en 1886.

La création d'un bureau de Poste

Le 28 juin 1883, le conseil a voté à l'unanimité la création d'un bureau de Poste « eu égard à l'importance de la commune et aux affaires commerciales

qui s'y traitent ».

Le 23 septembre 1883 le Ministère des Postes prend la décision de créer une recette simple des postes de la commune. Le conseil s'engage « à fournir gratuitement pendant 18 années consécutives un local convenable pour l'installation d'un service postal et le cas échéant d'un service télégraphique ainsi que le logement d'un titulaire ».

Le 14 octobre 1883 : un bail de 18 ans est signé à Monsieur Guihot à condition qu' « il construise immédiatement une maison propre à recevoir le bureau de Poste. Le loyer est de 200 francs/an ».

Le 1^{er} juin 1884 : le conseil « prend acte du fonctionnement du bureau de Poste depuis le 1^{er} mai et que le télégraphe suivra sous peu ».

La vente du Champ de Foire

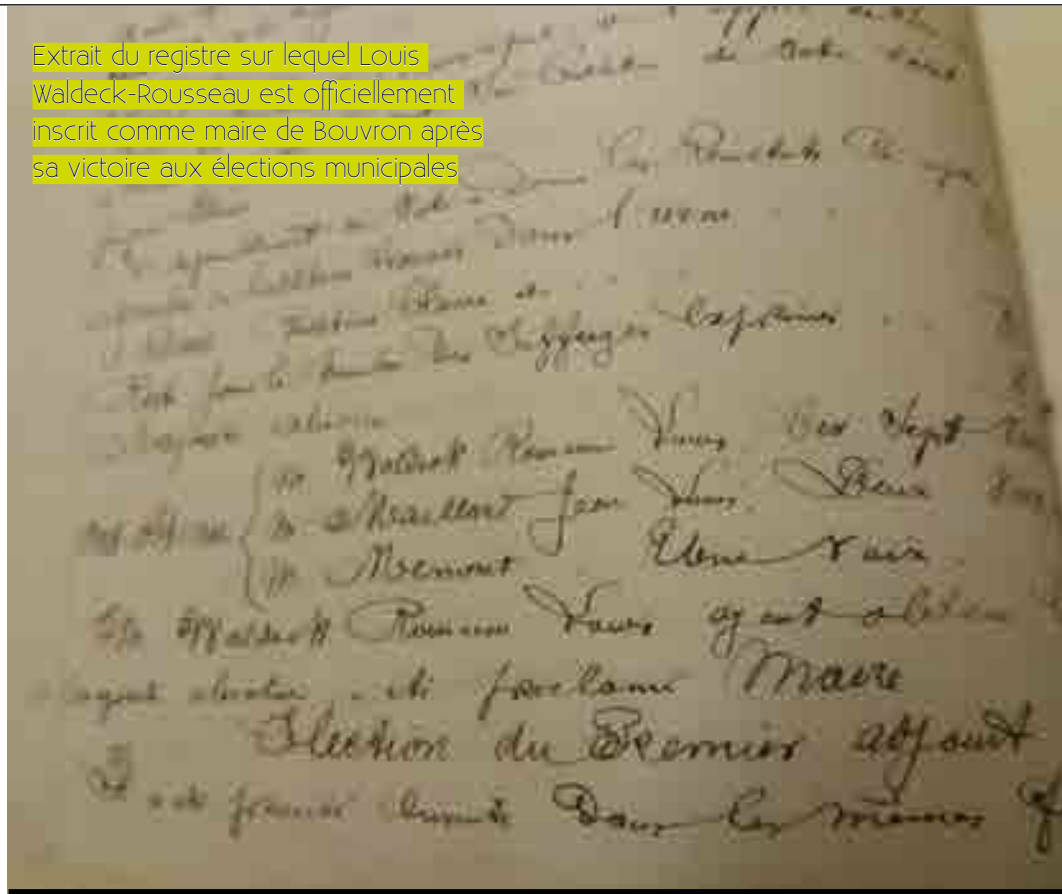
Ce sujet a donné lieu à beaucoup de débats tout au long du mandat de Louis Waldeck-Rousseau.

Le 28 juin 1883 les conseillers décident de vendre le Champ de Foire (situé à l'Est de la commune sur l'espace du Clos Saint-Mathurin et l'école des filles) et que les foires se tiendront désormais dans le Bourg.

Le 19 octobre 1884 le Champ de Foire est mis en vente en 8 lots. Louis Waldeck-Rousseau demande qu'une parcelle soit réservée pour y construire soit une école de filles, soit la mairie.

Le 6 décembre 1885, à l'occasion de la décision de créer un chemin qui part de la rue Sainte-Anne jusqu'au Chemin de la Forêt, le maire réaffirme son projet. (Cette voie ne sera finalement pas créée. Elle n'est pas inscrite à

Extrait du registre sur lequel Louis Waldeck-Rousseau est officiellement inscrit comme maire de Bouvron après sa victoire aux élections municipales



l'ordre du jour du conseil municipal du 12 juin 1886, décidant du budget de la commune. Le maire est alors Albert de Serrant).

Le projet d'une nouvelle église

Le 4 octobre 1883, le maire remet un rapport sur l'état de l'église mentionnant sa vétusté et son manque de places. Le devis de réparation est trop important. Il présente les plans de la future église. 2 emplacements sont possibles : sur la place actuelle (future place Abbé Corbillé) et sur le Champ de Foire. Le Conseil de Fabrique (conseil

Louis Waldeck-Rousseau nommé chevalier de la Légion d'honneur le 6 août 1927

paroissial) vote contre ce 2^{ème} emplacement proposé par le maire. Ce sujet fait l'objet de houleux débats en conseil municipal (elle finira par être construite à son emplacement actuel après don du terrain par Monsieur François Béranger). Elle sera achevée en 1895.

Le marché de Bouvron

C'est par la délibération du 1^{er} juin 1884 que le conseil municipal crée le marché : « l'ouverture de la gare pouvant donner une importance considérable au marché de la commune, si un marché a lieu un jour convenable de la semaine, il y aura lieu d'examiner s'il ne devait pas être reporté au jeudi, le marché de Saint-Nazaire se tenant le vendredi ».

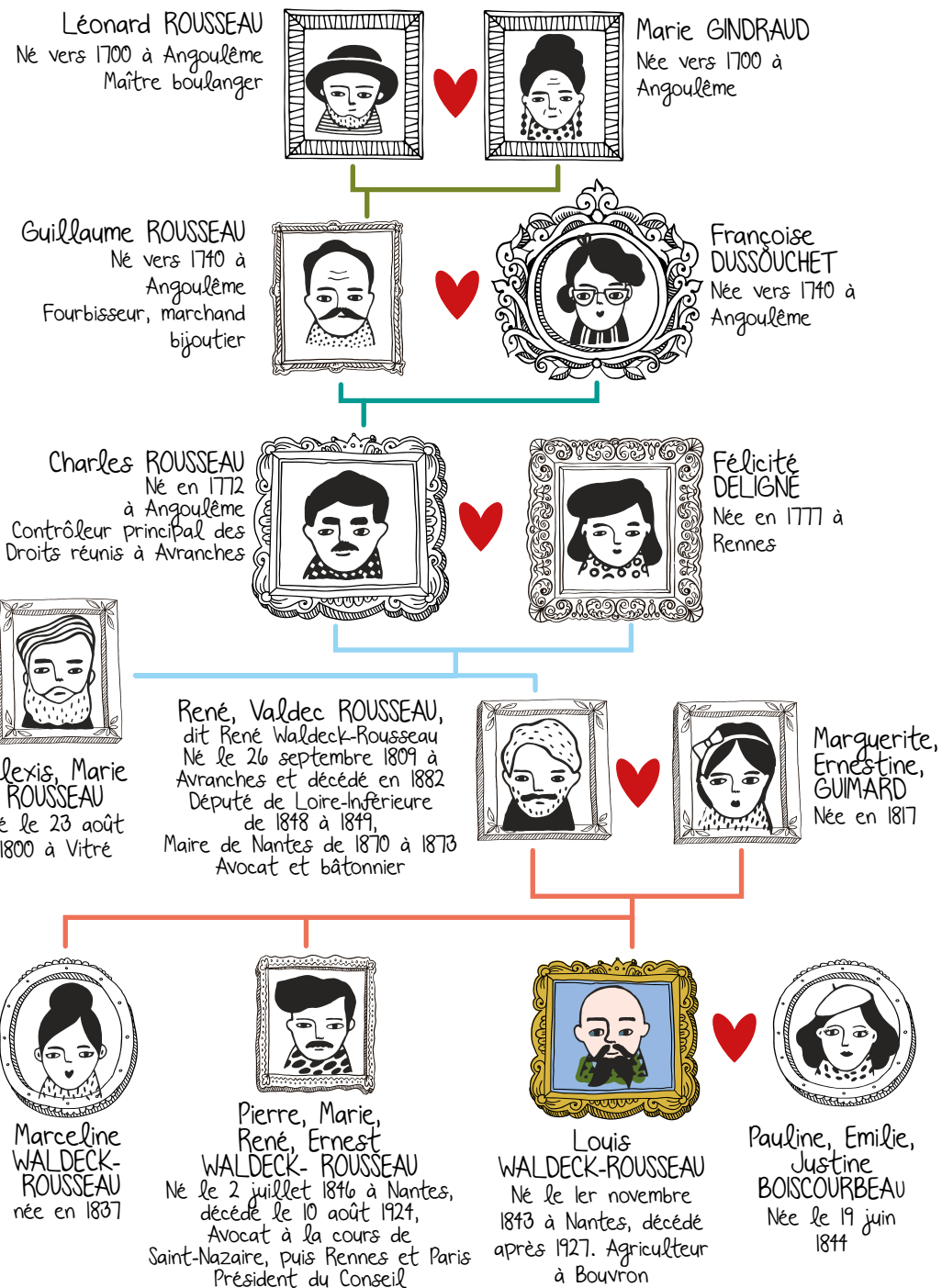
Pompe à incendie offerte à la commune lors de la création du centre de secours





3

LA GÉNÉALOGIE DE LOUIS WALDECK-ROUSSEAU





4

LA GARE DE BOUVRON

La ligne de chemin de fer de Saint-Nazaire à Chateaubriant passe par Bouvron. Bref historique issu de l'article d'Arthur Maillard publié dans les chroniques du Pays de Coislin et du Sillon de Bretagne.



LA DÉCISION DE CONSTRUCTION

En cette fin XIX^{ème} siècle la population urbaine est de plus en plus nombreuse et il faut assurer l'autosuffisance alimentaire de tout le pays. Le chemin de fer est le meilleur outil : il permet d'acheminer les nouveaux matériaux de construction, le machinisme agricole, les engrais...

C'est en août 1873 que le ministère des Travaux Publics avertit le préfet de Loire Inférieure que la ligne Saint-Nazaire-Chateaubriant est considérée comme d'intérêt général. Elle est déclarée d'utilité publique par la loi du 18 juillet 1879.

Elle passe donc à Bouvron.

Dès lors, tout est mis en œuvre.

Tout au long des 73 kms de ligne, 68 maisonnettes toutes identiques sont construites. Chaque gare est équipée d'un pont à bascule de 20 tonnes et d'une grue manuelle de 6 tonnes.

En juillet 1885, toute la ligne est terminée.

Elle est exploitée par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest. En 1905 elle passera à la Compagnie des chemins de fer de l'Etat et en 1938 à la SNCF.

QUEL USAGE POUR LA LIGNE DE CHEMIN DE FER ?

La ligne n'a qu'une seule voie.

Elle sera doublée en 1912, l'année suivant la collision entre deux trains de marchandises qui fit 5 victimes le 4 octobre 1911 entre Bouvron et Campbon. Cette ligne n'a jamais connu

Ce sont Pierre Waldeck-Rousseau, Ministre de l'Intérieur, et Louis Waldeck-Rousseau, son frère, maire de Bouvron, qui inaugureront la gare de Bouvron en 1883

un grand trafic excepté pendant les périodes des deux Guerres Mondiales.

En 1917, les américains débarquent à Saint-Nazaire beaucoup de matériel d'armement, du charbon, du carburant, des hommes et leurs chevaux.

En 1939/1940, c'est l'armée anglaise qui envoie des équipements et des ravitaillements à Saint-Nazaire. Puis elle est utilisée pour le trafic important de matériaux nécessaires à la construction de la base sous-marine de Saint-Nazaire.

Un fait de guerre : le 18 septembre 1944, la ligne sera utilisée dans sa portion Bouvron/Blain par la Wehrmacht : les Allemands lancent à partir de Bouvron un wagon tiré par une locomotive, chargé de torpilles qui doit exploser en gare de Blain. Mais le mauvais état des rails freine le wagon qui s'immobilisera entre 2 ponts sur le canal de Nantes à Brest et explosera en pleine campagne sans faire de victimes. En temps de paix, la ligne sert essentiellement au transport de marchandises : chaux, bois de chauffage, bois pour les poteaux électriques, marchés aux bestiaux, machines agricoles et bien sûr à Bouvron pour les produits laitiers

Le café de la gare



et beurriers. En retour étaient déchargés les produits nécessaires à l'agriculture : engrais, amendements, semences, machines....

Le trafic déclinera progressivement au profit de la route pour devenir pratiquement nul dans les années 1970.

Le trafic a été interrompu définitivement le 29 mai 1988 sur le tronçon Bouvron/Béné.

Le trafic voyageurs avait cessé dès mai 1952.

Les rails ont alors été démontés, les gares et maisonnettes vendues. Aujourd'hui, les usagers de la déchetterie empruntent sans le savoir avec leurs véhicules la rampe d'accès au quai haut de la halle marchandises, dont seul le soubassement a été conservé.¹

¹ Source : Arthur Maillard



LOUIS HERVY

Bouvronnais passionné par l'histoire de sa ville.

“ En 1883 une voie unique traverse notre commune, elle relie Saint-Nazaire à Chateaubriant et au-delà. Une 2^{ème} voie est construite en 1911 après une collision entre 2 trains à la maisonnette de Cahan. Elle est considérée comme « voie stratégique » (ne devant jamais être démontée) elle a été arrêtée progressivement entre 1950 et 1958. ”

La gare de Bouvron

La gare est située route de Guenrouët. Elle comprend 2 parties : la gare dite « des voyageurs » avec un bâtiment qui existe encore aujourd'hui pour le logement du chef de gare et les services et la « gare des marchandises » desservie par une voie annexe avec une halle, une grue et une bascule. Le trafic est important : on y débarque le blé pour la Minoterie, les engrais et amendements pour l'agriculture, de la paille (en particulier en 1938 et en 1976 à cause du gel et de la sécheresse), du charbon, des emballages pour la laiterie... on y expédie des productions locales : pommes de terre, pommes, viande, légumes, produits laitiers, meubles...

Les passages à niveau

Il y en a 7 sur la commune avec 6 maisonnettes pour le logement des gardes-barrières : Fresnée, la gare, route de Quilly, la Cormais, le Pas Coquelin, Quéhillac, Calan. Tous ces bâtiments ont à proximité un puits, un jardin, des toilettes (sèches).

Les quais de la gare de marchandises sont devenus déchetterie en 1996 et la végétation encadre quelques sentiers pédestres dont la voie verte qui relie Bouvron au Gâvre et Blain



Les cheminots

Ils assurent l'entretien et la réparation des voies, le fauchage des bas-côtés...

La gare est aussi un lieu de rencontres

Il y a tout proches 2 « bistrotts », une chambre d'hôtes, une fabrique artisanale de limonade, de petites cultures maraichères. On y joue aux « boules » le dimanche après midi et les « noces » y font une promenade au son de l'accordéon !

1939-1945 : c'est la guerre et l'arrivée des soldats allemands. Le trafic est ralenti, seul un train ouvrier emmène les ouvriers et les marchandises vers Saint-Nazaire pour la construction de la base sous-marine. Tout trafic « civil » s'arrête.

La paix retrouvée... c'est sous les halles que l'on danse le dimanche après midi.

Le trafic reprend pendant quelques années :

à nouveau un train ouvrier est en service pour la reconstruction de Saint-Nazaire. Le ralentissement du trafic est progressif jusqu'à l'arrêt définitif en 1988. La dernière locomotive à vapeur est passée en 1974, et les rails furent démontés.

Seuls demeurent le bâtiment principal route de Guenrouët et 2 maisonnettes route de Quilly et de Saint-Eloi qui seront vendues.

Les quais de la gare de marchandises sont devenus déchetterie en 1996 et la végétation encadre quelques sentiers pédestres dont la voie verte qui relie Bouvron au Gâvre et Blain.

Les charettes devant
la minoterie attendant
d'être remplies pour
partir à la gare

JEANNE ET FRANCIS PEIGNET

Ce couple de Bouvronnais
se souvient...

La famille Peignet a habité dans la
maisonnette de la gare de 1964 à 1970
car **Jeanne était garde-barrières**. Elle
était passionnée par son travail. Elle se
souvient :

“ *Il passait un train
tous les 2 jours. Il
n'était pas toujours à
l'heure, je descendais
les barrières à l'oreille,
il fallait être vigilant,
les voies passaient sur
la route de Guenrouët
et elle était assez
fréquentée !!* ”

Jusque vers 1950, le train emmenait
des ouvriers sur les chantiers navals à
Saint-Nazaire le matin.
Vers 1955, il n'y avait plus de
voyageurs, mais uniquement un
trafic de marchandises allant de
Saint-Nazaire au Gâvre. Il passait à
10h30 et revenait à 12h tous les 2
jours. Les wagons étaient entr'autres



remplis de blé pour la Minoterie mais
aussi d'engrais pour les entreprises
Hervy et Datin. Ils étaient entreposés
dans la halle à côté de la gare, à
hauteur de camion. Chacun leur coin !
Le développement du réseau routier
et les semi-remorques ont eu gain
de cause : moins de temps, moins de
manutention et donc moins de trains.
La ligne qui à la fin n'allait plus qu'à
Blain a fini par être fermée.

Les camions qui transportaient la farine
sur les routes de Loire-Inférieure



5

LA MINOTERIE DE BOUVRON





Emile Maillard de la Croix
Busson - 1948



Au XIX^e, mais surtout au début du XX^e siècle, les minoteries industrielles ou meuneries ont remplacé les moulins à farine que sont les moulins à eau ou les moulins à vent d'autrefois, ou encore les moulins artisanaux utilisant la force animale. Et c'est ce qui s'est passé à Bouvron.

LA GARE ÉLÉMENT ESSENTIEL

Louis Waldeck-Rousseau, alors maire de Bouvron de 1883 à 1886, anticipant le développement économique, avait fait en sorte que Bouvron soit desservi par une gare. Elle fut inaugurée en 1883. La ligne de chemin de fer assurait la ligne Paris-Saint-Nazaire. Bouvron située à la croisée des axes de circulation et desservie par une gare ne pouvait qu'intéresser Louis Guihot pour l'approvisionnement en blé et l'écoulement de la production de farine.

à la confection du pain. Le reste des céréales (orge, avoine seigle, blé noir, millet...) était mis souvent broyé chez les particuliers qui avaient des anciens moulins. Le blé arrivait par wagons et des charrettes l'apportaient de la gare à la minoterie. Le trafic de la minoterie et plus tard de la laiterie-beurrerie, était si important que vers 1900, il fallut élargir la route du bourg à la gare par mesure de sécurité.

Progressivement les camions ont remplacé les chevaux.

LOUIS GUIHOT CONSTRUIT UNE MINOTERIE DANS LE BOURG

L'industrie est florissante en cette première partie du siècle. Louis Guihot, commerçant en grains, 1^{er} adjoint de Louis Waldeck-Rousseau puis maire de Bouvron de 1892 à 1925, va racheter une ancienne minoterie rue de Bardoux, la développer puis y faire construire en 1912 des bâtiments plus importants et son hôtel particulier en 1900. Le blé semble le principal produit transformé à la minoterie de Bouvron car la farine était destinée

En-tête de lettre de la minoterie Louis Guihot (cf Patrimoine mémoire n°6)



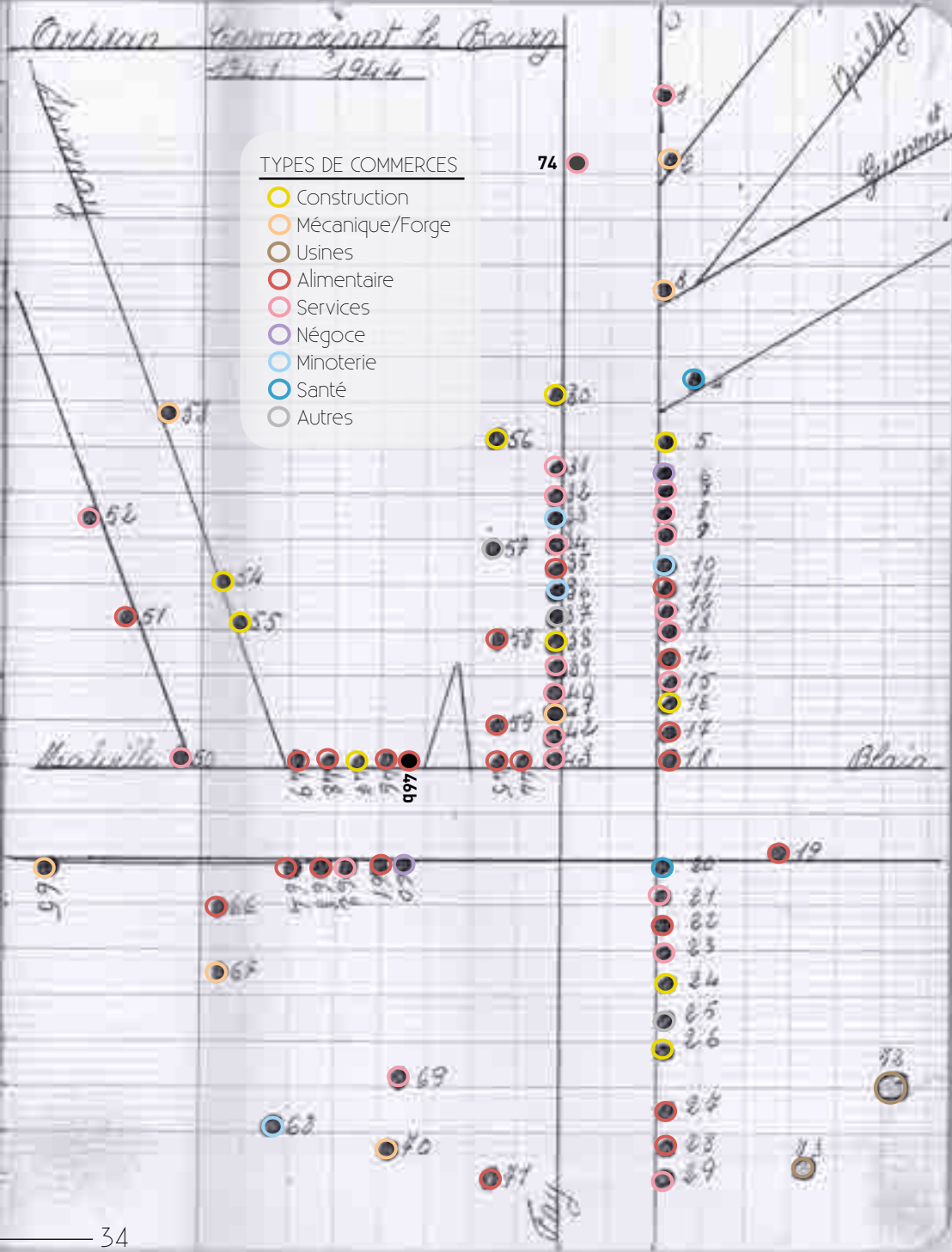
6

LES COMMERCES



Boucherie Brétéché,
rue Louis Guihot

COMMERCES DE BOUVRON AU MILIEU DU 20^E SIECLE Document établi par Emile Maillard



- 1 Assurance – épicerie
- 2 Menuisier – marchand de meubles
- 3 Guillaume – forgeron
- 4 Roger – pharmacien
- 5 Briand – menuisier
- 6 Hervy – négociant
- 7 Poste
- 8 Chotard – vélo
- 9 Julien – marchand de tout
- 10 Minoterie
- 11 Olivier – boucherie-charcuterie
- 12 Lemarié – sabotier
- 13 Defois – quincaillier et vélo
- 14 Cornet – épicerie
- 15 Bidaud – chapelier
- 16 Allain – couvreur
- 17 Parchantou – épicerie
- 18 Desbois – boucherie-charcuterie
- 19 Couëdel – boulanger
- 20 Gascoïn – vétérinaire
- 21 Bugel – tailleur
- 22 Guillon – porcelet
- 23 Lefevre – “Bon produit” fruits et légumes
- 24 Guérin G. – charpente
- 25 Guérin J. – garde champêtre
- 26 Guérin P. – charpente
- 27 Dalérac – boulanger
- 28 Fortun – épicerie et tissus
- 29 Bibi – coiffeur
- 30 Plissonneau – charpente
- 31 Couëdel – tailleuse
- 32 Couturier – cordonnier
- 33 Datin – graines et quincaillerie
- 34 Couëdel – cordonnier
- 35 Charpenteau – épicerie
- 36 Bureau de la Minoterie
- 37 Maison des sœurs
- 38 Fortun – menuisier
- 39 Ertus – notaire
- 40 Poidras – bourrelier
- 41 Dallibert – mécanique
- 42 Miché – sabotier
- 43 Breuil – chaussure
- 44 Mabilais – épicerie et ferme
- 45 Maillard – épicerie et couture
- 46 Maillard – épicerie
- 46 Birgand – pharmacie
- 47 Maillard J. – couvreur
- 48 Dabout – épicerie
- 49 Guérin – épicerie, vélo et charpente
- 50 Guérin – chapelière et tailleuse
- 51 Mabit – vins
- 52 Fortun – coiffeur
- 53 Gazon – mécanicien
- 54 Guérin – peintre
- 55 Guérin – charpente
- 56 Bourriaud – maçon
- 57 Guilbaud – syndicat
- 58 Colas – épicerie
- 59 Pineau – boucherie-charcuterie
- 60 Datin – négociant
- 61 Hervé – charcutier
- 62 Lefevre – buraliste
- 63 Martin – boulanger
- 64 Legland – épicerie
- 65 Gerbaud – forge et épicerie
- 66 Paessant – épicerie
- 67 Lépine – forge et quincaillerie
- 68 Michel – graine
- 69 Caux – chaussures et épicerie
- 70 Czimmerman – mécanique
- 71 Lanoë – épicerie
- 72 Laiterie – fromagerie
- 73 Porcherie Dabout
- 74 Saulnier – photographe



Photos provenant de la mairie et des collections personnelles des habitants de Bouvron



Maquette d'immeuble place Abbé Corbillé par Joseph Gendron



