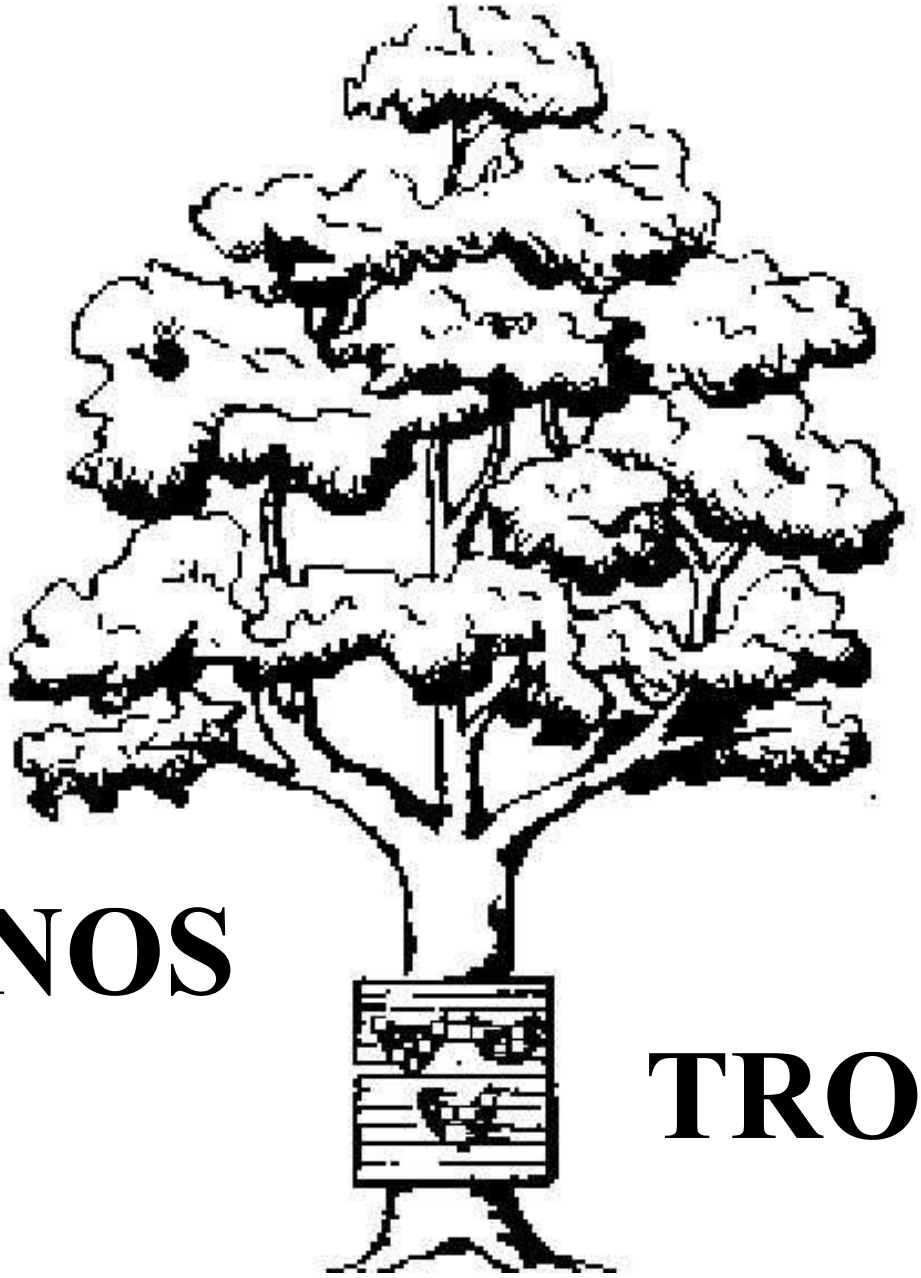
MAUPILIÉ - MAUPILLÉ - MAUPILIER - MAUPILLIER -



NOS TROIS BRANCHES

Fougères – Mayenne

Mortagne – Vendée – Mauges

Mortagne – Courlay - Moncoutant

- MAUPILLIER - MAUPILIÉ - MAUPILLÉ - MAUPILIER -

- MAUPILIÉ - MAUPILLÉ - MAUPILIER - MAUPILLIER -

- MAUPILIÉ - MAUPILLÉ - MAUPILLET - MAUPILE - MAUPILIER - MAUPILLIER -

N° 84 – Décembre 2017

ORGANIGRAMME

Président

Claude MAUPILLIER

Vice-Présidents

M.F. : Constant MAUPILET
M.V.M. : Jean-Yves MAINGUET
M.C.M. : Anne GUILLEMET

Trésorier

Anne GUILLEMET

Secrétaire

Marie-Antoinette DUBOIS

Responsable Site Internet

Jean-Yves MAINGUET

Responsables Bulletin

Cl. et Monique MAUPILLIER
P.-M. et M.A. DUBOIS

Membres C.A.

Pierre-Marie DUBOIS
Odette MAUPILÉ
Olivier MAUPILÉ
Monique MAUPILLIER
Louna MAUPILLIER
Marie-Élisabeth PIGEYRE
Patrick PIGEYRE
Frédéric RICHARD-MAUPILLIER

Membre associé au C.A.

Andreas RAUHUT Responsable Arbre des MAUPILIER – site WEB

La composition de notre CA se présente ainsi jusqu'à validation de la nouvelle organisation présentée dans le compte rendu de notre réunion du 2 septembre 2017 lors de notre AG du 10 juin 2018

Chers Cousins et Cousines

Je vous souhaite de passer d'agréables fêtes de Noël et vous adresse par la même occasion mes meilleurs vœux de bonheur et santé pour 2018 ; que tout ce que vous désirez se réalise, c'est peut-être un peu trop demander, surtout en ces temps difficiles, mais j'en formule au moins le souhait !

L'Assemblée Générale du Puy du Fou, le 25 juin dernier, s'est déroulée, malgré la maigre participation, dans une excellente ambiance, même si certains participants, aigris, ont réagi **a postériori** négativement. Pour ma part, je n'ai jamais donné dans le pessimisme ni, qui plus est, dans les ambitions personnelles. Les discussions, sur l'avenir et le devenir de notre belle Association, ont été fort instructives et les participants étaient pour la plupart très heureux de se retrouver, je pense entre autres à Bernard et Simone, à Marie-Pierre Maupilier, à Robert et Thérèse Moine.

Comme vous le savez, ou allez l'apprendre par ce bulletin, j'ai succédé au poste de Président de Nos Trois Branches à Jacques Maupilier ; avant de poursuivre plus avant mon propos, je tiens ici à le remercier, ainsi que son épouse Marie-Anne, pour son activité pendant les quelques années où il a succédé à son oncle Maurice.

Sachant que je lui ai succédé par absence d'autres postulants, exhorté à endosser cette fonction par ma cousine dont le père, associé au mien, aiguillonna Maurice dans la création de N3B, ne voulant pas abandonner l'Association au bord du chemin, ce qui serait arrivé beaucoup plus vite qu'on peut le penser, enfin étant donné mon âge avancé, je compte exercer ma fonction de deux manières **: neutre**, laissant aux plus jeunes la prise décisions auxquelles je donnerai mon aval tout naturellement si elles vont dans le bon sens ; et en même temps **ferme**, quant à la trésorerie, qui est pour moi la pierre angulaire de notre survie. Que d'argent jeté par les fenêtres, en continuant à éditer un bulletin et des additifs dont beaucoup d'adhérents se désintéressaient au point de ne plus payer leur cotisation !!! Nous avons pu grâce au numérique rééquilibrer les dépenses relatives à cette impression, donc je vous demande tout simplement de régler **ponctuellement**, dans les délais impartis par nos statuts et notre règlement interne, votre cotisation annuelle pour que vive N3B. Puissiez-vous aussi, après lecture assidue du bulletin, faire remonter auprès de notre Secrétaire ou de l'un des membres du CA dont vous trouverez plus loin l'organigramme, vos réflexions, vos idées, vos écrits…

Confiance dans les jeunes, confiance dans les 66 adhérents encore présents, espérance dans l'arrivée de petits nouveaux, voilà résumé mon premier édito ; avant de le clore, un très grand merci à l'investissement, qui ne se dément pas au fil des années, de Jean-Yves, d'Andreas et de bien d'autres, un grand merci aussi à tous nos chercheurs et écrivains…

Je vous dis à **DOUÉ LA FONTAINE, le dimanche 10 juin 2018 !**

Claude MAUPILLIER
Président de Nos Trois Branches

Compte rendu de l'assemblée générale du 25 juin 2017

En ce dernier week-end de juin, une cinquantaine de cousins et cousines ont été accueillis au Camp du drap d'Or, un hôtel de la cité nocturne du Puy du Fou en Vendée, pour notre Assemblée Générale du 25 juin 2017. Nous remercions la branche M.V.M. pour l'organisation de journée ainsi que Le Puy du Fou pour les facilités d'accueil même si l'évolution de ce site ne simplifie pas cette opération, nous espérons que cette possibilité puisse perdurer.

Malgré les contacts de Pierre MAUPILIER et Marie-Christine GUÉDON, il n'a pas été possible de trouver un prêtre disponible pour célébrer une messe comme chaque fois que nous nous réunissions au Puy du Fou.

Par l'intermédiaire de Marie-Christine, Jacques a obtenu une intention de prière pour les défunts de la Famille MAUPILIER lors de la messe célébrée ce jour à 10h30 en l'Abbaye Bénédictine de Notre-Dame de la Grainetière aux Herbiers (Vendée). Merci à chacun d'eux pour leur investissement.

Jacques Maupilier président démissionnaire de NOS TROIS BRANCHES remercie les cousines et les cousins pour leur présence à cette Assemblée Générale. Il résume les raisons de sa décision, difficile à prendre en raison de l'héritage (neveu de Maurice). Il souhaite la réussite à son successeur.

Claude nous présente un point financier :

Compte courant	1582,41 €
Numéraire	76,25 €
Livret bleu	47,43 €.

L'évolution de l'incidence des années qui passent, sur NOS TROIS BRANCHES, sur la capacité à continuer ces réunions familiales, est évoquée. Unanimement les cousins présents renouvellent le souhait exprimé par ceux présents à Larchamp en 2016 : **il faut continuer !**

Il est ensuite procédé au renouvellement des membres sortants du CA : Jean-Yves Mainguet, Claude et Monique Maupillier, Marie-Elisabeth Pigeyre, Frédéric Richard-Maupillier sont réélus ; Louna Maupillier (petite-fille de Claude) se présente et est élue.

Il est déjà l'heure du déjeuner et de se remémorer les bons moments passés au cours des A.G. successives.

Déjà 14h30, chacun se dirige vers la salle occupée le matin. Jean-Yves animera cet après-midi.

Il rappelle aux cousins présents les moyens à leur disposition pour accéder aux différents sites et fait un point sur la fréquentation de ces derniers par les adhérents.

Il évoque la progression de la participation à la mise à jour de l'Arbre des Maupilier.

Jean-Yves insiste sur la disponibilité d'Andreas pour guider chacun dans l'actualisation de son ascendance ou de sa descendance.

Il insiste également sur les liens qui permettent de passer de nos sites au web, d'un article à l'autre.

Jean-Yves reprécise que la distinction "articles adhérents" et "articles visiteurs" est toujours d'actualité bien qu'elle tende à s'effacer. Il est donc impératif de s'identifier pour accéder à l'ensemble des rubriques et articles, l'Arbre, les Newsletters et les bulletins en version "PDF".

Au cours de cet après-midi, Jean-Yves a également répondu aux questions et apporté des précisions aux uns et aux autres.

Déjà 17h, et tous les cousins et cousines se dirigent vers notre traditionnelle brioche et rafraichissements tout en entonnant le chant des Maupilier avant de se séparer et de se dire **à l'An Prochain**.

En préalable à cette A.G., Marie-Elisabeth Pigeyre a remis à Claude Maupillier, en souvenir de l'implication de leurs pères lors de la création de NTB, une photo montage inédite, en souvenir de l'action de leurs pères lors de la création de NTB, une photo montage : Leurs pères et Maurice.

Claude MAUPILLIER
Président de Nos Trois Branches

Compte-rendu Conseil d'Administration du 2 septembre 2017

Notre CA s'est tenu à Doué La Fontaine (Maine et Loire) en présence de, Claude Maupillier, Monique Maupillier, Constant Maupilet, Anne Guillemet, Marie-Élisabeth Pigeyre, Odette Maupilé, Pierre-Marie Dubois, Marie Antoinette Dubois, Jean-Yves Mainguet, Patrick Pigeyre et Jacques Maupilier
Frédéric Richard-Maupillier, Olivier Maupilé et Louna Maupillier s'étaient excusés.

Le secrétaire général ouvre la séance vers 10 heures en rappelant l'ordre du jour.

Lecture des courriers reçus : Lettre de Claude Maupilé et mail d'Olivier Maupilé. Une réponse sera faite à chacun au nom du C.A.

Immédiatement, nous passons au premier point de l'ordre du jour, l'élection du nouveau Président de NOS TROIS BRANCHES. 11 votants, Claude Maupillier 9 voix, Jean-Yves Mainguet 1 voix, 1 bulletin blanc.
Claude Maupillier est donc élu au premier tour. De ce fait, les postes de vice président M.V.M. et trésorier deviennent vacants.
Anne Guillemet s'est portée candidate pour le poste de trésorière, elle est élue à l'unanimité il en est de même pour Jean-Yves Mainguet concernant le poste de vice président M.V.M.

Constant informe le Conseil d'administration qu'il démissionne de son poste de vice-président M.F. ce qui entraine une réflexion sur l'organisation de notre Conseil d'Administration (Président - 3 vices présidents - 1 secrétaire général - 1 trésorier - 1 trésorier adjoint - 1 secrétaire) ; n'est-elle pas trop lourde pour notre Association ? Finalement nous retenons l'Organisation suivante : Président – Trésorier – Secrétaire et un "Relais privilégié" par branche, sous réserve de ratification par une A.G. extraordinaire, en préambule à notre prochaine A .G. annuelle le 10 juin 2018. Monique et Pierre-Marie ne souhaitant pas continuer dans leur fonction, les postes de trésorier adjoint et de secrétaire général sont supprimés à compter de ce jour, ils ne figurent pas comme obligatoires dans nos statuts.

Nous décidons d'associer Andreas Rauhut au Conseil d'Administration en tant que responsable de l'Arbre des Maupilier.

Claude nous fait le point sur la situation budgétaire, il nous donne le résultat de sa prospection pour une impression plus économique du bulletin ; sachant que 35 de nos adhérents ont souhaité recevoir un bulletin dématérialisé, il reste 34 bulletins à imprimer ; nous validons. De ce fait il est décidé de ramener la **cotisation annuelle à 20 € dont chaque adhérent devra s'acquitter avant le 1er mars 2018.**

Il est déjà 12h30, les cousins Colette et Jean-Claude Remeau, de Doué La Fontaine, nous rejoignent pour déjeuner avec nous, Colette a contribué à la préparation de ce CA pour le choix du restaurant.

Nous reprenons la séance vers 14h30. Un résumé de notre matinée montre que nous avons examiné les différents points de l'ordre du jour, il nous reste la préparation de l'A.G. 2018.

Colette Remeau au cours du repas nous a fait part d'un lieu situé près de Doué La Fontaine (peut-être plus central géographiquement pour les adhérents) qui pourrait accueillir ce type d'évènement. Le choix de ce lieu est validé. Le **10 juin 2018** est retenu pour tenir notre prochaine **Assemblée Générale au Domaine du Relais à VAUDELNAY près de Doué la Fontaine** dans le Maine et Loire.
Vous trouverez joint à ce bulletin, afin de ne pas être pris au dépourvu, quelques adresses si vous souhaitez passer une ou plusieurs nuits à proximité.
L'organisation de cette journée est assurée par la branche M.C.M.

L'ordre du jour ayant été décliné, la séance est levée vers 16 heures

<u>Prochain C.A.</u> : Il aura lieu le 24 mars 2018

Claude MAUPILLIER
Président Nos Trois Banches

Actualité des Recherches Historiques et Généalogiques
De Nouveaux Généalogistes pour l'ARBRE...

Tel un phare qui éclaire le passé, « Nos Trois Branches » éclaire la généalogie des familles Maupilé, Maupillé, Maupillier, Maupilier, Mopilé, Maupilet, Maupiler, Monpillier .....
Mais il y a bien longtemps que des branches ont porté le nom des conjoints .... et de génération en génération, ces rameaux sont devenus des descendances à part entière.

En recherchant vos ancêtres, vous pouvez vous rattacher quelques générations plus haut à l'arbre des Maupilé. De fait, le site et l'arbre s'élargissent **aux généalogies des collatéraux**. Depuis quelques mois, ils sont ainsi de plus se plus nombreux à compléter ou intégrer leur généalogie familiale dans l'ARBRE,

Branche M.C.M : Florence Klein ; Evelyne Gaste ; Anne-Marie Pomier ; Jacques Gasnier ; Jean-Philippe Poignant ; Séverine Valigny ; Fanou Laplace ; Geneviève Abonneau-Jollivet ; Rémi Clémot ; Thibault Guibert ;
Branche M.V.M : Georges Cadieu ; Camille Garrault ; **Branche M.F** : Georges Martin

Ces nouveaux venus mettent à jour en priorité leurs rameaux familiaux, mais ils peuvent aussi contribuer à débloquer un rameau, ou une banche ; suivant le principe de la « courte-échelle ». Retrouvez les et faites leur connaissance dans l'ARBRE des MAUPILS.

* * *

Marie-Félix Maupillier & Les 4 pierres tombales de Mouilleron-en-Pareds

Lors de la dernière Ag de Nos Trois Branches, Pierre M.. fît état de la remise par la commune de Mouilleron de pierres tombales concernant Marie-Félix Maupillier.
Pierre ignore qui est Marie-Félix et de quelle branche « Maupillé » il est. Jacqueline L-B, s'engage à le renseigner à ce sujet.

Marie-Félix Maupillier est de la branche M.C.M. et il descend du couple ancêtre « **Absalon Maupillier & Louise Bichon** » par les couples suivants :
Louis Maupillier & Perrine Palluau

- Louis2 Maupillier & Anne-Marie Michaud
  - Jean-Louis Maupillier & Marie Egron
    - Pierre Maupillier & Renée Rose Sauvestre
      - Marie-Esprit Maupillier & Jeanne Leconte
        - Marie-Félix Maupillier & Elise Pélagie

voir aussi **la descendance de la famille de Marie-Esprit Maupillier**

Marie-Félix Maupillier occupa les fonctions de juge de paix à Beauvoir (85). Il fut Maire de Mouilleron pendant 2 ans de 1855 à 1857. Il épousa Elise Pélagie Biraud. Le couple est sans descendance.
Voir **Les 4 Pierres tombales** dressées sur la concession perpétuelle acquise par M-A Robin, marchand à Mouilleron-en-Pareds le 25/07/ 1863, beau-frère de Marie-Félix

Photos par Colette

Les Maupillier et leurs Maisons à Moncoutant (79)
à la Touche et à la Petite Touche – la Maison Neuve

Rappelons d'emblée qu'en toponymie : ***La Touche ou Les Touches, désignaient un petit bois, un boqueteau épargné par les déboisements du Moyen Âge*** *en pays de langue d'oïl, mot, d'origine prégauloise .* (source wikipédia)

De très nombreux lieux-dits sont ainsi dénommés partout en France.Il en est de même pour la désignation « Maison Neuve », dont le sens n'a pas être explicité..

Dans cet article sont présentées les dernières recherches réalisées à l'automne 2017 à Moncoutant.

A – Le Cadre Géographique

Ici sont présentées, de la plus ancienne aux plus récentes, les cartes, qui permettent de situer les différents lieux, et se faisant :

- de suivre leur permanence ou au contraire leur disparition, le plus souvent par absorption dans un ensemble plus vaste.
- de suivre aussi, les modifications de leur dénomination (Le Bourdeau, le Bordeau ...)

Le lecteur pourra sur le site NTB cliquer sur chaque carte pour l'agrandir.

I- la carte de Cassini est la plus ancienne, années 1740 environ. On peut y placer les lieux suivants :

1- au sud touchant à Moncoutant : la Touche
2 - un peu plus à droite, de haut en bas : le Nouillon ; la Cornuère
3 - au nord : le Puylarge et au dessus, le Bourdeau ; la Dreille ;

II- la carte du cadastre Napolénien, années 1820 environ.

1 - au sud touchant à Moncoutant : la Touche
2 - un peu plus à droite, de haut en bas : la Cornuère ; la Caille Blanchère ; la Maison Neuve

III- la carte Ign , carte contemporaine

1 - au sud désormais englobée à Moncoutant : la Touche
2 - un peu à droite, de haut en bas : le Nouillon ; la Cornuère ; la Maison Neuve
3 – au nord de Moncoutant : La Pelleterie (la Peltrie) au dessus Puy Large ; Le Bordeau ; la Dreille
4 – la Corbe Blanche : ce lieu-dit n'est pas localisé (voir sur d'autres carte, la caille blanchère?)

IV- la carte Ign, détail

1- ici, le nom des lotissements ou des rues (rue des marais, rue des jeux des gats...) retranscrivent des indications toponymiques citées dans les actes. Au fil du temps, ces «lieux » ont été effacés par l'urbanisation.

B – Rappel des textes et notes publiés sur le sujet

1 – Pages 146 à 148 du Livre de Maurice Maupilier, traitant des lieux « Maupilier », extrait …

*« Les Maupillier-Bichon, en 1665, habitent soit à **La Touche,** soit au **Bourdeau** de Moncoutant. Le village de La Touche est à l'heure actuelle fondu au bourg de Moncoutant. Le village du Bourdeau existe encore un peu à l'écart de Moncoutant, vers Courlay, mais plus réduit qu'il ne l'était au 17e siècle où plusieurs familles y résidaient.*

- 21 La Touche.

Dans les deux villages, Absalon possédait du bien, on en trouve les preuves jusqu'à la fin du 18e siècle. Louis, son fils, Perrine Palluau et leur famille habiteront La Touche.

Nous ne savons pas quelle était la distribution des terres et habitations en ce village. Louis, maître maçon, est le premier connu de la longue lignée de maçons qui se succèdent en M.C.M. jusqu'au milieu du 20e siècle. Un de ses fils, Venant époux de Marie Servant) sera tisserand et habitera un temps au village de la Pelleterie. Il s'établira ensuite à La Corbe Blanche (la caille blanchère?). Mais jusqu'au milieu du 18° siècle l'ensemble de la descendance Maupillier-Palluau habitera La Touche.

Une des soeurs de Louis, Michelle, et son mari Jean Piveteau habiteront quleque temps à La Touche.

Les Maupillier-Ussault (Vincent et Mathurine Ussault) habiteront eux aussi à La Touche. Par mariage, une partie de leur descendance passera à Courlay.

- 22 Le Bourdeau.

Absalon a tenu du bien au Bourdeau....

Nous ne savons pas, faute d'actes notariés, le détail des partages et transactions entre héritiers d'Absalon. Mais c'est son dernier fils, Venant, époux de Marie qui hérita du Bourdeau. Venant était marchand de droguet. »

2 – Article de Frédéric A, publié dans le bulletin sur le même sujet, extrait

« Absalon, ce dernier est né vraisemblablement vers 1608. Nous ignorons où. Peut-être venait-il des environs de Mortagne–Saint Christophe ? Berceau des Maupillier. Mais son acte de baptème, s'il existe encore,n'a pas été retrouvé. Ses parents restent donc un mystère. Epoux de Louise Bichon, il ne semble pas s'être marié dans les environs de Moncoutant (mais des recherches plus approfondies sont encore nécessaires). Cette union eut lieu avant 1643 (date de naissance de sa fille aînée Michelle) ; Absalon et sa famille s'installant à Moncoutant avant 1652 (date de décès à Moncoutant de son fils Jean, première trace connue à ce jour).

*Dans ces nombreuses villes et villages, les Maupillier ont vécu de nombreuses générations dans la même maison. Mais si certaines maisons ont effectivement abrité les Maupillier et leurs descendants durant une longue période (le Bourdeau du Pin ou la Maison Neuve de Courlay, et le Bourdeau de Moncoutant par exemple), le record est très largement battu par les Touches de Moncoutant où ils sont signalés dès la fin du 17° siècle et **sont toujours présents en 1811**. »*

3 – Descendances des « Maupillier », par le père de Jeanne et d'Absalon (source : Arbre des Maupillé – Webtrees, octobre 2017)

voir le site : le document pdf qui synthétise sur 3 génerations les lieux de vie

C – Examen des sources documentaires à notre disposition.

1 – Acte de vente de 1646 Voisin – Richard (Maupillier)

Cette vente a fait l'objet d'un article dans lequel est présenté l'acte original et sa trancription.

Ce qu'il faut retenir :

- en 1646, les époux Jacques Richard et Jeanne Maupillier habitent à la Petite Touche.
- Ils vendent une pièce de terre, sise près de la Cornuère, appelée le Bois. Cette parcelle est située dans le triangle formé par les terres du Colombier, du Nouillon et jouxtant celles de la Cornuère appartenant à la demoiselle Voisin

2 – Contrat de mariage 1707 Maupillier – Michaud

le contrat de mariage codifie, à cette époque, les conditions matérielles qui entourent le mariage des futurs époux Sa lecture est toujours interessante, même si les diverses dispositions et protections prises entre les parties peuvent paraître étonnantes de nos jours, eu égard à la valeur du « patrimoine engagé et ainsi protégé de part et d'autre ».

Ce qu'il faut retenir :

- Louis Maupillier habite à la Touche Moncoutant chez ses parents Louis Maupillier et Perrine Palluau. Il en est de même pour Marie Michaud chez ses parents à Moncoutant.
- Après le mariage, ils habiteront pour 3 ans dans une chambre ou maison attenant à la maison des Michaud à Moncoutant, et tenant au chemin de la Touche … avec une planche de culture à prendre dans le jardin du-dit Michaud.

3 – Acte notarié de 1709 dans lequel est cité la Petite Touche appelée la Maison Neuve.

Il s'agit d'une transaction par devant notaire entre Ollivier Charbonnier, marchand à Moncoutant et Jacques Paillou sieur de la Cornuère.

Ce qu'il faut retenir :

- il s'agit du paiement en nature de la «dime » (impôt religieux) dûe à la cure de Moncoutant quérable au lieu de la maison noble, métairie et borderie de la Cornuère, borderie de la Quarte Blanchaire et la borderie de la Petite Touche à présent la Maison Neuve.....
- outre les noms de lieux, il faut noter le changement d'appelation de la Petite Touche (non mentionnée sur la carte de Cassini) dénommée, dans ce document, la Maison Neuve et telle qu'elle figurera désormais sur les cartes.

Ce document atteste donc de l'existence de cette maison au lieu dit la petite Touche de Moncoutant. depuis dénommée : la Maison Neuve.

Il s'agit d'une double maison l'une datée de 1630 (partie droite de la maison), habitée par Jacques Richard et Jeanne Maupillier en 1646 et l'autre partie gauche de la maison datée de 1662.

Selon les propos recueillis par J L-B, les murs de la maison de 1630 étaient faits de « fumier, terre et foin » et à l'intérieur se trouve une cheminée avec des inscriptions sur le linteau en granit . Inscriptions, au fil du temps, devenues difficilement lisibles.

Le propriétaire actuel a fait état de son acte d'acquisition en 1972 de la maison qu'il a rénovée à cette époque.....

détail du linteau Maison neuve 1662
Illustration J L-B (oct 2017)

3 – Bail à ferme de 12 ans en date du 15/11/1911 entre Henri Gallot propriétaire demeurant à Niort et Célestin Marolleau et Adelina Bécot demeurant à la Touche Moncoutant. Il s'agit en réalité dun renouvellement de bail entre les parties.

Ce qu'il faut retenir de ce document : la description des bâtiments et terres qui en font l'objet, à savoir :

La métairie de la Touche (bâtiments et entourages) (granges) ; champ du Poteau ; pré et champ du Marais ; champ du prés des Gats ; champ de la Touche ; …. champ du Moulin et pré de la Touche ; champ de la Barillère ; champ du Jardin etc ….

Cet ensemble de parcelles est situé entre la Touche et la Maison Neuve tel que nous pouvons le voir sur la « carte Moncoutant Ign détail » . Ces parcelles de culture prés et champs sont désormais partie intégrante de lotissements dont seuls les noms des rues renvoient à la nature première des lieux.

4 – divers actes recherchés pour recenser les propriétaires antérieurs de la Touche :

Nous ne disposons pas de tous les acts qui nous permettraient de répondre à nos questions. Rien ne dit que nous seront en mesure de reconstituer la longue chaîne des actes au long desquels à pu se constituer ou se défaire le patrimoine « Maupillier » au Touche ou à la petite Touche.

A l'évidence, il sera difficile de retrouver à la Touche « sans ambiguité » la maison « Maupillier ». Ce que semble confirmer le 1er adjoint au Maire de Moncoutant interrogé. Sauf à ce que l'acte passé devant Maître Fradin, le 19/02/1697 qui organise le partage des biens d'Absalon entre ses enfants soit retrouvé et qu'il contiennne une mention suffisamment précise pour identifier et localiser ce bien.
Or nul ne sait ou ont été déposées (si elles l'ont été) les archives de Maître Philippe Fradin.

Est-il possible à ce jour de se hasarder à situer la maison de la Touche :

- il subsiste au cœur du faubourg de la Touche, une impasse de « la Touche » qui prend à la rue des Haras avec la présence de plusieurs bâtiments au caractère ancien (même s'ils ont été depuis remaniés).
- Ou bien, en face près de Bel-Air, où il existe encore de nos jours d'anciens bâtiments, selon le 1er adjoint, natif de ce quartier. Sur le plan de Moncoutant, Bel Air et La Touche ne sont séparés que par une rue (la rue de la République) et avant le carrefour avec la rue de la Libération, (au droit de l'impasse du château d'eau), on peut voir un ensemble de maisons aux allures d'autrefois....

Voilà ce qui peut être dit, aux termes d'une campagne de recherches et d'investigations menées par J L-B cet automne à l'occasion d'un périple en Deux-Sèvres.

Mais, il n'est pas possible d'aller au delà de ce constat, en réalité, c'est encore un point d'interrogation. A l'occasion de nos échanges, nous n'avons eu de cesse de nous rappeler à la prudence dans l'affirmation d'un fait tant que sa justification n'est pas avérée ; prudence également à ne pas tirer de conclusions hâtives tant que les étapes intermédaires du raisonnement ne sont pas validées.

Dans cet article, il s'agissait essentiellement de faire le point sur les maisons de la Touche et de la Petite Touche (la Maison Neuve) à Moncoutant qui auraient été les demeures des Maupillier de 1646 à 1811. Nous pensons que tel ou tel lieu nous paraît approprié. Mais nous savons bien qu'en 400 ans, bien des aléas destruction, modification, reconstruction ont pu apporter bien des modifications à biens.

De Moncoutant,

JyM à Poitiers Novembre 2017

Jehan Maupillé le jeune, est - il le père d'Absalon ?

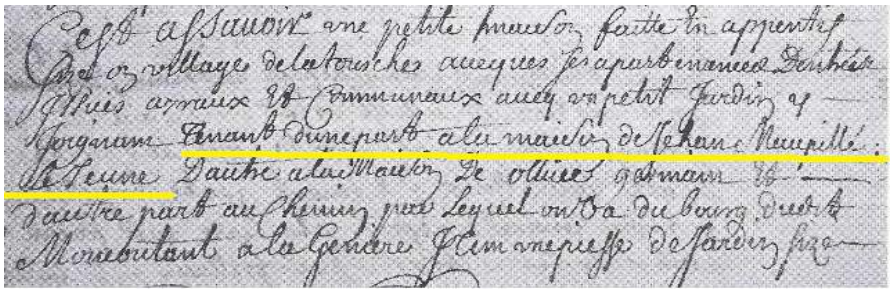
Un acte de Maître Fradin, notaire à Moncoutant, daté de 1619, a été découvert dans le courant de cet automne par J L-B membre M.C.M de NTB.

Dans cet acte, les consorts Paynot et Reveau font échange de biens avec les consorts Courtin et Hautebure ; un bien mentionné comme tenant à celui de :

Jehan Maupillé le jeune.

Extrait et traduction par JF-T de la première page de cet acte qui est un vidimus c'est à dire une copie réalisée le 12 juin 1705 d'un acte authentique du 31 décembre 1619.

« Savoir est que lesdits PAYNOT et REVEAU, tant pour eux que pour les leurs, ont cédé, quitté, délaissé et transporté, à pur et vrai échange et non autrement, auxdits COURTIN et HAUTEBURE, à ce présents, stipulant et acceptant ledit échange pour eux et les leurs :



c'est à savoir une petite maison faite en appentis, sise au village de La Touche, avec ses appartenances d'entrées, issues, airaux et communaux, avec un petit jardin y joignant, tenant, d'une part, à la maison de Jehan Maupillé le Jeune, d'autre, à la maison de Olive GERMAIN, et d'autre part, au chemin par lequel on va du bourg dudit Moncoutant à La Genière .... »

Cette découverte relance immédiatement et inévitablement la question de l'ascendance d'Absalon.

- Nul n'ignore que l'origine d'Absalon reste inconnue, même si une des hypothèses la plus couramment admise, fait d'Absalon un des enfants de Guillaume le Jeune.
- Jehan Maupillé le Jeune, tenant maison, donc adulte est présent à Moncoutant avant la fin du XXVI ème siècle. Il s'insère dans cette ascendance, sans que l'on puisse immédiatement préciser à quel titre.
- D'autant qu'il nous est inconnu, à ce stade de sa « renaissance ».

Résumons ce que nous savons des « Maupillé », en 1619: voir la carte

- Mathurin et A Maupillé (gardien du scel) : descendances inconnues
- Mopilé de Brie : aucun lien trouvé jusqu'à maintenant avec NTB
- Maupillé de Coutras l'hypothèse d'un retour possible reste à démontrer
- Maupillé de Fougères, idem

En 1619, est bien implantée et connue la descendance de Jehan dit du Gast et de Perrine Pelon autour de Mortagne et de Saint Christophe du Bois :

- Jeanne descendance Guittet

- Pierre de qui : Gabriel, Hélene, **Jean**, **Pierre**, Renée, **Simon-Pierre**
- Guillaume l'aîné de qui : **Jehan**, Mathurine, **Guillaume 3**
- Guillaume le jeune de qui : **Guillaume 4**, Léonarde, **Mathurin**, **Michel**, **René**, **Jacques**, Jehanne, Mathurine
- Mathurine descendance Chauveau

En 1619 à Moncoutant, seuls sont nés : Jeanne calculée en 1606 et **Absalon** calculé en 1608. Ils sont vraisemblablement supposés frère et sœur.

- l'ascendance d'Absalon est inconnue et l'hypothèse la plus communément admise par les uns et les autres est qu'Absalon pourrait être un fils de Guillaume le Jeune.
- Hypothèse expliquée par le fait que la famille de Guillaume le jeune et certains de ses enfants soient partis de la région de Mortagne et que l'un de se fils ait pris pour surnom celui d'Absalon, dans un contexte et des raisons que nous ignorons (qu'il faut peut-être expliqué par le contexte des guerres de religion dans la région, à la fin du XVI ème siècle)

Jehan Maupillé le jeune est cité dans l'acte et le patronyme est écrit suivant l'orthographe « la plus ancienne ». Ce n'est pas contradictoire avec le fait que cette branche écrira son nom « Maupillier » à partir d'Absalon. De cette différence d'écriture, nous ne pouvons pas en tirer de conclusion immédiate qui ne pourrait qu'être hâtive quant à la filiation ou non de Jehan le jeune et d'Absalon.

Par contre, cette découverte soulève d'autres questions : en même temps que Jehan le Jeune doit exister ipso facto, un jehan l'Aîné, tout aussi inconnu et qui échappe au contexte familial succinctement décrit ci-dessus. Je vous livre les premières analyses faites à chaud par JF-T et J-L.B ; et les questions qui inmanquablement se posent après la découverte de ce personnage :

CE QUI EST CERTAIN :

- en 1619, les MAUPILLIER (recopié MAUPILLÉ) dans l'acte, vivaient déjà à La Touche de Moncoutant, représentés au moins par Jean MAUPILLIER le jeune.
- il me semble évident que ce Jean le jeune est lié à nos MAUPILLIER de Moncoutant et donc à Absalon.
- Alphazar HELLOUIN vit aussi à La Touche de Moncoutant : j'avais fait part à l'association il y a quelques années et à Jacqueline récemment du cousinage avéré des MAUPILLIER de Moncoutant avec cette famille HELLOUIN (voir les deux actes de mariage de Michel HELLOUIN à Moncoutant avec Anne PÉROCHON le 26/11/1701 puis avec Anne SIONNEAU en août 1704) : les deux familles vivaient dans le même village, il y a donc fort à parier qu'elles se soient associées par un mariage entre 1620 et 1660.
Ou bien ce sont les BICHON qui se sont associés avec les HELLOUIN.
- je suis à peu près certain qu'Absalon et Alphazar étaient protestants.

CE QUI N'EST PAS CERTAIN DU TOUT : le degré de parenté de Jean le jeune et Absalon.

H1 = Jean le jeune est le père d'Absalon mais il y a donc aussi, peut être déjà mort en 1619, un Jean l'aîné. Jean l'aîné peut donc être le père de Jean le jeune et donc grand-père d'Absalon. Jean l'aîné peut aussi être le frère aîné de Jean le jeune : j'ai croisé plusieurs fois des frères portant le même prénom.

H2 = Jean le jeune est le frère aîné d'Absalon. Dans l'acte, il n'est pas cité comme mineur, pas de curateur aux causes, donc Jean le jeune a au moins 25 ans en 1619, donc né avant 1594. Deux frères ayant au moins 14 ans de différence d'âge était très courant.

H3 = Jean le jeune est un cousin germain d'Absalon, ou un oncle.
Donc trop d'hypothèses pour être certain de la parenté.
A cela s'ajoute quelques observations ou commentaires faits à l'occasion des premiers échanges concernant Jehan le jeune et l'article consacré aux maisons Maupillier à Moncoutant :

- en 1619 : Jean Maupillé le jeune possède la maison et le jardin à la Touche de Moncoutant. Il est âgé d'au moins 25 ans (né en 1594) s'il est un frère aîné d'Absalon et d'au moins 38 ans environ, (né en 1581) s'il est le père de Jeanne et d'Absalon ce qui ferait de lui, être père à 25 ans pour Jeanne et 28 ans pour Absalon...(s'il s'agit de ces 2 premiers enfants ?)

- en 1630 : la maison de la Petite Touche est construite … Absalon qui est alors âgé de 22 ans..ou Jeanne 25 ans, ne seraient donc pas à l'origine de sa construction.

- en 1646 : le couple RICHARD - MAUPÏLLIER est domicilié à la petite touche.(Jeanne supposée être la soeur d'Absalon)

- en 1652 : décès de J. MAUPILLE dernier jour d'Août sans autre précision.....donc pas plus un enfant qu'un adulte? info relevée sur l'épitaphe des pierres tombales datée de 1981. Ce pourrait-il qu'il s'agisse du décès de Jehan le Jeune (père d'Absalon?) et non de jean fils d'Absalon et de Louise Bichon, comme on l'a supposé jusqu'à maintenant ?

- en 1662 : décès de Louise BICHON (preuve avec la pierre tombale)

- en 1662 : agrandissement de la Petite Touche d'un second bâtiment, ensemble qui prend désormais le nom de la Maison Neuve.
- En 1687 partage des biens d'Absalon entre ses enfants, pour lequel l'acte notarié, ô combien important, ne nous est toujours pas connu.

La découverte de Jehan Maupillé le jeune nous oblige à revoir la question de l'ascendance d'Absalon sous un jour nouveau, en en élargissant les perspectives :

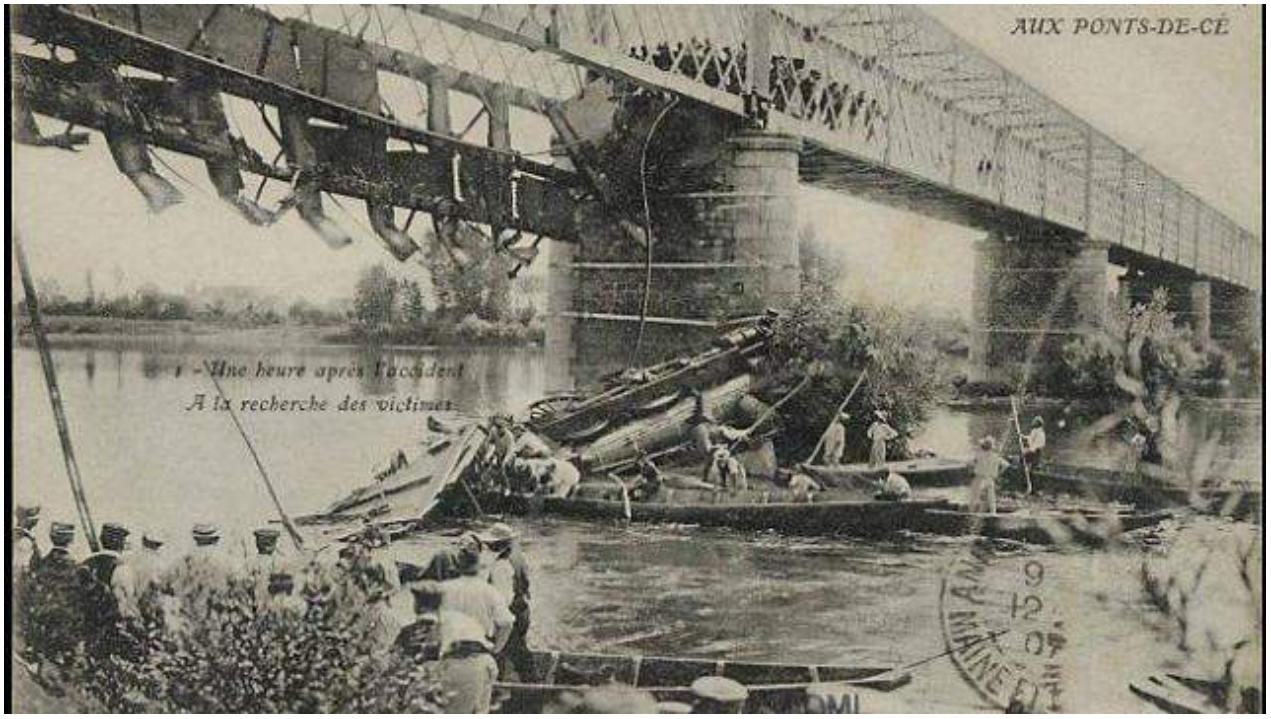
- Absalon ne semble plus être le premier à s'être installé à Moncoutant, venant d'on ne sait où. Cela ferait remonter d'une génération le moment du « grand dérangement »
- alors, si ce n'est pas par un des fils de Guillaume le jeune. Jehan le jeune paraît refaire le lien, ne serait ce que par l'écriture du nom et le prénom, avec les Maupillé de Mortagne
- quelles que soient les hypothèses, il nous faut retrouver Jehan l'aîné qu'il soit père, frère ou oncle, sachant que son parcours pourrait être aussi difficile que celui d'Absalon en ce XVI ème troublé et meurtri par la querelle et les guerres de religion..

JyM à Poitiers, Novembre 2017

Voir et relire sur le site l'article : Absalon, une ascendance toujours recherchée !

EN PARCOURANT LES ARCHIVES

Il y a plus de 110 ans, le train plongeait dans la Loire…



La locomotive du train s'est couchée dans la Loire.
Les causes de cette catastrophe n'ont jamais été véritablement élucidées. |

Aux Ponts-de-Cé, les traces restent visibles. Des piles en pierre subsistent au milieu de la Loire, vestiges des bombardements de 1944. Et de la catastrophe ferroviaire d'août 1907 et ses 27 morts.

L'événement :

1907. En Anjou comme ailleurs, la Belle époque et ses progrès technologiques font naître les espoirs les plus fous. En avril, René Gasnier, issu d'une vieille famille angevine, franchit la Manche en ballon. A Angers, les Nouvelles galeries, premier grand magasin place du Ralliement, fête ses 6 ans.

Depuis plusieurs dizaines d'années, le trafic des chemins de fer s'est développé à son tour. Au détriment des transports à chevaux.

Mais, le 4 août 1907, un drame sans précédent va endeuiller la région. Fabrice Rabarin a édité l'année dernière *La catastrophe des Ponts-de-Cé* (éd. du Petit pavé).

Grâce à cet ouvrage, retour sur un épisode qui a marqué la mémoire angevine. **« *Ce dimanche d'été, les gens partaient en train sur les bords de la Loire, où se déroulaient des bals populaires, notamment à Juigné-sur-Loire* »,** relate l'auteur.

Ce jour-là, devant l'affluence, les cheminots ont dû rajouter un wagon supplémentaire au train express. A 11 h 28, gare Saint-Laud, le convoi s'ébranle enfin avec sa locomotive de 40 tonnes, et les sept wagons. Arrivée prévue à Poitiers à 17 h, après plusieurs dessertes.

Après une halte à Trélazé pour embarquer les familles d'ouvriers des ardoisières et de l'usine d'allumettes, le train et ses 280 voyageurs entre sur le pont Saint-Maurille. Aux Ponts-de-Cé, l'ouvrage en métal enjambe la Loire sur 576 mètres.

« *Soudain, un craquement retentit, le sol du pont s'ouvre comme une porte au-dessus du vide. Les rails se plient et la locomotive et les 50 passagers du premier wagon sont précipités dans le fleuve. »*

La chute, d'environ 10 mètres, va être fatale pour plusieurs dizaines d'entre eux. **«** *Dans l'eau, le fourgon et le wagon sont complètement submergés, disloqués. Heureusement, l'attelage entre le premier et le second wagon se rompt, et empêche le train entier de plonger*. **»**

Dans le fleuve, des scènes de panique n'échappent pas aux témoins. « *A l'époque, peu de personnes savaient nager. Néanmoins, une trentaine fut sauvée, dont des enfants. Des badauds ont observé la catastrophe depuis le pont Dumnacus, situé en aval. La nouvelle se répandit rapidement jusqu'à Angers.* »

Des débris éparpillés

Bilan : 20 blessés et 27 morts, dont un homme non identifié. Les principales victimes de l'accident habitaient Trélazé.

Après l'envoi des hommes du 6ème régiment du génie d'Angers, on retrouvera de nombreux débris sur les berges, comme le toit du wagon à 8 kilomètres de là. « *Louis Barthou, le ministre des Travaux publics, des Postes et télégraphes, va même venir sur place.* »

Finalement, le pont Saint-Maurille n'a pas survécu aux bombardements de l'été 1944. Mais ses ruines suscitent toujours la curiosité des automobilistes qui traversent la Loire. Par la voie rapide, à quelques mètres de là.

Le sauvetage des victimes

On explique l'affreuse catastrophe des Ponts-de-Cé par le fait que la locomotive du train 47 de la ligne de l'État, qui venait d'Angers, ayant déraillé en s'engageant sur le pont, sortit des rails et détermina l'effondrement du tablier. La machine, le tender, le fourgon et une voiture de 3ème classe tombèrent dans la Loire qui, à cet endroit, a une profondeur de 3 ou 4 mètres. La voiture de 3ème classe était bondée de voyageurs. Quant aux wagons qui suivaient, ils restèrent sur le pont, grâce à cette circonstance que, le sol étant très sablonneux, leurs roues s'y enfoncèrent jusqu' à l'essieu. Les voitures, ainsi ancrées, offrirent une résistance suffisante pour provoquer la rupture de l'attelage qui fixait le second wagon de voyageurs au premier. Sans cette rupture, le train tout entier s'effondrait dans la Loire.

Autour du lieu de la catastrophe, ce furent, naturellement, quelques secondes d'affolement. Mais, bien vite, des pêcheurs sautèrent dans des barques et accoururent au secours des voyageurs. Il se passa, à ce moment, des scènes poignantes. On vit des malheureux, cramponnés aux mains courantes du wagon de troisième, qui tâchaient de se hisser jusqu' à la guérite du garde-frein du fourgon, seul asile qui émergeât. Et tous ces pauvres gens n'ont pas pu être sauvés. Pourtant, les soldats du génie, les habitants, les autorités furent admirables de dévouement et d'abnégation. Mais la catastrophe avait été trop soudaine, et, si vite que les sauveteurs se soient organisés, l'asphyxie ou la congestion ont, plus d'une fois, hélas, rendu ceux-ci inutiles.

Intrigué par les piles en pierre qui se dressent au milieu de la Loire sur la commune des Ponts-de-Cé, Fabrice Rabarin a voulu en savoir plus sur ces vestiges oubliés. C'est sur ce pont que passait la ligne de chemin de fer qui reliait Angers à Poitiers et c'est ici qu'eu lieu la grande catastrophe ferroviaire du 4 août 1907. S'il n'existe plus de témoins directs de cet évènement, ici « *on s'en souvient* encore ». L'histoire s'est transmise de génération en génération, par le biais de nombreuses anecdotes.

« La concurrence entre les différentes compagnies était rude », surtout entre les privés et la Compagnie de l'Etat. Les accidents de chemin de fer, à cette époque n'étaient pas rares. Malgré cela, le train restait plus sûr que les transports hippomobiles (diligences, chariots, fiacres…). Il faisait chaud ce jour là, et près de 300 voyageurs partaient pour une journée de détente en bords de Loire.

« Le train s'engagea sur le grand pont de la Loire. A son entrée, entre la culée et la première pile, un effroyable craquement retentit, le tablier du pont céda, il s'ouvrit comme une porte au-dessus du vide, les rails plièrent et se dérobèrent sous le train ». Avec retenue mais dans le souci d'un récit tangible, Fabrice Rabarin décrit les faits, l'organisation des premiers secours, l'afflux des badauds, la sécurité par les gendarmes, la solidarité aux victimes. Puis, il s'intéresse aux causes de la catastrophe, envisageant la vétusté du pont, la dilatation des rails ou une vitesse excessive, autant de questions qui n'ont jamais vraiment été élucidées.

Evitant un commentaire exagérément émotionnel et sensationnel inhérent à ce genre d'évènement, l'auteur décrit néanmoins toutes les conséquences de la catastrophe, « ses marchants ambulants, ses restaurateurs, ses vendeurs de bonbons.. ». Toutefois, en s'appuyant sur des extraits de témoignages immédiats, de courriers, d'articles de presse, de constats et de nombreuses illustrations, il nous livre ici un récit vivant et instructif sur les conditions de transport du début du XXème siècle, ses trains express tractés par une locomotive à vapeur et qui pouvait atteindre 80 kilomètres par heure. C'était hier….

La Catastrophe du 4 Août 1907

La Locomotive dans la Loire

Une heure après l'accident.

Vues prises du haut du pont

Opération pour dégager le corps du mécanicien

L'arrière du train resté sur le pont

Débris de la voiture de voyageurs

(Article paru dans Ouest-France le 15 avril 2013)

On pourra lire ci-dessous, les détails de la catastrophe vus sur un plan plus technique extraits de la Revue du Génie Civil numéro 318 du 14 septembre 1907, pages 321 à 325.

LA CATASTROPHE DES PONTS-DE-CÉ (MAINE-ET-LOIRE) du 04 août 1907.

Le 4 août dernier, aux Ponts-de-Cé, sur la ligne d'Angers à Poitiers, du réseau d'État, un train de voyageurs est tombé dans la Loire, en passant au travers du tablier métallique du pont sur lequel la ligne franchit le fleuve.

Cette catastrophe, où vingt-sept personnes ont trouvé la mort, a provoqué une émotion considérable ; dans l'affolement des premiers jours, on en a donné les explications les plus fantaisistes ; on d'abord accusé le manque de solidité de l'ouvrage, puis l'insuffisance du matériel, et enfin la négligence du personnel ; depuis, d'autres faits ont détourné l'attention du public et le silence s'est fait sur cet événement. On ne sait si l'enquête, qui a été prescrite, se poursuit ou est terminée ; de sa marche et de ses conclusions on ignore tout. Il serait utile, pourtant, qu'on apprît les causes du sinistre, d'abord pour renseigner les voyageurs sur les risques réels qu'ils courent, puis, et ce n'est pas là le point le moins important, pour déduire des faits, s'il est possible, les enseignements qu'ils comportent et éviter le retour d'accidents semblables.

DESCRIPTION DU PONT ET DE SES ABORDS.

La ligne à voie unique d'Angers à Poitiers, par Thouarcé, Doué-la-Fontaine et Montreuil-Bellay, dépend du réseau d'État; elle franchit l'Authion et la Loire sur trois ouvrages à tabliers métalliques, entre la station de La Pyramide et la halte des Ponts-de-Cé, distantes de 3 kilomètres seulement. Le pont, dont une travée s'est effondrée, est établi sur le grand bras de la Loire ; construit en 1876, il est situé à 1 kilomètre environ en amont du viaduc en maçonnerie des Ponts-de-Cé ; sa longueur totale est de 320m 60, et il aboutit à 50 mètres de la halte des Ponts-de-Cé. Sur les deux rives, aux abords immédiats des culées, sont deux courbes à faible rayon : cette circonstance, on le verra plus loin, semble avoir joué un rôle important dans la catastrophe.

L'ouvrage est constitué deux poutres droites à membrures parallèles, à petit treillis, réunies à leur partie inférieure par des pièces de pont et des diagonales, à leur partie supérieure par un contreventement horizontal en croix de Saint-André. Il comporte sept travées solidaires reposant sur deux culées et six piles intermédiaires en maçonnerie; les travées de rive ont 39m80 de longueur, les travées courantes 48 m 20. L'appui des poutres est fixe sur la quatrième pile (à compter de la rive droite) où il se fait par l'intermédiaire de deux plateaux attachés aux montants verticaux sur pile, scellés dans le sommier par des boulons ; les autres appuis, sur piles et culées, moyen d'appareils de dilatation à trains de rouleaux cylindriques ; en cas d'élévation de température, les allongements du tablier et de la voie, solidaires l'un de l'autre, se trouvent ainsi reportés aux deux extrémités.

Les pièces de pont sont distantes de 2m80 d'axe en axe ; les longerons sont, comme d'ordinaire, à l'aplomb des deux files de rails et sont fixés aux longrines supportant le rail par des armatures composées de deux plats et de quatre cornières pour chaque longrine. Entre deux pièces de pont, une petite entretoise en fer cornière soutient les tôles de platelage qui sont simplement posées à volonté et non rivées. Quatre cornières verticales dans les travées courantes, trois dans les autres, concourent, avec les montants sur piles, à lier les membrures supérieure et inférieure des poutres de rive. Le contreventement, à la partie supérieure des poutres, est constitué par des barres normales et des croix de Saint-André à raison de huit panneaux dans les grandes travées et de sept dans les petites ; à la partie inférieure il est également réalisé par des croix de Saint-André.

La voie courante en rails à double champignon est posée sur traverses métalliques du type État ; les traverses de joint sont distantes de 0m 65, celles qui leur sont immédiatement voisines de 0m 75, les autres de 1 mètre. Sur l'ouvrage, la voie est posée sur longrines en chêne et les coussinets sont espacés de 0m 60 à 0m 85. Les deux files de rails sont entretoisées par des tirants à section circulaire et des fers en U dont les extrémités sont boulonnées sur les armatures des longrines. Les entretoises en fer rond se terminent par un œil permettant le passage de l'attache. Sur le tablier, la longueur des coupures de rails est de 22 mètres. Les rails sont maintenus dans les coussinets par des coins métalliques David.

CIRCONSTANCES DE LA CATASTROPHE ET DU SAUVETAGE.

Le train 407, qui est tombé dans la Loire, avait quitté la gare d'Angers-Saint-Laud à 11 h. 25 m., heure réglementaire ; il était composé d'une locomotive, d'un tender, d'un fourgon de tête, de quatre voitures de troisième classe, d'une voiture de première classe, de deux voitures de deuxième classe et d'un fourgon de queue.

Comme le jour de la catastrophe était un dimanche, qu'il faisait beau temps et qu'il y avait fête au bourg de Juigné-sur-Loire, localité desservie par la ligne, l'affluence des voyageurs était considérable : toutes les voitures de troisième classe étaient au complet lorsque le train quitta la station de La Pyramide.

Vers 11 h. 45 le convoi, après avoir traversé le premier bras de la Loire, s'engageait sur le second, quand un craquement se fit entendre; au moment où la locomotive arrivait à la première pile de rive droite, le tablier cédait, et la machine, le tender, le fourgon, et la première voiture de troisième classe étaient précipités dans le fleuve ; l'attelage et la conduite de frein s'étant rompus après la première voiture de troisième classe, le reste de la rame s'arrêtait sur la rive, la deuxième voiture de troisième classe restant à demi suspendue dans le vide.

L'organisation du sauvetage se fit très lentement. La halte des Ponts-de-Cé n'était sans doute pas reliée à Angers par télégraphe, car ce furent des pêcheurs et des riverains qui, avec des voyageurs échappés au désastre, durent se rendre aux Ponts-de-Cépour donner l'alarme.

Vers 3 heures et demie, une compagnie du génie, venant d'Angers, arrivait sur les lieux, avec du matériel, et coopérait au sauvetage avec les habitants.

Le toit du wagon, à demi brisé, avait été rapidement disloqué et dispersé par le courant, le fleuve étant assez profond à cet endroit, et les corps des victimes s'échappant par l'ouverture filaient à la dérive, jusqu'aux mailles de filets tendus à l'aval du pont, presque aussitôt après la catastrophe. Les sauveteurs retirèrent du fleuve vingt-cinq cadavres ; deux corps n'ont pu encore être retrouvés ; par un heureux hasard, le reste des voyageurs parvint à s'échapper ou fut recueilli cueilli à temps, sans, quoi l'on eût compté plus de quarante-cinq disparus. Il y eut peu de blessés et ils ne furent que légèrement atteints. Le mécanicien et le chef de train comptaient au nombre des morts, le chauffeur avait pu regagner la rive à la nage : son témoignage, s'il a conservé la mémoire des faits, sera précieux à recueillir. Un train de secours, venu d'Angers- Saint-Laud, emmena promptement les voitures restées sur la voie, les voyageurs et les blessés.

Pour sauver son matériel, l'Administration, après des tentatives infructueuses, s'adressa à un entrepreneur local qui, le 6 août fit conduire sur le lieu du sinistre deux fortes locomobiles utilisées par lui pour le défonçage des terres à la vapeur.

On commença par le fourgon; au premier essai, les câbles d'amarrage cassèrent ; on les doubla et l'on put amener le véhicule contre la rive ; là, à cause des saules très développés sur la berge, une nouvelle rupture des attaches se produisit. On s'attaqua alors au tender, qu'on traîna sur une dizaine de mètres, ce qui permit de dégager le corps du mécanicien resté pris dans la machine. Enfin, on réussit à ramener le tender sur la rive, où il est encore, et à retirer le fourgon et le wagon : ces derniers, hissés sur le remblai au niveau de la plateforme, ont été ramenés à Angers.

La locomotive a été soulevée et rapprochée de la pile ; elle sera ultérieurement enlevée au moyen de palans différentiels frappés sur le Pont, déposée dans un chaland à faible tirant d'eau et descendue à Nantes pour être examinée et réparée s'il ya lieu.

Pour dégager les wagons demeurés en porte à faux sur l'ouvrage on établit un plancher provisoire en bois, au voisinage de la culée de rive droite ; le 8 août, on souleva la caisse au moyen de palans disposés sur les membrures supérieures des poutres et on la posa sur le pont dans la direction des Ponts-de-Cé ; le châssis fut alors repoussé vers Angers, au moyen d'une voie provisoire.

Il est assez curieux de signaler de quelle façon le service a été rétabli. Le lendemain de la catastrophe, la circulation des trains était maintenue aux mêmes heures d'Angers à La Pyramide et vice versa. Quant aux voyageurs allant aux Ponts-de-Cé, ou au delà, leur transport est assuré par des voitures qui quittent Angers-Saint-Laud aux heures jusqu'ici fixées pour les départs des trains et les conduisent, en empruntant la route et le pont-route, à la halte des Ponts-de-Cé. Ces voitures, au retour, Prennent des voyageurs aux Ponts-de-Cé et les amènent à Angers. D'après un avis de l'Administration les correspondances aux gares de bifurcation ne sont pas garanties.

Quant aux marchandises, elles sont acheminées par Chalonnes et le Perray, autre ligne du réseau d'État.

Enquêtes judiciaire et administrative.

L'autorité judiciaire a commis trois experts pour examiner les lieux, rechercher les causes de l'accident et établir les responsabilités ; ce sont : MM. Jean Résal, professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées ; E. Pontzen, Ingénieur, ancien élève externe de l'Ecole des Ponts et Chaussées ; Ménard, constructeur métallurgiste à Nantes.

Ces experts ont fait une série de constatations et probablement ont déjà déposé un rapport provisoire; mais jusqu'ici, comme toujours en pareil cas, le public est soigneusement tenu dans l'ignorance de leurs travaux, des résultats qu'ils ont donnés et des conclusions formulées.

Au point de vue administratif le réseau d'État est soumis au contrôle d'un service dit « *inspection spéciale des chemins de fer de l'État »* formé d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour la voie et les bâtiments, d'Ingénieurs des Mines pour l'exploitation technique, et d'inspecteurs pour l'exploitation au point de vue commercial. Ce service a ouvert, de son côté, une enquête, dont il transmettra les résultats au procureur de la République à Angers ; mais il est à craindre lue, pas plus que le premier, ce rapport ne soit rendu public.

CAUSES PROBABLES DE LA CATASTROPHE.

Les reproductions photographiques des figures 1, 2 et 3 montrent clairement que, sur toute la longueur de la première travée, le tablier s'est effondré sous le passage du convoi ; depuis la culée jusqu'à la première pile de rive droite, les pièces de pont se sont séparées par arrachement de la poutre de rive d'aval, le long de l'âme, et ont pivoté autour de leur attache à la poutre de rive d'amont ; le tablier s'est ainsi rabattu par en dessous ; avec rupture des deux longerons au droit de la pile ; les véhicules ont passé par cette ouverture de près de 40 mètres de longueur, et sont

tombés sur le flanc dans le lit du fleuve. Les poutres de rive sont restées en place ; celle d'amont s'est gauchie et son treillis s'est sensiblement voilé par suite du rabattement de l'ossature du tablier.

A quelles causes faut-il attribuer cet ensemble de ruptures et de déformations? On en a donné plusieurs.

On a dit que l'ouvrage était trop faible: il est certain, que son aspect prête à cette critique ; l'ensemble paraît grêle et léger, le treillis est à fines mailles, les pièces de pont sont fixées aux cornières des membrures par cinq rivets seulement; enfin, les piles sont minces et paraissent avoir donné des craintes sérieuses sur leur solidité puisqu'on les a toutes pourvues de plusieurs ceintures en métal. Cette dernière particularité a contribué sans doute pour beaucoup à répandre dans la population des environs des opinions qui sont d'ailleurs sans fondement, d'autant plus, qu'un accident du même genre que celui du 4 août, mais moins grave, s'est produit en 1893. La machine d'un train de marchandises venant de Poitiers et allant, à Angers, avait déraillé et s'était enfoncée dans le tablier; après s'être séparée du tender, elle était venue heurter à deux reprises le treillis de la poutre de rive d'amont et l'avait déchiré sur plusieurs mètres. La rame entière des wagons l'avait suivie pénétrant au travers du platelage jusqu'à hauteur des marchepieds qui furent déchiquetés. Le chef de train et le chauffeur furent blessés; sans aucun doute, si le convoi avait été en pleine vitesse, il eût été précipité dans le fleuve. La voie fut refaite et la travée consolidée, mais le souvenir est resté dans le pays d'un ouvrage insuffisamment solide.

A la vérité, le pont construit en 1876 n'est vraisemblablement pas à la hauteur des besoins modernes ; la circulaire ministérielle du 29 août 1891 prescrit de calculer la résistance des ouvrages d'art pour un train d'épreuve formé de deux locomotives de 56 tonnes avec tenders de 25 tonnes, suivis aune file indéfinie de wagons de 16 tonnes ; or le viaduc des Ponts-de-Cé ne fut certainement pas à l'origine établi pour ces charges types, et il n'apparaît pas à l'examen du tablier qu'on l'ait renforcé depuis.

Certes, le train sinistré était loin d'atteindre le poids du train d'épreuve; il ne pesait guère que 106 tonnes, avec une locomotive de 40 tonnes, ce qui représente sur 40 mètres de longueur une surcharge moyenne de 3 tonnes par mètre courant de voie alors que le train d'épreuve donne 4 tonnes 8.

On a dit aussi que le train filait à une vitesse considérable, à 60 ou 70 kilomètres à l'heure ; aucun témoignage sérieux n'a confirmé cette information Les deux stations de La Pyramide et des Ponts-de-Cé sont distantes de 3 kilomètres et l'horaire prévoit une durée de 6 minutes pour parcourir cette distance, ce qui correspond à une vitesse moyenne de 30 kilomètres à l'heure. Sans doute, un jour de fête, avec l'affluence de voyageurs que l'on sait, le train a pu prendre du retard à La Pyramide et le mécanicien a pu songer à gagner du temps en accélérant l'allure; mais il ne faut pas perdre de vue qu'en tête du pont il était à moins de 400 mètres d'une halte où il devait s'arrêter, et que, par suite, sa marche était déjà forcément ralentie.

Il faut chercher ailleurs le motif de la catastrophe et le voir dans un déraillement qui s'est produit une quinzaine.de mètres avant d'atteindre le tablier ; le convoi est sorti des rails et, dès lors, un sinistre était inévitable, soit que le train dégringolât du haut du remblai d'accès, soit qu'il défonçât le platelage du pont, comme il l'a fait, soit enfin qu'il se jetât dans le fleuve au travers du treillis d'une des poutres de rive.

Entre les quinzième et seizième traverses, comptées à partir de la culée, on voit très nettement le point où le boudin des roues de la locomotive a franchi la table de roulement du rail de droite ; à 30 centimètres de l'axe de la quinzième traverse, le rail est chanfreiné à l'intérieur en a ; à 20 centimètres de cet axe, en b, il est refoulé à l'extérieur.

Le boudin de la voie droite avant de la locomotive porte, lui aussi, une longue éraflure ; enfin, sur les traverses métalliques, la machine a tracé sa marche suivant deux sillons parallèles puis elle est venue heurter le montant aval du portique d'entrée du pont, a coupé des tôles et des cornières en saillie sur le cadre, et a frisé les cornières du treillis de la poutre de rive d'aval. Ne reposant plus sur les rails et, par eux, sur les longerons, elle a fait des sauts de mouton successifs sur les entretoises des longrines et sur les pièces de pont, jusqu'au moment où, déjà ébranlées par ces percussions répétées, les pièces de pont ont cédé brusquement avec tout le tablier, sous le choc violent que produisit la locomotive en retombant après avoir heurté la première pile.

Il convient de remarquer que les pièces de pont et leur rivure sur les âmes des poutres de rive ont été calculées pour des charges symétriquement disposées par rapport à l'axe de l'ouvrage ; or, la locomotive et son tender sont venus rouler le long de la poutre d'aval, de sorte que la rivure de ce côté avait à porter non plus la moitié du poids de l'essieu, mais les deux tiers de ce poids ; comme cette rivure était déjà un peu faible, sous l'effet de cette surcharge imprévue et des chocs répétés, elle a cédé et l'arrachement du tablier s'est produit de ce côté.

Si le tablier ne s'était pas ainsi brusquement séparé de la poutre, il est possible que celle-ci, sans doute peu solide elle aussi, n'eût pas résisté à la dissymétrie des charges et se fût rompue.

Il reste à savoir pourquoi le train a déraillé : la question est délicate et il n'y faut répondre qu'avec prudence ; cependant il est difficile de ne pas croire que la dilatation du métal doit être considérée comme la cause efficiente de la catastrophe.

Le ministre des Travaux publics lui-même l'admet. Tout d'abord, il n'avait pas envisagé cette cause comme possible et il avait écrit : « *Les déformations qui se produisent dans les voies les plus soignées, soit au passage des trains, soit sous l'action des intempéries ou des variations extrêmes de température, ne peuvent, en effet, à elles seules, faire dérailler un train marchant doucement sur une voie aussi solide.* »

Il est vrai que la voie État, à traverses métalliques, coins de fer et coussinets, est du type le plus solide qui soi ; encore faut-il cependant qu'elle ait pris son assiette, ce qui est lent après un remaniement. Depuis, le ministre s'est ravisé car, dans une circulaire récente, il a invité les Ingénieurs des chemins de fer à procéder à un examen sérieux des ouvrages d'art et à ne pas négliger les effets de la dilatation. Les pièces de pont, les longerons, les rails et le platelage sont solidaires sur l'ouvrage ; comme il n'y avait pas de rails de dilatation entre le tablier et la voie courante, les allongements dus aux variations de température se compensaient par les quelques millimètres de jeu laissés entre les abouts des rails et par la résistance des coussinets et du ballast.

Une différence de température de 50 degrés sous le climat de l'ouest n'est pas excessive; elle correspond, avec un coefficient de dilatation de 1/100.000° à un allongement de 5 millimètres par 10 mètres; or, la partie de rive droite du pont a 184m 40, elle a pu s'allonger de 9 centimètres sous l'influence des rayons solaires dans la matinée du 4 août; l'about des rails du pont, au droit de la culée, malgré la présence des joints sur l'ouvrage, joints d'ailleurs à peu près inutiles, demandait donc à se déplacer de 9 centimètres vers l'extérieur : s'il l'a fait, il a forcément poussé devant lui le rail de la voie courante, chassé au dehors, en bloc, la courbe d'entrée et modifié quelque peu l'écartement de la voie, car il est probable que, pour regagner la même longueur sur le rail intérieur que sur le rail extérieur plus long, le premier s'est incurvé davantage, réduisant l'entrevoie et forçant le boudin de la roue extérieure à monter sur la table de roulement et à tomber sur le remblai. La force centrifuge dans les courbes pousse, au surplus, les voitures vers l'extérieur et son effet a pu s'ajouter au précédent.

Seules, la résistance des coussinets et l'adhérence des traverses sur le ballast pouvaient s'opposer à ce mouvement de ripage, et, en fait, une voie bien assise présente, sur sa plate-forme, une inertie parfois considérable. Mais, outre qu'un coussinet peut casser et faire cesser la liaison de l'ensemble, une voie à traverses métalliques est lente à prendre son assiette après bourrage ; elle n'y parvient que lorsque le noyau enfermé sous le creux des traverses s'est tassé et lié avec la masse avoisinante du ballast, c'est-à-dire après plusieurs bourrages soignés, tant il est peu facile de comprimer le ballast dans la cavité des traverses. Il se peut donc, ou bien qu'un ou plusieurs coussinets aient sauté, ou bien que la courbe d'entrée ayant été retouchée depuis peu, et n'ayant pas offert sa résistance normale aux poussées vers l'extérieur, la compression due à la dilatation et le passage du train précédent, par son action centrifuge, aient rompu cet état d'équilibre instable et permis le mouvement de ripage précité.

Un jour ou l'autre cet événement devait survenir, il a même pu se produire déjà plusieurs fois, ce dont pourrait témoigner le relevé des réparations de la voie aux abords du pont, réparations que les agents n'ont vraisemblablement pas attribuées aux effets de la température.

Les effets du manque de rails de dilatation n'ont pas échappé aux experts : à l'autre bout du viaduc, sur la culée du côté des Ponts-de-Cé, ils ont fait sauter les coins de fer par lesquels s'effectue, vu définitive, la liaison des rails avec la plate-forme et ils ont vu les rails comprimés se détendre subitement, avancer dans les coussinets jusqu'à supprimer complètement le jeu au droit de la prochaine éclisse et heurter l'extrémité du rail de la voie courante; pourtant, les trois travées de cette rive ne représentent que 136 mètres de longueur.

Une grosse imprudence a été commise par l'omission, pour le rail, d'appareils de dilatation susceptibles de racheter un jeu d'une dizaine de centimètres. Mais elle aurait pu être reconnue et tôt réparée peut-être si la surveillance de la voie, aux abords du pont, avait été bien faite, ces déplacements et ces déformations ayant pu survenir maintes fois déjà. S'il est prouvé que ces déplacements se sont déjà produits, on doit admettre que la surveillance a été insuffisante ou qu'on n'a pas tenu compte des observations faites sur la façon dont la voie se comportait près du pont[1].

[1] Ce sont sans doute des considérations du même genre qui ont dicté la circulaire que le ministre des Travaux publics vient d'adresser, à la date du 30 août dernier, aux Directeurs du Contrôle des divers réseaux de chemins de fer. Dans cette circulaire, il leur demande, en effet, de le « renseigner d'une manière très précise sur les méthodes employées par les services d'entretien en ce qui concerne le réglage de la voie, notamment au point dé vue du dévers à appliquer dans les courbes, du jeu à réserver entre deux rails consécutifs pour permettre la dilatation du métal, et du mode d'éclissage

CONCLUSIONS.

Il y aurait beaucoup à dire sur un événement de cette importance; nous nous bornerons seulement à quelques remarques.

Comme toujours en pareil cas, les opérations du sauvetage ont été lentes et difficiles : l'organisation actuelle du réseau d'État ne permettait sans doute pas de mieux faire ; centralisée à Paris, très loin du champ d'exploitation, l'Administration supérieure n'a pu intervenir que tardivement ; d'ailleurs ses agents locaux sont très peu nombreux et leurs moyens d'action trop limités. Aussi de longues heures s'écoulèrent-elles avant que le sauvetage fût méthodiquement organisé quoiqu'on fût aux portes d'une ville importante riche de ressources.

Que faut-il penser de la façon un peu sommaire de rétablir le service entre Angers et les Ponts-de-Cé ? De quel droit l'Administration s'autorise-t-elle pour ne plus garantir la correspondance aux gares de bifurcation ? Cette mesure a-t-elle été homologuée par le ministre des Travaux publics ? Il serait alors intéressant de connaître les motifs invoqués pour obtenir le bénéfice de cette dérogation au droit commun, car il ne semble pas que le cas de force majeure puisse être sérieusement mis en avant ici.

Sans doute, l'État vient de traiter avec une Compagnie de transports automobiles sur routes, mais ne serait-il pas facile de rétablir promptement la circulation des trains sur l'ouvrage, au prix de quelques précautions temporaires de sécurité ?

En ce qui concerne les causes de la catastrophe, on peut dire que le pont, d'un ancien type, était très probablement trop faible pour les besoins modernes; on va s'attacher à le renforcer et à le mettre en harmonie avec les prescriptions de la circulaire de 1891 ; souhaitons qu'on se préoccupe cette fois des effets de la température sur la masse de son tablier et qu'on dispose à ses abords des joints de dilatation suffisants.

Entre autres constatations, signalons que si les ruptures entre les pièces de pont et la poutre de rive se sont parfois produites au droit des lignes de rivure, le plus souvent, cependant, les cornières se sont déchirées le long de leur arête d'angle ; ce fait montre à la fois une mauvaise qualité du métal et l'importance bien connue des pliures ou des laminages sur la résistance des fers, même dans un ouvrage dans lequel des mouvements de soufflet ne sont pas censés devoir se produire dans les divers éléments[2].

Deux enquêtes avons-nous dit, sont en cours: il n'est pas probable qu'on en apprenne jamais les résultats. Les choses se passent tout différemment, à l'étranger. En Angleterre, les enquêtes du Board of Trade sont publiques quand l'intérêt général est en jeu : la presse est admise à en écrire les phases; les rapports sont rendus publics par leur envoi aux Compagnies ainsi qu'aux journaux et aux principaux intéressés; dans la suite, ils sont insérés dans un livre bleu présenté au Parlement. En France, où la centralisation administrative est excessive, le public est soigneusement tenu dans l'ignorance de la marche et des conclusions de l'instruction ouverte par le service du contrôle ; il n'apprend quelque chose que par le procureur si l'autorité judiciaire se décide à incriminer un agent d'imprévoyance ou de négligence, ou par le Parlement si un député interpelle le gouvernement et si celui-ci lui répond avec précision. Dans le cas actuel, M. Georges Berry a fait connaître son intention de poser une question au Ministre sur les responsabilités encourues ; à la rentrée des Chambres peut-être serons-nous renseignés. Mais de l'enquête administrative, directement, personne ne dira rien et, faute d'une publicité suffisante, un sinistre qui a coûté si cher aux populations risquera de rester sans écho et de ne pas porter de fruits.

Ce serait cependant l'occasion d'apporter, dans le service du contrôle par exemple, des améliorations que chacun reconnaît indispensables. Ce service est surchargé de besogne; ses attributions sont très différentes et sa compétence est parfois limitée. Les Ingénieurs du contrôle ne sont nullement spécialisés ; ils ont à diriger parallèlement à leur contrôle des services de routes, de navigation, de ports, souvent très lourds, et quand ils ont acquis quelque compétence en matière de chemins de fer, ils sont généralement envoyés sur un autre point du territoire pour vaquer à d'autres occupations ; tel Ingénieur qui a étudié de longue date les déformations des voies ferrées, jette aujourd'hui des épis dans un fleuve; tel autre qui s'est fait un nom dans la construction des grands ouvrages métalliques sera peut-être chargé demain d'un port de mer.

[2] Cette théorie a M. Fremont comme plus ardent défenseur. D'après lui, l'expérience prouve que, même dans les ouvrages supposés devoir résister à des efforts statiques avec déformation en bloc ou conservation de la similitude dans les formes, même sous 1élévation de température (ponts, chaudières), il y a toujours des déformations locales. Ainsi, tous les angles s'ouvrent et se ferment, alternativement et continument. D'après cela, on mesurerait bien mieux l'aptitude des métaux à résister aux efforts auxquels ils sont réellement soumis dans la pratique en éprouvant leur fragilité ou leur aptitude à casser, par des essais dynamiques, qu'en déterminant leur résistance a la traction ou à la compression sous des efforts statiques.

Si intelligents, si zélés, que soient des hommes, ils ne sauraient avoir une compétence universelle; a une époque où les connaissances humaines sont si considérables et quasi illimitées, et où le principe de la division du travail devient une nécessité universelle, c'est une grande faute que de n'avoir pas un corps de contrôle spécialisé et, par là, expérimenté et efficace.

Pour terminer, rassurons le public; quoi qu'on en ait dit dans la presse quotidienne, les ruptures de ponts métalliques sont plutôt rares. La plus retentissante date de 1879; le 28 décembre, le pont sur le Tay, qui reliait Dundee à Edimbourg et qui passait pour une merveille, s'écroulait sous le passage d'un train transportant trois cents personnes, au plus fort d'une violente tourmente; 1'ouvrage disparut sur plus de 1000 mètres de longueur sans qu'une seule pièce de métal restât en place.

En 1903, sur la ligne de Saragosse à Bilbao, une travée du pont métallique à poutres pleines de Montalvo, près de San Ascensio, s'effondra sous un train de voyageurs, entraînant cent tués et blessés. En 1897, le pont de Tarbes cédait au cours des épreuves.

D'autres exemples peuvent être cités : le pont sur le Nagaragawa (Japon) détruit, le 28 octobre 1891, par la rupture des piliers de fonte qui le supportaient ; le pont de Belleville-sur-Saône tombé dans la rivière pendant le langage, le 17 juillet 1905: le pont de l'oued Eddous à 1200 mètres de Bouira (Algérie) où un train fut précipité dans le vide, par la ruine d'une culée, minée par les eaux, le 19 février 1907. Enfin, le fameux pont de Québec, actuellement en construction, qui devait aussi être une merveille d'art et dont une partie vient de s'écrouler (30 août 1907).

Ces exemples ne sauraient guère être invoqués à l'encontre de l'emploi du métal et il reste acquis que la science des Ingénieurs et des métallurgistes est capable aujourd'hui de concevoir et d'exécuter des ouvrages en fer ou en acier susceptibles d'une longue durée et d'un service ininterrompu. On peut parler d'imprévoyance, ou de fatalité, on n'a pas le droit de conclure à la faillite de l'art du constructeur.

Jean PHIZEY.

Photos prises une heure après l'accident.

(Article tiré de la revue le Génie Civil numéro 1318 du samedi 14 septembre 1907, pages 321 à 325)

Daniel RICHARD-MAUPILLIER
(Branche M.V.M.)

Complément information sur René Antoine FERCHAULT

J'avais déjà, lors d'un précédent additif, livré une somme sur ***René Antoine FERCHAULT*** (né en ***1683*** à La Rochelle), écrite suite à une visite à Réaumur chez Pierre et Thérèse Maupilier.

J'ajoute quelques notes complémentaires à la vie de ce grand savant, grâce à mon épouse Monique, qui a tenu quelques permanences lors d'une exposition intitulée ***Réaumur***, installée à Angles d'abord dans la maison des Forges, puis à l'Office de Tourisme, durant l'été 2017.

René et Geneviève BOUCHET, ses grands-parents maternels, possèdent à Angles même la ***Maison des Forges***, et aux alentours la « cabane » (ferme) ***du Portereau***. René Antoine passe sa jeunesse à Angles ; il étudie les mathématiques à La Rochelle, puis à Poitiers et Bourges et va à Paris où il lit trois mémoires de mathématiques devant ***l'Académie Royale des Sciences***. Lors de ses séjours à Angles, il étudie plus particulièrement les coquillages : c'est ainsi, qu'en tâchant sa chemise, il découvre un colorant tiré du bigorneau blanc (couleur pourpre). Il étudie aussi l' « engourdissement » provoqué par la raie torpille appelée ***tremble***.

Il est élu en ***1711*** à l'Académie dont il devient rapidement le directeur. A la mort de Louis XIV, il est chargé d'enquêter sur les richesses géologiques et techniques, s'intéressant aussi à la métallurgie ; mais c'est le thermomètre qui va établir sa célébrité en ***1730***. Il s'intéresse aussi, comme je l'avais précédemment signalé, à l'étude des insectes, des abeilles et des araignées (tissage à partir du ***bombyx du mûrier***). Il décède en ***1757, à l'âge de 74 ans***, d'une chute de cheval.

Pourquoi ***les Forges*** ? On peut supposer que les ancêtres de René Antoine Ferchaut aient été forgerons ou métallurgistes, ***le Fer-chaud***, nom attribué au XVII^{ème} à partir de sobriquets. Cette maison fut successivement habitée par ***les familles Ferchaud*** (1459…1757), ***Chaffault*** (1757…1793), ***Crosnier*** (1794…1971 ; le terrain sur lequel est bâtie la Maison de Retraite appartenait à M. Crosnier, c'est la raison pour laquelle elle porte son nom), ***Gorphe et Jerphanion***, ce dernier étant l'actuel propriétaire.

Claude et Monique MAUPILLIER

≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈≈

Cotisation 2018

Chers adhérents, l'année 2018 arrive, pensez à régler votre cotisation : **20 € avant le 1er mars 2018** par chèque bancaire à l'ordre de :

NOS TROIS BRANCHES
adressé à ***Anne GUILLEMET***
1 rue du Château
79210 MAUZÉ-sur-le-MIGNON
Tel. 09.53.20.95.41 ou 06.03.60.37.47

Carnet de Famille

Naissance :

Elie PAON né le **20 mars 2016**
Fils d'**Éloïse MAUPILÉ** et **Éric PAON**
Petit-fils d'**Alain MAUPILÉ** et **Michelle ORY**
Arrière-petit-fils de **Désiré MAUPILÉ** (frère de Raymond) **(M.F.)**

Arthur MARIE-MAUPILÉ né le **24 juillet 2016**
Fils de **Charlotte MAUPILÉ** et **Jacques-Antoine MARIE**
Petit-fils d'**Yvon MAUPILÉ** et **Michèle THOMAS**
Arrière-petit-fils de **Raymond et Odette MAUPILÉ (M.F.)**

Colette, Lou, Frida **LETELLIER** née le **18 février 2017**
Fille de **Marion** Juliette **ROBERT** et **Adrien LETELLIER**
Adrien est le fils de **Christine MAUPILÉ** et **Thierry LETELLIER**
Christine est la fille de **Guy-Claude et Marie-Claire MAUPILÉ (M.F.)**

Malo RASKIN-CUCHET né le **8avril 2017** à 69004 LYON
Petit-fils de **Philippe** et **Pascale RASKIN** née MAPILLIER
Arrière-petit-fils de **Monique et Claude MAUPILIER** (membre et président du CA NTB) **(M.V.M.)**

Nous leurs souhaitons bienvenue parmi nous

Décès :

Angèle MAUPILE décédée le **28 avril 2017**
à Pontmain
2ème épouse de **Désiré MAUPILÉ**
(père de Raymond) *p.268 du livre de Maurice*

PUGNY
BRETIGNOLLES
CHANTELOUP

Guy GONNORD, son époux ;
Séverine et Cyril LECLERE,
Olivier GONNORD, ses enfants ;
Baptiste, son petit-fils,
Ainsi que toute la famille,
Vous font part du décès de

Madame Annick GONNORD
née GUIBRETEAU

survenu à l'aube de ses 73 ans.

La cérémonie religieuse sera célébrée le mercredi 21 juin 2016, à 15 heures, en l'église de Pugny.

Mme GONNORD repose au funérarium Berson, au salon Les Arums, à Moncoutant.

La famille remercie tout particulièrement le service neurologique de l'hôpital de Niort, et le service médecine de Bressuire, pour leur gentillesse et leur dévouement.

Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

SF D. Berson, Moncoutant - 05.49.72.40.79

134818

Branche M.C.M. page 381 du livre de Maurice

Dompierre-du-Chemin
Châtillon-en-Vendelais
Fleurigné
Saint-Aubin-d'Aubigné

Nous avons la douleur de vous faire part du décès de

Madame Yvonne MAUPILLÉ
née TOUCHARD

survenu le 4 Avril 2014 à l'aube de ses 87 ans, partie rejoindre Pierre, son époux.
De la part de :
Jean-Pierre
et Geneviève Maupillé,
Joël et Thérèse Maupillé,
Maryvonne
et Jean-Pierre Grouazel,
Gérard et Élise Maupillé,
Michel et Béatrice Maupillé,
Didier et Claudie Maupillé,
ses enfants;
ses 18 petits-enfants,
ses 19 arrière-petits-enfants,
sa sœur, sa belle-sœur,
ses neveux, nièces
et toute la famille.
La cérémonie religieuse sera célébrée **mardi 8 avril 2014, à 10 heures en l'église de Dompierre-du-Chemin.**
Yvonne repose à son domicile, 3, impasse Hellerie à Dompierre-du-Chemin.
Visites de 9 h à 12 h et 14 h à 18 h.
La famille remercie toutes les équipes médicales pour leur gentillesse et leur dévouement.
Remerciements sincères à toutes les personnes qui prendront part à notre peine ou qui s'uniront d'intention.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Goupil, Point Funéplus
1, av. d'Helmstedt, Vitré,
tél. 02 99 75 00 70.

***

Dompierre-du-Chemin

Mmes et MM. les Conseillers municipaux, le personnel communal de Dompierre-du-Chemin vous font part du décès

Madame Yvonne MAUPILLÉ

maman de M. Joël Maupillé, maire de la commune.
La cérémonie religieuse sera célébrée **mardi 8 avril 2014, à 10 heures, en l'église de Dompierre-du-Chemin.**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département : Gers
COMMUNE DE MARCIAC

COPIE

Acte de Décès n°18

Elisabeth, Gilberte, Marcelle, Marie, Augustine MAUPILLIER veuve JOUET

Le onze mai deux mille dix sept à vingt et une heures quinze minutes, est décédée en son domicile 77 Chemin de Ronde, Les Mille Solei **Elisabeth, Gilberte, Marcelle, Marie, Augustine MAUPILLIER** , née à Mortagne-sur-Sèvre (Vendée) le neuf juin mille neuf cent vingt quatre, retraitée agricole, fille de Marie, Joseph, Jean, Baptiste MAUPILLIER et de Marie, Jeanne ALLAIN, tous deux décédés, veuve de François Emile Henri Marie JOUET.
Dressé le douze mai deux mille dix sept à seize heures vingt minutes, sur la déclaration de Jean-Marc TINTET-MOULIE, cinquante six ans, assistant funéraire, domicilié 2 Chemin de Yan à Ponson-Dessus (Pyrénées-Atlantiques), qui, lecture faite et invité à lire l'acte, a signé avec Nous Evelyne SOULES Epouse REMES, Secrétaire de Mairie, Officier de l'Etat-civil par délégation.

Mentions marginales :
Aucune mention

Copie conforme à l'original,
Fait en Mairie, le 12 mai 2017

L'Officier d'état-civil
par délégation

MAIRIE DE MARCIAC

Nous présentons nos sincères condoléances aux familles

COORDONNEES POSTALES ET TELEPHONIQUES DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Claude & Monique Maupillier
17 rue Jimbo
85750 Angles
02.51.27.03.51
06.16.29.70.90

Jean-Yves Mainguet
2 place Clos des Carmes
86000 Poitiers
05.49.46.30.09

Marie-Elisabeth Pigeyre
La Méridienne Parc des Jars
La Grière
85360 La Tranche sur Mer
02.51.30.34.56

Patrick Pigeyre
6,8 rue de Vendôme
41270 Droué
02.54.80.56.46
06.80.07.53.95

Constant Maupilet
La petite Chanteillerie
53220 Larchamp
02.43.05.66.25
06.87.68.04.47

Pierre-Marie & Marie-Antoinette Dubois
17 rue Guillaume
37800 Nouâtre
02.47.65.21.43

Frédéric Richard-Maupillier
3 avenue de Lattre Tassigny
57000 Metz
03.87.55.22.80

Louna Maupillier
Le Coudray
22150 Plémy

Andreas Rauhut
Jasminweg 17
D-34125 Kassel
00.49.56.13.99.71

Anne Guillemet
1 rue du Château
79210 Mauzé sur le Mignon
09.53.20.95.41
06.03.60.37.47

Odette Maupilé
93 avenue de Normandie
35420 Louvigné du Désert
02.99.98.05.37

Olivier Maupilé
8 allée de la croix Robin
35370 Le Pertre
02.23.55.07.27
06.73.25 90.34

« JACQUES MAUPILIER, *de Boismé,*
blessé à La Châtaigneraye.
Il a voulu être dessiné les armes à la main, parce qu'il ne les a jamais quittées. »