



## La Ligne Le Mans - La Chartre-sur-le-Loir fait partie du 1er réseau

Par décret du 6 mars 1880, Monsieur Falies, ingénieur civil, obtient la concession de cette première ligne : Le Mans -Le Grand-Lucé.

C'est, avec la ligne Le Mans - Mamers, la seule ligne ayant été exploitée en totalité sans interruption jusqu'à la fermeture du réseau.

### Ouvertures

26 05 1882 : section Le Mans-Gare Centrale - Le Grand-Lucé

Décret du 23 juin 1883 (utilité publique pour la ligne Le Grand-Lucé / La Chartre)

01 05 1884 : section Le Grand-Lucé - La Chartre-sur-le-Loir-Maladrerie

21 09 1884 : section La Chartre-sur-le-Loir-Maladrerie - La Chartre-sur-le-Loir-Gare

10 12 1910 : section Challes - La Croix-de-Pois (nouveau tracé)

### Fermetures

10 12 1910 : section Challes - La Croix-de-Pois (ancien tracé)

01 03 1947 : intégralité de la ligne (tout trafic)

Cette ligne est construite à voie métrique et implantée le long des routes.

Par la suite, la section suivantes a été ajoutée :

Le Grand-Lucé - La Chartre-sur-le-Loir, en 1884 :

## LE MANS A LA CHARTRE

fr. c.	fr. c.	K.	(230, 231)												Arrêts facultatifs. — Les Epinettes, La Poire-Tapée, Les Mirolettes, Le Pavillon.
<b>Du Mans</b>			● Le Mans (gare cte).	5 40	8 15	12 5	18 18	● La Chartre...dép.	5 10	9 7	15 6	18 18	8 8		
» 35 » 20 1			— Gué-de-Maulny	5 46	8 21	12 11	18 24	La Maladrerie(arrêt)	5 13	9 10	15 9	18 11			
» 35 » 20 2			— La Mission....	5 52	8 26	12 17	18 29	Lhomme.....	5 19	9 16	15 16	18 18			
» 35 » 20 3			Pontlieue (halte) ..	5 59	8 32	12 23	18 35	Bénéhard (halte)'. .	5 29	9 26	15 26	18 28			
» 50 » 40 8			Changé.....	6 13	8 46	12 36	18 48	Courdemanche....	5 37	9 34	15 34	18 36			
» 80 » 60 13			Le Liard.....	6 27	9 »	12 49	19 1	St-Pierre-du-L....	5 45	9 42	15 42	18 44			
1 » » 75 15			Parigné-l'Evêque..	6 40	9 11	12 59	19 12	St-Vincent-du-L..	5 56	9 53	15 53	18 55			
1 30 1 » 20			Challes.....	6 54	9 24	13 12	19 26	● Le Grand-Lucé...	6 12	10 7	16 10	19 9			
1 55 1 20 25			Volnay.....	7 7	9 37	13 25	19 39	La Croix-de-P. (h.)	6 29	10 24	16 27	19 26			
1 65 1 25 26			St-Mars-de-Locqu.	7 12	9 42	13 30	19 44	St-Mars-de-Locqu.	6 36	10 31	16 34	19 33			
1 75 1 35 28			La Croix-de-P. (h.)	7 19	9 49	13 37	19 51	Volnay.....	6 41	10 36	16 39	19 40			
2 15 1 65 34			● Le Grand-Lucé...	7 40	10 10	13 56	20 10	Challes.....	6 55	10 49	16 52	19 53			
2 40 1 85 38			St-Vincent-du-L...	7 51	10 21	14 8	20 21	Parigné-l'Evêque..	7 10	11 3	17 6	20 8			
2 65 2 05 42			St-Pierre-du-Lor...	8 1	10 31	14 19	20 31	Le Liard.....	7 19	11 12	17 15	20 17			
2 85 2 20 44			Courdemanche....	8 9	10 39	14 27	20 39	Changé.....	7 33	11 26	17 29	20 31			
3 » 2 30 46			Bénéhard (halte)..	8 17	10 46	14 35	20 46	Pontlieue (halte) ..	7 47	11 40	17 43	20 45			
3 20 2 45 50			Lhomme.....	8 27	10 55	14 45	20 56	Le Mans(La Mission	7 54	11 46	17 50	20 52			
3 30 2 55 51			La Maladrerie(arrêt	8 33	11 1	14 51	21 1	— Gué-de-Maulny	8 »	11 51	17 56	20 58			
3 2 0 2 55 52			● La Chartre...arr.	8 35	11 3	14 53	21 3	● — (gare cte)...arr.	8 5	11 56	18 1	21 3			

## Tracé des lignes

Les lignes étaient construites voie unique implantée le plus souvent sur l'accotement des routes. Il existait des sections en site propre pour s'affranchir du relief. Certaines de ces sections comprenaient des ouvrages d'art.

Des évitements réalisés dans les stations permettaient les éventuels croisements, peu fréquents compte tenu des faibles fréquences des convois.

## La voie

La voie était à l'écartement métrique construite en rail vignole de 15 kg. Dans les chaussées certaines sections possédaient un contre rail.

## Dessertes

Les conventions initiales de concession prévoyaient une desserte de chaque ligne par trois aller-retour journaliers.

C'était toujours la trame de la desserte en mai 1914, si ce n'est sur les lignes du Mans à Mamers et Le Mans à La Chartre, desservie par quatre aller-retour journaliers.

## Les Gares

Saint-Vincent-du-Lorouër

Saint-Pierre-du-Lorouër

Courdemanche

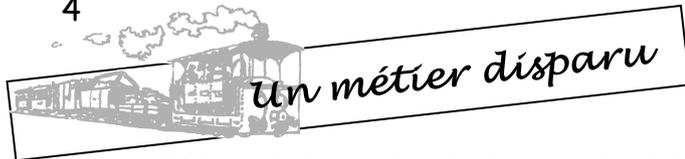
Bénéhard

Lhomme

La Chartre-sur-le-Loir-La Maladrerie (correspondance pour Chartres, Bordeaux)

La Chartre-sur-le-Loir-Gare





*Un p'tit train s'en va  
dans la campagne ...*

par Karine DUGAIL

De 1882 à 1947, sévissait dans ce Sud-Sarthe si cher au FIL DU TEMPS, le tramway ; il desservait pour la ligne Le Mans-La Chartre, et l'inverse, les gares de Parigné-l'Évêque, le Grand-Lucé, Saint-Vincent-du-Lorouër, Saint-Pierre-du-Lorouër, Brives pour Courdemanche, et Lhomme. Le *tramvé*, prononciation locale, rythmait ainsi au cri de son orgueilleux sifflet la vie quotidienne des habitants.

À **Saint-Pierre-du-Lorouër**, c'est Hélène SACHER, aujourd'hui âgée de 85 ans, épouse de Marius le tonnelier, qui vendait de février 1940 à février 1947, les billets aux voyageurs. Elle avait remplacé madame DESMARRES partie travailler à Saint-Vincent-du-Lorouër, puis au Mans. L'aller-retour coûtait alors 63 francs (1 kg de pommes de terre valait 2,50 francs). Le petit train passait 8 fois par jour au plus et 6 fois au moins. Avec pour seul local une guérite sans chauffage, Hélène gérait aussi les réceptions et envois de colis. Elle se rappelle la difficulté des conditions de travail : salaire de mi-



sère, pas de vacances et personne pour se faire remplacer. À l'arrivée d'un colis, il fallait prévenir les gens par courrier et, aidée de sa brouette, Hélène allait faire sa livraison dans le bourg. À l'époque, la neige n'était pas rare en hiver et, malgré le froid, il fallait quand même assurer le service. « *C'était un travail très routinier.* » il y avait aussi les retards bien gênants pour les voyageurs et les chefs de gare ; c'était dû au gel, ou encore à quelques crues route de Saint-Pierre ; sans parler des voyageurs en surnombre qui devaient parfois descendre pour que le tacot puisse monter les côtes ...

Les habitants du canton se rendaient au Grand-Lucé par le tramway pour le marché du mercredi, à La Chartre pour les foires du premier jeudi de chaque mois et au Mans pour ses Quatre Jours de septembre (foire aux oignons du Pâtis Saint-Lazare, par exemple). Le petit train véhiculait aussi des marchandises aussi diverses que bétail, fumier pour la champignonnière, volailles et fonctionnait au charbon.

Denise AMIOT, 78 ans, habitante de **Brives**, se souvient du chef de gare du même lieu. À nouveau, c'est une femme, madame BOUGARD, aujourd'hui disparue et dont le mari travaillait sur la voie. Elle occupait aussi une petite cabane et était confrontée aux mêmes servitudes que sa collègue de Saint-Pierre. Les parents de Denise, la famille BRARD, tenaient le « Café de la Gare » acheté aux HUGER pendant la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale. Restaurant, bar, hôtel de 4 chambres, les voyageurs pouvaient aussi profiter de *la Licorne* du papa de Denise, l'une des premières voitures du coin, pour se rendre à Courdemanche ou ailleurs, ou pour venir prendre le tacot. Denise se souvient que pendant les foires de La Chartre, les badauds faisaient reposer leur cheval au café, un relais en quelque sorte ... Voir passer le tramway, « *c'était tous les jours une petite joie.* » Le temps de l'arrêt en gare, certains se hâtaient de venir boire un *p'tit coup*. On y rencontrait aussi les voyageurs de commerce qui consommaient du vin ou un apéritif. Denise garde le souvenir d'un homme qui venait régulièrement avec son parapluie et n'était pas avare de boutades. Lors de la seconde guerre, les maquisards - probablement de la Chesnuère - , prudents, venaient à Brives prendre le train. Ce dernier a d'ailleurs été bombardé à La Chartre, faisant des blessés. Côté marché noir, le trafic allait bon train : « *Il a dû en être transporté, du cochon !* » s'exclame-t-elle. Vers la fin, le tramway a laissé sa place à la Micheline et ses 2 wagons de voyageurs. Plus rapide, elle roulait vite, rondement menée par son conducteur LECOMTE. Il y en eut, des tués, avec ces nouveautés, comme monsieur TOUET de Saint-Georges-de-la-Couée. « *Les gens se garaient bien, mais trop près de la voie. Ils n'avaient pas l'habitude de cette vitesse et se trouvaient happés !* » Petite note de gaieté tout de même, avec le plaisir des enfants qui chahutaient dans les wagons, lors des arrêts.

