

Le machinisme agricole était alors peu développé, la traction animale limitée au labour de la terre avec la charrue non réversible, la herse et le rouleau en bois. Le charruage du fourrage se faisait au moyen de la charrette tractée par les vaches. Les travaux manuels étaient importants et pénibles : Le fourrage était coupé à la faux ainsi que les céréales qui étaient battues au fléau sur une aire spécialement aménagée par l'apport d'argile compactée. Le battage, basé sur l'entraide était réalisé en présence des voisins de la Brèvère, des Mays et de L'Angréverie. On levait en moyenne, trente à quarante fois le fléau à la minute, pendant des heures, sur un tas de gerbes et souvent pieds nus pour ne pas écraser le grain. Un bon batteur produisait cent kilos de grains par jour. Une fois les grains battus, il fallait les séparer des balles et des menues pailles, avec le moulin à vanter ou tarare.



Pierre et Marie les enfants de Pierre et Jeanne

1887 - Naissance de son fils Pierre et décès de sa belle-mère.

La Borderie de la Brèvère s'agrandit par l'apport d'une partie des terres de la Haie-Bottereau, de 2 parcelles de jardin et d'une dépendance aux Mays ainsi qu'un trou à chaux au Grand-Vivier. La Borderie passa de 6ha 40 à 9ha 84. Un journalier fût embauché. La vie se poursuivit avec ses joies et ses peines, la naissance de Marie en 1891 puis de Germain en 1895. Germain décéda d'une maladie infantile en 1898 et Jeanne, envahie par la peine le suivra en 1899.

Parallèlement, la vie à la borderie continua non sans problème. En 1890, une enquête d'utilité publique était en cours visant à la réalisation d'une voie ferrée Beaupréau Nantes à travers champs sur les bords de la Divatte. Une parcelle de terre cultivable de la borderie, la plus belle, 75 ares, appelée « pièce de la Divatte » était concernée par le tracé futur. Finalement, après moultes tractations, la parcelle ne fût pas trop impactée par l'emprise de la ligne. En revanche, le chemin partant de la Brèvère allant à la Carrière du Grand-Coteau fût dévié à la hauteur de la Maison Neuve, ce qui provoqua quelques mécontentements locaux.

A part cela beaucoup de questions restèrent sans réponse sur les conséquences de la construction de la ligne et l'exploitation du Petit Anjou, le dévoiement des eaux, les servitudes nouvelles. Des parcelles se trouvaient enclavées, les animaux supporteraient-ils les bruits de toutes sortes ? Ce tacot n'allait-il pas provoquer des incendies dans les champs de céréales ?

Finalement « **le Petit Anjou** » fut inauguré en grande pompe le 26 aout 1899 géré par SGCFE Société Générale des Chemin de Fer Economique qui en assurait la gestion. Il a parcouru nos campagnes jusqu'au 23 mars 1947, transportant par tous temps : villageois, bétails, engrais, charbon, briques et tuiles, améliorant ainsi la vie de notre bordier et de sa famille. Appelé également « Tortillard ou Tacot » sans doute à cause de sa rusticité ou de sa façon inimitable de se dandiner d'un rail à l'autre en ignorant que le plus court chemin était la ligne droite ; 1h44 pour aller jusqu'à NANTES avec la voiture à vapeur « Blanc-Misseron » (nom d'une commune à la frontière Belge à côté de Valenciennes). *Pour des raisons économiques on ne lui accorda qu'une largeur de voie 1,00ml au lieu de 1,435ml.*

Notre « Petit Anjou » essuya beaucoup de critiques pour finalement être très apprécié de nos villageois et de mon Bi-aïeul : le transport du bétail en était facilité, les amendements arrivaient à la « Gare de la Remaudière », le vin se vendait bien grâce au café/épicerie Rolandeau, la consommation moyenne était d'environ 1 barrique de vin par semaine par les voyageurs et ceux qui approvisionnaient notre tortillard.

Les bâtiments de la borderie évoluaient : En 1898 une cour à la soue à cochon fût créée ainsi qu'une grange jouxtant l'étable, en 1912 une maison « dit Petite Maison » relia l'ensemble des dépendances à la maison principale, Pierre prévoyait de s'y retirer après le mariage de son fils.

Les meuniers pour qui il avait travaillé, Jean et Jeanne Delaunay quittèrent la Hiardièrre et vinrent s'installer à la Brèvère, créèrent une boulangerie et embauchèrent un boulanger Aristide Dupras. Ma famille arrêta de faire son pain. Le troc s'installa : On échangeait une partie de son blé pour du pain, le reste était vendu au minotier. Afin de comptabiliser le troc on mettait en place la coche dite : la coche du Boulanger. Ce procédé perdurera jusque dans les années 60 (100Kg de blé étaient échangés contre 69 kg de pain et cela était précis car chaque pain était pesé et compensé si besoin (voir bulletin municipal de décembre 2015).