

LE TORTILLARD

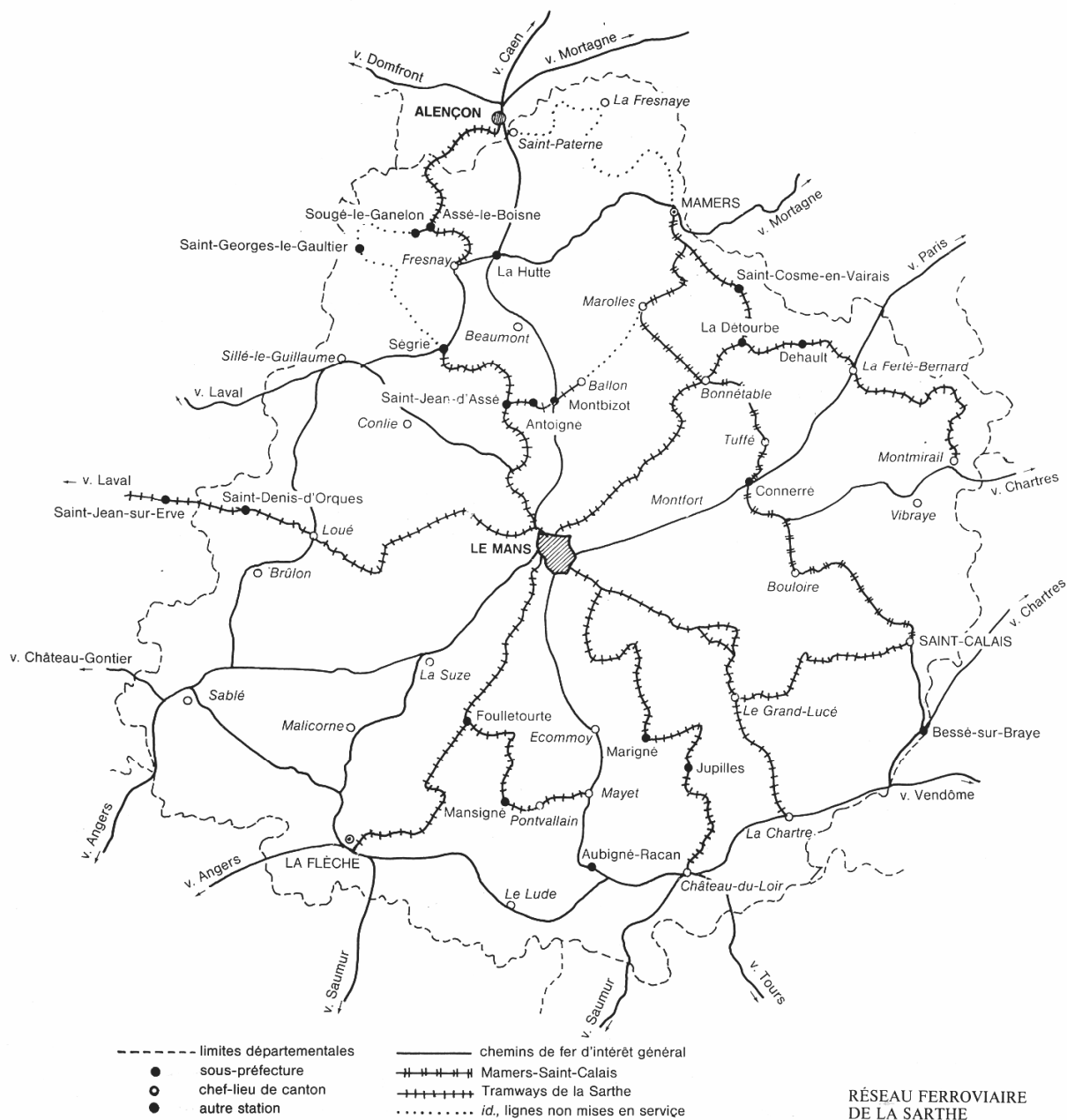
Entre Le Mans et Château-du-Loir, une des lignes du chemin de fer d'intérêt local sarthois.

Les petits trains à voie unique et métrique n'ont pas été inventés en Sarthe, mais les édiles locaux ont compris très tôt l'intérêt que pouvait représenter pour ce département rural ce moyen de communication.

Le réseau ferré d'intérêt local de la Sarthe fut l'un des premiers à s'implanter en France, il fut aussi le plus développé en longueur et en densité. Sa longue histoire offre le témoignage des péripéties que connut l'évolution des transports terrestres depuis l'agonie de la diligence, sa victime, jusqu'au triomphe de l'automobile, son bourreau.

Qui pouvait pressentir en cette fin de 19^e siècle que l'automobile qui n'était encore qu'un jouet coûteux et dangereux allait concurrencer victorieusement le rail ? Dans l'ignorance du futur, bien imprévisible d'ailleurs, bon nombre de français de l'époque se lamentaient de ce que beaucoup de petites villes et contrées rurales étaient tenues à l'écart de la voie ferrée. On imagina donc un réseau de petits trains départementaux qui allaient irriguer la France profonde d'autrefois. Ces convois miniatures progressant au pas des diligences sur une voie unique, étroite et sinueuse allaient se voir affublés de surnoms amicaux tels que : teuf-teuf, tacot, tortillard ...

En 1910, la Sarthe comptait 540 km de voies normales, présentant ainsi une densité nettement supérieure à la moyenne nationale. Cette situation n'empêcha pas l'ouverture, entre 1882 et 1922, de 510 km de lignes d'intérêt local.



Carte du réseau ferré sarthois en 1925

Entre 1854 et 1863, les 5 lignes partant du Mans vers Paris, Caen, Laval, Angers et Tours sont mises en services. Il reste à réaliser une sorte de ceinture qui reliera les axes entre eux et desservira les trois sous-préfectures d'alors : Mamers, La Flèche et St Calais. Ce sera fait au cours de la décennie suivante, avec une particularité pour la partie reliant Mamers et St Calais, puisque cette ligne, bien qu'à l'écartement classique de 1,435 m, fera partie des chemins de fer d'intérêt local, au même titre que les tramways à voie métrique dont nous allons parler.

Dans sa séance du 29 octobre 1874, le Conseil général de la Sarthe exprime le vœu que soit étudié *"la possibilité d'établir des tramways à traction de chevaux ou locomotives dans le but de desservir les chef-lieux de canton et autres localités qui ne sont pas situées sur le chemin de fer"*.

En 1877 le préfet déclare qu'il faut abandonner l'appellation tramway car "il s'agit au fond de chemin de fer à voie étroite sur laquelle la traction ne sera réellement économique que si elle est faite au moyen de la vapeur".

Il fut très difficile de s'entendre sur le programme de lignes à construire car trop d'intérêts différents entraient en jeu. Quant au tracé de ces lignes, deux conceptions s'affrontèrent. Pour les uns, le tramway devait assurer la liaison entre les centres économiques et les gares du chemin de fer d'intérêt général et ainsi assurer la liaison avec Le Mans, en allant au plus court. Pour d'autres, le tramway devait avoir un intérêt purement local et rural en desservant le plus possible de villages ou hameaux.

On opta pour la seconde solution condamnant ainsi ces tramways sarthois à devenir des tortillards à la rentabilité des plus incertaines.

La construction des lignes grèvera lourdement le budget départemental. En 1878 les premières concessions sont attribuées.

En 1883, une société nommée "Compagnie des Tramways de la Sarthe" est constituée ; elle exploitera le réseau à voie étroite jusqu'en 1947.

Les 510 km de lignes n'allaient pas se construire d'un seul coup, mais en trois périodes ou trois tranches.

Une première, entre 1882 et 1888, vit l'ouverture des lignes : Antoigné-Ballon, Le Mans-La Chartre par Le Grand-Lucé et Le Mans-St-Denis-d'Orques.

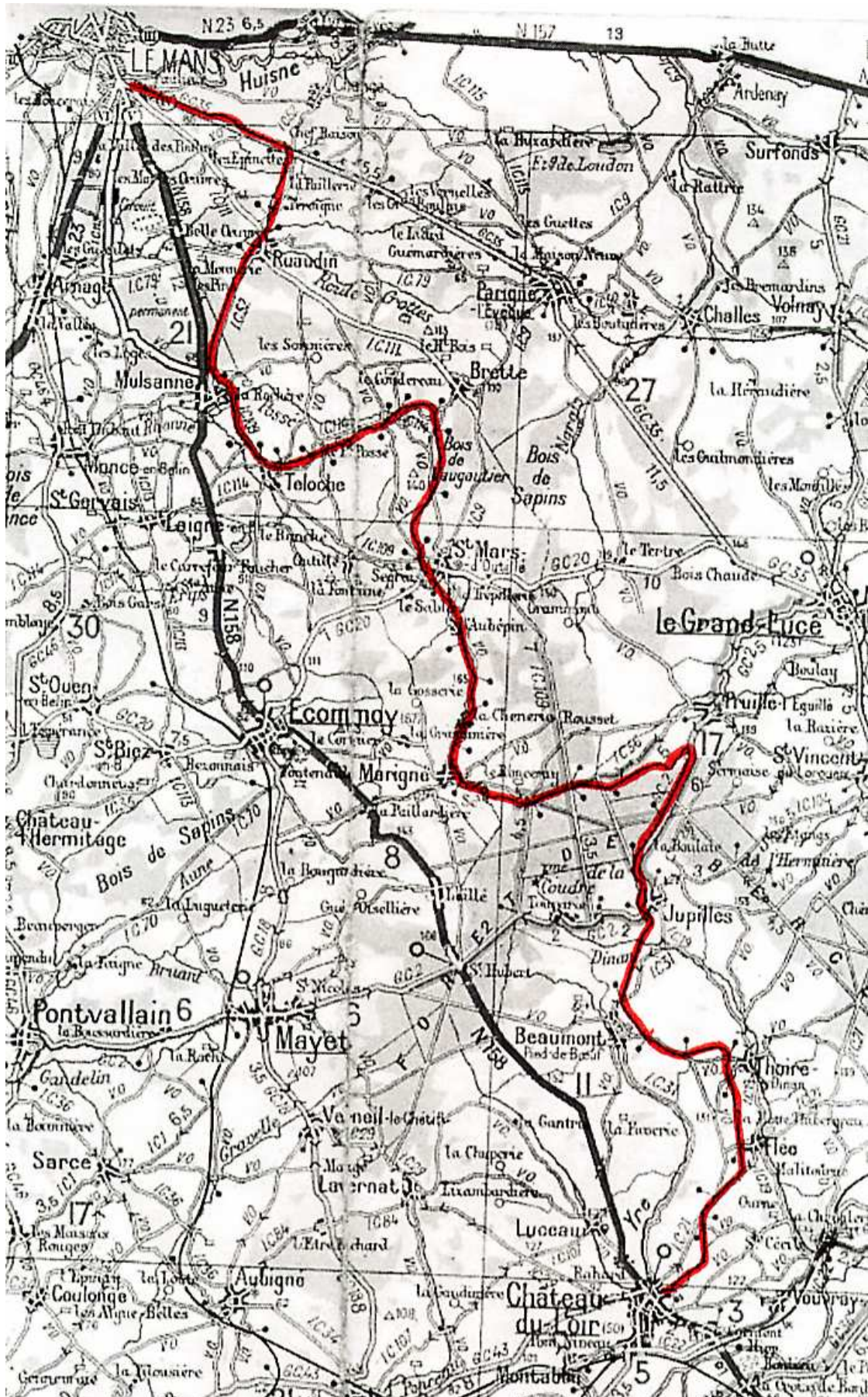
Une deuxième, entre 1895 et 1898, permit la construction de trois nouvelles lignes : Le Mans-St-Cosme-de-Vair, Mamers-La Ferté-Bernard et Le Mans-Mayet par Cérans-Fouletourte, Mansigné et Pontvallain.

Une troisième, entre 1908 et 1922, voyait l'achèvement du réseau avec 270 km de voies prévues réparties sur 8 lignes : Le Mans-Château-du-Loir par Marigné et Jupilles, Le Grand-Lucé-St-Calais, Fouletourte-La Flèche, Le Mans-Alençon par Segrie, Fresnay-Sougé-le-Ganelon, La Ferté-Bernard-Montmirail, Antoigné-St-Jean-d'Assé et Mamers-Alençon ; 68 km de voies ne seront jamais achevées.

La construction de ces lignes fut évidemment retardée par la guerre, mais, dès le début des années 20, l'essor de l'automobile condamnait ces tramways à brève échéance et entraînait le non achèvement de cette troisième tranche et bien évidemment jetait aux oubliettes les projets, d'avant 14, d'une quatrième tranche.

Intéressons-nous plus particulièrement à la ligne Château-du-Loir-Le Mans par Jupilles et Marigné. Celle-ci fut déclarée d'utilité publique le 13 juillet 1908. Elle ne fut pas construite et ouverte en une seule fois. La partie entre Le Mans et Marigné fut ouverte peu de temps avant la guerre, le 26 mai 1913 ; celle entre Marigné et Jupilles ouvrit le 26 février 1920 et la dernière partie, entre Jupilles et Château-du-Loir, le 26 juin 1922.

Observons maintenant le trajet de cette ligne sur une carte routière de l'entre-deux-guerres.



Carte routière des années 30 sur laquelle apparaît la ligne de tramway entre Château-du-Loir et Le Mans.

De Château-du-Loir la ligne se dirigeait vers Flée, puis Thoiré-sur-Dinan, Beaumont-Pied-de-Bœuf, Jupilles, Pruillé-l'Éguillé, Marigné, St-Mars-d'Outillé, Brette, Teloché, Mulsanne, Ruaudin et rejoignait la ligne Le Mans-La Chartre peu avant Changé.

En 1904, plusieurs itinéraires avaient été proposés qui ne desservait pas les communes de Brette et Pruillé-l'Éguillé. Pour le tronçon Château-du-Loir-Marigné, il avait été envisagé de passer par Coëmont, Vouvray, le Port-Gautier, Flée et Thoiré-sur-Dinan, ce qui, en suivant la vallée du Loir puis du Dinan, évitait les trop fortes pentes. Plusieurs variantes au trajet Jupilles-Marigné furent envisagées : l'une permettait de rejoindre les deux bourgs sans passer par Pruillé-l'Éguillé, mais en traversant la forêt de Bercé par les ronds de la Croix Marconnet, du Buisson et de la Lune, itinéraire qui suivait la route la plus directe, l'autre différait à partir de la Croix Marconnet en empruntant la route forestière des Renardières qui passe par les ronds du Pézeray, du Mortier des Clos et des Renardières, la fin du trajet prenait la route qui regagne Marigné en venant de St Hubert, ce tracé permettait de desservir le hameau de Laillé.

En ce qui concerne le trajet direct Château-du-Loir à Flée, il y eut aussi deux variantes auxquelles nous allons nous intéresser de plus près.

Dans le Journal de Château-du-Loir du 27 mars 1908, nous pouvons lire :

"Conseil Municipal

M. le Président expose que n'ayant jamais reçu aucune communication relativement à la demande faite par le Conseil Municipal dans sa séance du 20 août 1904, tendant à l'étude de deux variantes au tracé de la ligne de tramway projetée du Mans à Château-du-Loir, il a transmis à M.Ajam, député de la Sarthe, une copie de la délibération en l'informant que le Conseil Municipal avait renouvelé son vœu à la session de février dernier et en le priant de bien vouloir appuyer cette demande et de lui faire part de la suite donnée à cette affaire.

M. le Député vient de lui transmettre le rapport de M. l'Ingénieur en chef de la Sarthe, de la lecture duquel il résulte que ces demandes n'ayant pas obtenu un avis favorable de la commission d'enquête, ont été laissées de côté par la commission des routes et n'ont pas été discutées au Conseil Général...

Dans ces conditions, M. le Président demande au Conseil municipal s'il maintient sa demande et, dans l'affirmative, de bien vouloir faire valoir les divers motifs à l'appui.

Le Conseil municipal émet l'avis que la variante ayant pour but le tracé partant de la Croix-Bardet en suivant la vallée des Fontaines, la rue St Jean et l'avenue de la Gare est d'une importance capitale pour Château-du-Loir et que les expropriations qu'il y aura lieu de faire dans la rue St Jean seront largement compensées :

- par la diminution de parcours et la suppression des rampes entre la Motte et la Croix-Bardet.*
- par le passage dans l'avenue de la Gare sur une longueur de 1200 m sans aucune acquisition de terrain.*
- par l'économie de trois ponts sur l'Ire et les Profondevaux dans la traversée de Château-du-Loir.*
- par une augmentation importante des recettes dans la partie comprise entre la Gare et la place de l'Hôtel de ville."*

Cette requête fut acceptée et le Bulletin Officiel publia l'arrêté approuvant une modification dans la ville de Château-du-Loir, du tracé du chemin de fer d'intérêt local du Mans à Château-du-Loir, ainsi que la convention passée entre le Département de la Sarthe, la ville de Château-du-Loir et la Compagnie des Tramways de la Sarthe, du 21 juillet 1911.

Cette convention stipule que la ville de Château-du-Loir supportera toutes les dépenses supplémentaires qui pourront résulter, pour le Département, de la modification de tracé. Pour les dépenses supplémentaires qu'imposera à la Compagnie la pose des voies dans les chaussées empierrées de Château-du-Loir, la dite Compagnie recevra une allocation spéciale de 6,25 F par mètre linéaire de voie posée.

Observons un plan montrant ces deux variantes du trajet allant de la station de Château-du-Loir au lieu-dit "la Croix Bardet" qui se trouve sur la route de Château-du-Loir à Flée, à la limite des deux communes.

La variante finalement adoptée, moins longue de 400 mètres, passe par le centre ville et évite effectivement la construction de trois ponts sur l'Ire et les Profondevaux. Son seul inconvénient sera l'expropriation et la démolition partielle de plusieurs constructions le long de la rue St Jean.

Une enquête d'utilité publique d'un mois fut ouverte du lundi 30 novembre au mercredi 30 décembre 1908, inclus, sur l'avant projet de cette variante.

Le Journal de Château-du-Loir du 26 janvier et des 2, 9 et 16 février 1912 publia l'état parcellaire des propriétés expropriées situées dans le canton de Château-du-Loir, expropriations rendues nécessaires pour la construction du Chemin de fer d'intérêt local, 2^e section, Marigné-Château-du-Loir, 18,667 km.

Nous y trouvons des tableaux avec les lieux-dits, le nom des propriétaires et la contenance des terrains expropriés.

Dans l'édition du 18 avril 1913, sur 3 pages, après ce titre :

"Chemin de fer d'intérêt local, 3^e section, 5615,50 m. Requête à l'effet d'obtenir le jugement d'expropriation des terrains et bâtiments désignés par l'arrêté de M. le Préfet de la Sarthe du 6 mars 1913." Nous trouvons la liste des propriétés devant être expropriées sur la commune de Château-du-Loir. Nous y notons beaucoup de prés, taillis et landes ; quelques vignes et 6 maisons (1 chemin de St Jean, 2 au lieu-dit St Jean, 1 rue Basse, 1 rue Marchande, 1 place Nationale), 1 hangar et 1 atelier.

Ce même journal, dans son édition du 4 juillet 1913, publie l'arrêté du Préfet fixant les sommes à offrir, pour toutes indemnités, aux propriétaires et autres intéressés dans les propriétés expropriées pour le passage du Chemin de fer d'intérêt local, 3^e section sur la commune de Château-du-Loir.

La construction de cette ligne entraîna plusieurs démolitions partielles de constructions (maisons, hangars, ateliers et murs) situées le long de la rue St Jean, notamment dans sa partie basse depuis son débouché sur la place jusqu'au niveau de l'école ; ceci eut au moins l'avantage de l'élargir.

Les travaux ayant commencé sur le tronçon Le Mans-Marigné, celui-ci entra en service le 26 mai 1913, mais la guerre éclata, interrompant le prolongement de cette ligne. Il fallut attendre le 26 février 1920 pour voir la portion Marigné-Jupilles mise en service.

L'ultime tronçon Jupilles-Château-du-Loir allait enfin s'achever en 1922 et, dans son édition du 16 juin 1922, le Journal de Château-du-Loir publia cet article : *" Tramways de la Sarthe Dans quelques jours, la ligne du Mans à Château-du-Loir va être mise en exploitation. La réception de la ligne de Jupilles à Château-du-Loir a eu lieu hier".*

La mise en service eut lieu le 26 juin 1922, elle fut annoncée par voie de presse et par affiches.

Page suivante :

Fac-similé de l'affiche annonçant la mise en service de la section de ligne de Jupilles à Château-du-Loir.

Cette affiche nous renseigne sur le nombre de trains et les horaires. Notons que peu de trains étaient proposés et qu'il n'y avait pas à être pressé, puisqu'il fallait 3 h 30 pour parcourir la soixantaine de km que comportait la ligne complète. Ces horaires furent modifiés à plusieurs reprises, mais sans apporter plus de rapidité.

TRAMWAYS DE LA SARTHE

EXPLOITATION

LIGNE DU MANS A CHATEAU-DU-LOIR

OUVERTURE PROVISOIRE

De la section de ligne de Jupilles à Château-du-Loir

Au service complet des Voyageurs et des Marchandises

Le 26 Juin 1922

Et modification des horaires de la Section de ligne du Mans à Jupilles à partir de cette même date

La Compagnie des Tramways de la Sarthe a l'honneur de porter à la connaissance du Public que l'ouverture provisoire de la section de ligne de **Jupilles à Château-du-Loir**, au service des Voyageurs et des Marchandises aura lieu **le 26 Juin 1922**, et qu'à partir de cette même date les horaires ci-dessous seront appliqués sur la ligne du Mans à **Château-du-Loir**.

| TRAJET DU MANS A CHÂTEAU-DU-LOIR | | | | TRAJET DE CHÂTEAU-DU-LOIR AU MANS | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------|--------|-------------------------------------|---------------------------|--------|--------|---------|---------|
| POSITION Kilométriq. | STATIONS, HALTES et ARRÊTS FIXES | Trains Descendants | | STATIONS, HALTES et ARRÊTS FIXES | Trains Montants | | | | |
| | | 53 (a) | 55 | | 52 | 54 (b) | 56 (c) | | |
| km | LE MANS, Gare Centrale | dép. | 6 h 24 | 16 h 15 | CHÂTEAU-DU-LOIR (Station) | dép. | 6 h 00 | 15 h 50 | 17 h 25 |
| 1 | LE MANS, Gué de Maulny | | 6 h 30 | 16 h 21 | CHÂTEAU-DU-LOIR (Ville) | | 6 h 09 | 16 h 00 | 17 h 35 |
| 2 | LE MANS, La Mission | | 6 h 36 | 16 h 27 | Flée | | 6 h 24 | 16 h 15 | 17 h 50 |
| 3,2 | Pontlieue | | 6 h 43 | 16 h 34 | Thoiré-sur-Dinan | | 6 h 34 | 16 h 25 | 18 h 00 |
| 8 | Changé | | 6 h 57 | 16 h 48 | Beaumont-Pied-de-Boeuf | | 6 h 43 | 16 h 34 | 18 h 09 |
| 10,7 | Ruaudin | | 7 h 05 | 16 h 56 | Jupilles | | 6 h 56 | 16 h 47 | 18 h 22 |
| 15,2 | Mulsane | | 7 h 18 | 17 h 09 | Pruillé-l'Eguillé | | 7 h 09 | 17 h 00 | 18 h 37 |
| 17,6 | Téloché | | 7 h 27 | 17 h 18 | Marigné | | 7 h 35 | 17 h 26 | 19 h 03 |
| 22,6 | Brette | | 7 h 41 | 17 h 32 | Saint-Mars-d'Outillé | | 7 h 58 | 17 h 49 | 19 h 24 |
| 27,3 | Saint-Mars-d'Outillé | | 7 h 57 | 17 h 48 | Brette | | 8 h 14 | 18 h 05 | 19 h 40 |
| 33,7 | Marigné | | 8 h 22 | 18 h 13 | Téloché | | 8 h 29 | 18 h 20 | 19 h 55 |
| 40,7 | Pruillé-l'Eguillé | | 8 h 45 | 18 h 36 | Mulsane | | 8 h 37 | 18 h 28 | 20 h 03 |
| 45 | Jupilles | | 8 h 58 | 18 h 49 | Ruaudin | | 8 h 50 | 18 h 41 | 20 h 16 |
| 49 | Beaumont-Pied-de-Boeuf | | 9 h 11 | 19 h 02 | Changé | | 8 h 58 | 18 h 49 | 20 h 24 |
| 52,2 | Thoiré-sur-Dinan | | 9 h 20 | 19 h 11 | Pontlieue | | 9 h 12 | 19 h 03 | 20 h 38 |
| 55,8 | Flée | | 9 h 30 | 19 h 21 | LE MANS, La Mission | | 9 h 19 | 19 h 10 | 20 h 45 |
| 60,1 | CHÂTEAU-DU-LOIR (Ville) | | 9 h 44 | 19 h 35 | LE MANS, Gué de Maulny | | 9 h 25 | 19 h 16 | 20 h 51 |
| 61,5 | CHÂTEAU-DU-LOIR (Station) | arr. | 9 h 51 | 19 h 42 | LE MANS, Gare Centrale | arr. | 9 h 30 | 19 h 21 | 20 h 56 |

- NOTA :
- a) Le train n°53 n'a lieu que les **Mardi, Jeudi, Samedi** et **Dimanche** de chaque semaine.
 - b) Le train n°54 n'a lieu que les **Mardi, Jeudi** et **Dimanche** de chaque semaine.
 - c) Le train n°56 n'a lieu que le **Samedi** de chaque semaine.

Arrêt facultatif.—Les Epinettes (7 km).

A cet arrêt facultatif, les trains ne s'y arrêteront qu'autant que les voyageurs auront fait connaître leur intention d'y prendre le train ou d'en descendre. En conséquence, les voyageurs qui voudront y prendre le train devront se placer près du poteau ou plaque d'arrêt et, préalablement au passage du train, par signes très apparents, indiquer au mécanicien qu'il doit arrêter. Les voyageurs qui voudront descendre à cet arrêt devront, à leur point de départ, en avertir le conducteur, faute de quoi ils ne pourront descendre qu'à la station ou à l'arrêt suivant. **NOTA** : Dans l'intérêt des voyageurs, il leur est spécialement recommandé de toujours rappeler au chef de train, à la station précédente, qu'ils désirent descendre à l'arrêt suivant.

Observations importantes.

Les stations sont affectées au service complet des voyageurs, des chiens, des bagages, de la messagerie, des marchandises, etc ...

Les haltes sont affectées au service des voyageurs, des chiens, des bagages et de la messagerie.

Les arrêts fixes sont affectés au service des voyageurs, des chiens accompagnés et des bagages.

Les arrêts facultatifs sont affectés seulement au service des voyageurs, des chiens accompagnés et des bagages à la main.

Les arrêts fixes et les arrêts facultatifs ne font pas l'objet de taxes propres et les voyageurs qui y prendront le train, paieront comme s'ils étaient montés à la station ou halte précédente et ceux qui y descendront, comme s'ils continuaient jusqu'à la station ou halte suivante.

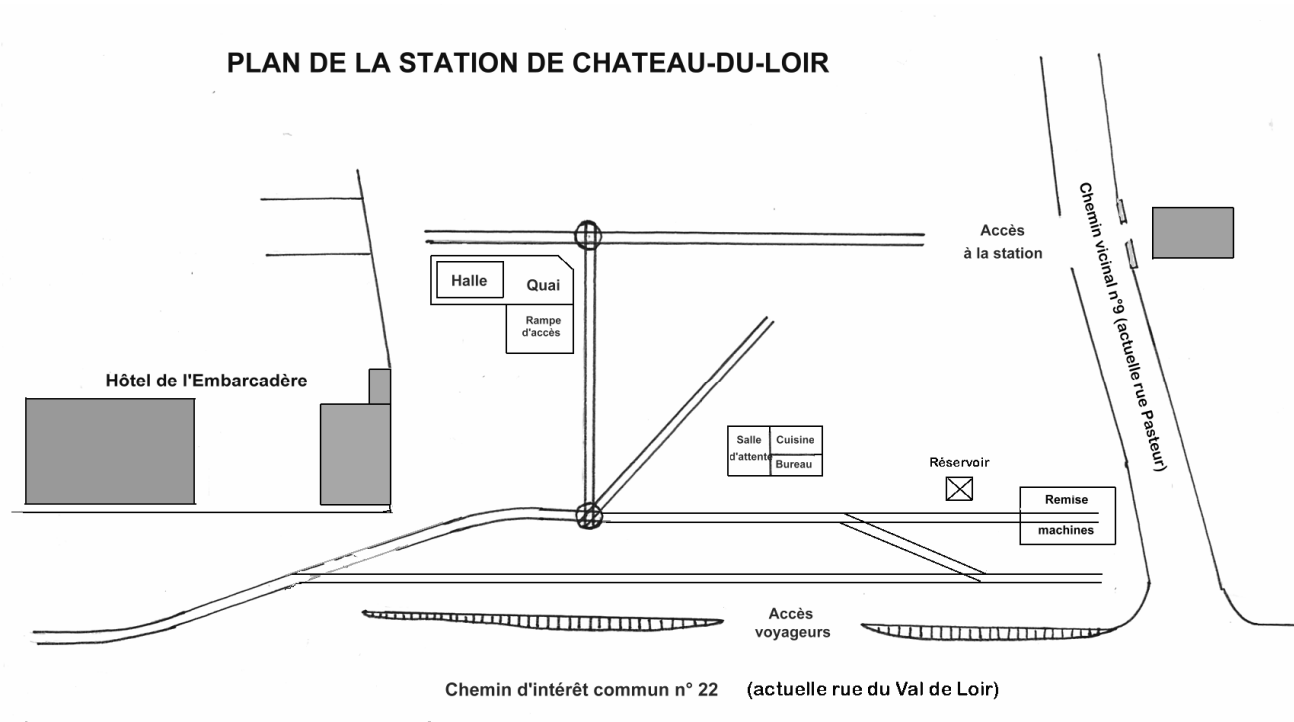
Règlements Généraux et Tarifs.

Les règlements généraux ainsi que les tarifs actuellement en vigueur sur les lignes exploitées seront applicables à la section de ligne de Jupilles à Château-du-Loir.

NOTA : Un exemplaire du recueil des tarifs et un exemplaire du Décret du 11 novembre 1917, sont à la disposition du public, au bureau de chaque station.

Intéressons nous de plus près au parcours de cette section entre Château-du-Loir et Jupilles.

Tout d'abord observons un plan de la station ou gare terminus de Château-du-Loir qui se situait en face de la gare des chemins de fer nationaux, là où se trouve l'actuelle usine Amada. Cette station comprenait plusieurs bâtiments pouvant accueillir les voyageurs, les marchandises et le matériel roulant.



Carte postale montrant cette station.

Depuis cette station la ligne traversait l'Avenue de la Gare (actuelle Avenue Jean Jaurès), se dirigeait vers le centre ville en empruntant son côté gauche.



Carte postale montrant la halte installée près du square Le Monnier, devant le café de la ville.

Notons l'architecture très caractéristique de ces haltes ou gares avec leur décor de briques de deux teintes.

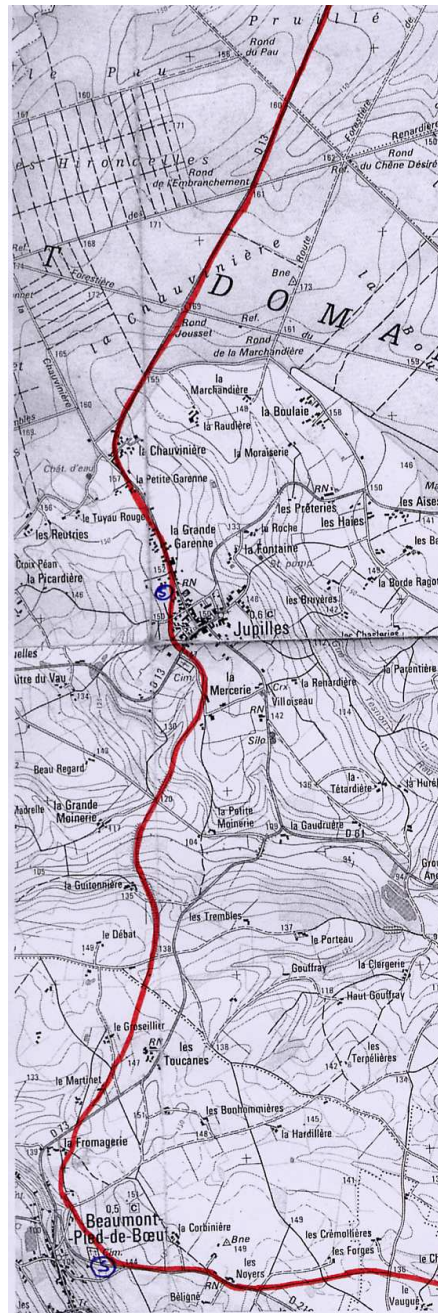
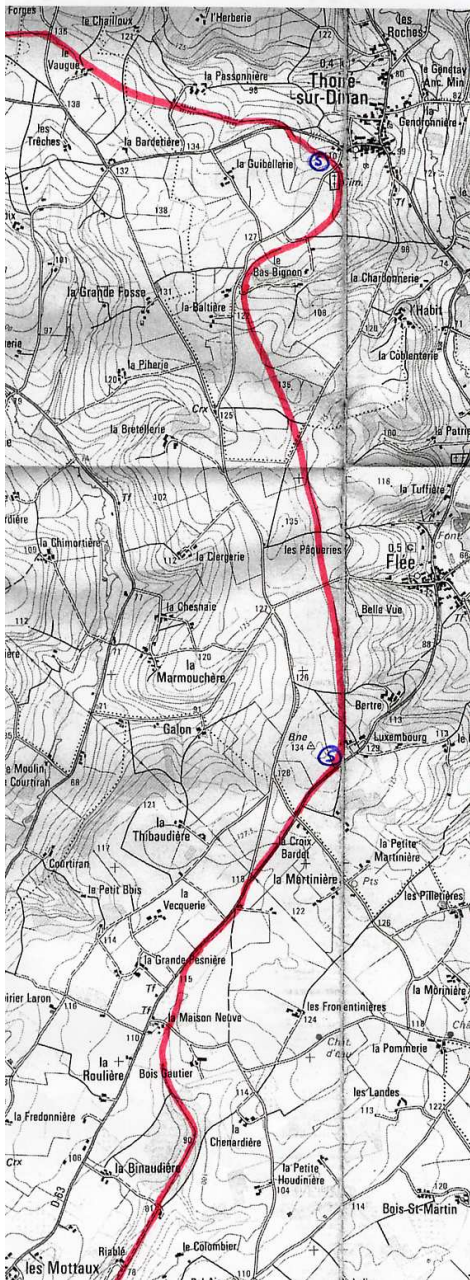
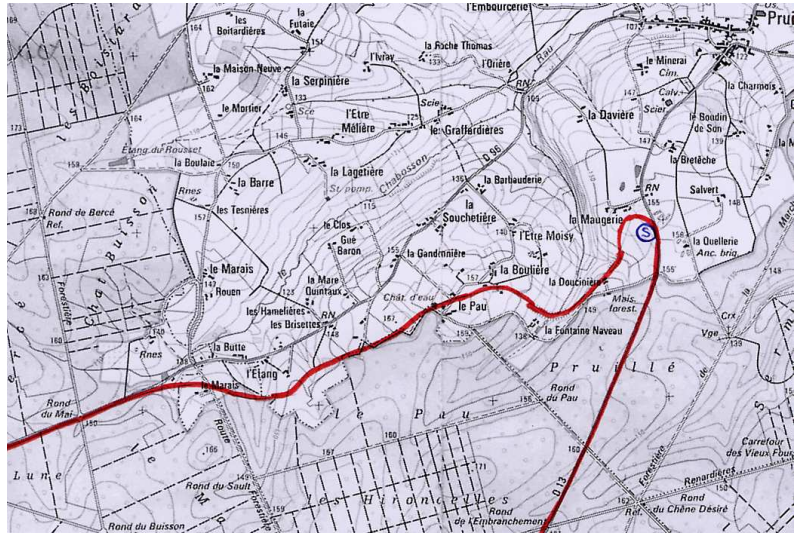
Après avoir traversé la route nationale, la voie occupait le côté droit de la rue St Jean, puis passait devant le manoir de Riablais.



Carte postale montrant la ligne traversant l'actuel Square Verrier.

Cartes montrant le parcours entre Château-du-Loir et Marigné

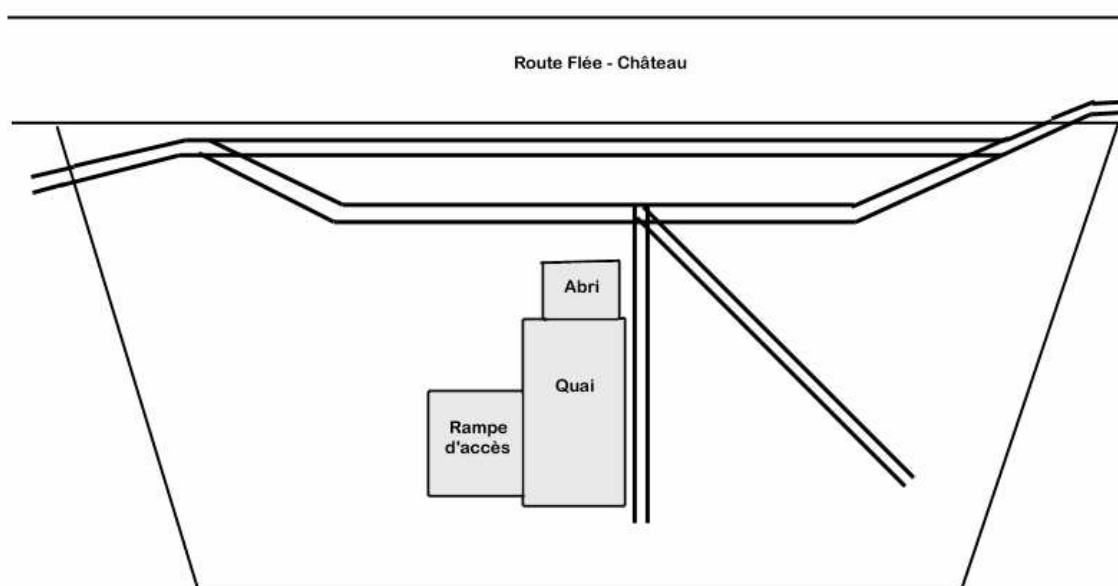
La boucle pour atteindre Pruillé-l'Éguillé



De la sortie de Château-du-Loir à la sortie de Jupilles

De là elle s'en allait en ligne droite vers le lieu-dit "Les Fontaines" sur un remblais qui existe encore et que les Castéloriens nomment "Le chemin de sable". Ensuite elle s'enfonçait dans le bois faisant suite à ce "Chemin de sable" pour gravir la pente et regagner la route de Château-du-Loir à Flée qu'elle longeait sur plusieurs centaines de mètres, mais en arrivant au sommet de la côte de Flée la ligne obliquait à gauche, juste avant le lieu-dit "Luxembourg" pour rester sur le plateau en évitant de descendre dans le bourg de Flée. La station de cette commune était d'ailleurs installée à cet endroit, là où, actuellement, se trouve un dépôt de la D.D.E. et non en haut du bourg, comme initialement prévu. La ligne continuait son cheminement sur les hauteurs entre Flée et Thoiré-sur-Dinan, mais évitait, là encore, de descendre dans le bourg de ce village. La station de Thoiré se situait en face du cimetière, là où, actuellement, est installée une petite usine. Ce parcours sur le plateau entre Dinan et Ire se poursuivait vers l'ouest pour desservir Beaumont-Pied-de-Bœuf, sans toutefois passer dans le bourg et éviter ainsi une descente puis une remontée trop raide pour aller vers Jupilles. La station de Beaumont était installée, là aussi, près du cimetière. Jupilles ne pouvait être atteint qu'après le franchissement du Dinan qui, fort heureusement à cet endroit, n'est pas encore bien éloigné de sa source et coule dans une large vallée. Sur le plan initial, le franchissement de cette rivière était prévu plus en amont, mais pour éviter une longue boucle en épingle à cheveu, il fut décidé de suivre une ligne droite pour franchir la rivière en aval de la Moinerie, ceci entraîna la construction d'un ouvrage d'art constitué d'un imposant remblais d'une quinzaine de mètres de haut dans lequel devait passer le Dinan par un aqueduc de 20 m de long, 2 m de large et 2,50 m de haut. Cet obstacle franchi, il fallait se lancer dans la montée vers le bourg. La station de cette localité se trouvait située à la place du parking de la Salle des fêtes actuelle. De là la ligne se dirigeait vers Pruillé-l'Éguillé en suivant la route et en traversant la forêt, mais elle n'allait pas jusque dans le bourg de cette localité qui comme Flée, Thoiré et Beaumont est construit à flanc de coteau ; les habitants de ces villages devaient donc effectuer plusieurs centaines de mètres et gravir la pente pour aller prendre le petit train tout près du lieu-dit "Les briqueteries". De Pruillé, la voie se dirigeait vers Marigné et traversait à nouveau la forêt dont elle ressortait au Rond de la Lune en passant sous la route Marigné-Jupilles. Ensuite elle descendait vers le bourg de Marigné dont la gare fut construite à l'entrée, sur la route de Jupilles.

Toutes les stations furent édifiées sur le même modèle et en bordure d'une route importante pour faciliter le trafic des marchandises. Voici le plan de celle de Flée.



Plan de la station de Flée

Il n'existe, à notre connaissance, aucune carte postale montrant l'une des stations entre Château-du-Loir et Marigné. Deux cartes de la gare de Marigné nous montrent le matériel roulant utilisé par la Compagnie des Tramways de la Sarthe.

Carte postale montrant le matériel roulant et en particulier un train complet.



Les 19 locomotives qui équipèrent le troisième réseau furent fabriquées par Blanc-Misseron, elles pesaient de 15 à 16 tonnes. Chaque locomotive tractait un ensemble composé de wagons pour voyageurs de deux types suivant la classe choisie par les utilisateurs et de wagons pour les marchandises, on appliquait alors le tarif "grande vitesse" pour les marchandises empruntant ces trains. Des trains composés uniquement de wagons de marchandises circulaient aussi sur les lignes et dans ce cas on appliquait le tarif "petite vitesse".

Observons, sur la page suivante, la convention de 1885 sur laquelle figurent les tarifs applicables aux différents produits transportés, la nature de ces produits et les conditions de transport.

TARIFS

Convention de 1885

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE

PRIX

Grande vitesse

Voyageurs :

| | |
|---|-------|
| Voitures couvertes, garnies et fermées à glace (1 ^{re} classe) | 0,10 |
| Voitures couvertes, fermées à glace et à banquettes (2 ^e classe) | 0,075 |

Enfants :

Au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.

De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de 7 ans, ils payent place entière.

| | |
|---|-------|
| Chiens transportés dans les trains de voyageurs <i>Sans que la perception puisse être inférieure à 0,30 F</i> | 0,015 |
|---|-------|

Petite vitesse

| | |
|--|------|
| Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait | 0,10 |
| Veaux et porcs | 0,04 |
| Moutons, brebis, agneaux, chèvres | 0,02 |

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE

Marchandises transportées à grande vitesse

| | |
|--|------|
| Huîtres, poissons frais, denrées, excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs | 0,36 |
|--|------|

Marchandises transportées à petite vitesse

| | |
|---|------|
| 1° classe : spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viandes fraîches, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes. | 0,16 |
| 2° classe : blé, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux, plâtre, charbon de bois, bois à brûler, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitume, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bières, levure sèche, coke, fer, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées. | 0,14 |
| 3° classe : pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que les minerais de fer, fonte brute, sel, moellons, meulières, argiles, briques, ardoises. | 0,10 |
| 4° classe : houille, marne, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables. | 0,08 |

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT, TRANSPORT À PETITE VITESSE

Par pièce et par kilomètre

| | |
|---|------|
| Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes | 0,15 |
| Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes | 0,20 |
| Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes, ne traînant pas de convoi | 3,00 |
| Locomotive pesant plus de 18 tonnes, ne traînant pas de convoi | 3,75 |
| Tender de 7 à 10 tonnes | 1,50 |
| Tender de plus de 10 tonnes | 2,25 |
| Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur | 0,25 |
| Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences ... | 0,32 |
| <i>Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.</i> | |
| Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide | 0,20 |
| <i>Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus 0,14 F par tonne de chargement et par km.</i> | |

4° SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS

Grande vitesse

| | |
|---|------|
| Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils | 0,64 |
| Chaque cercueil confié à l'Administration du chemin de fer sera transporté dans un compartiment isolé | 0,30 |

La section de Château-du-Loir à Jupilles ne resta en service qu'une bonne dizaine d'années, trop peu pour rentabiliser un tel chantier.

En 1926, il fut décidé d'installer l'électricité dans la station et la halte de Château-du-Loir. L'année suivante, le Conseil Municipal de cette même ville demanda la création d'un arrêt facultatif Place St Jean, ce qui fut refusé.

Cette ligne ne transportait pas assez de voyageurs et marchandises et son ouverture, en 1922, se fit beaucoup trop tardivement, puisque déjà l'automobile commençait, suite à la guerre, à connaître un essor qui allait être fatal à la Compagnie des Tramways de la Sarthe. Cette dernière était aussi en grande partie fautive car elle ne fit rien, bien au contraire, pour attirer plus d'usagers. La lenteur des trains était désespérante avec une moyenne commerciale inférieure à 20 km par heure, cette lenteur étant aggravée par l'allongement excessif de certains parcours et la multiplicité des arrêts obligatoires ou facultatifs. C'était aussi sans compter sur l'inconfort, la malpropreté repoussante, le bruit insupportable et le manque d'éclairage. Ajoutons à tout cela que si, par hasard, il y avait trop de voyageurs, le surplus était obligé de voyager debout sur la plate-forme, exposé au vent, à la pluie et aux escarbilles crachées par la cheminée trop basse de la locomotive. Parfois, quand la pente était trop raide, la machine ne pouvait la gravir et alors il était conseillé aux voyageurs de descendre pour la soulager et même payer de leur personne en poussant le convoi.

Le Journal de Château-du-Loir du 8 juillet 1932 annonçait :

"Mesures d'économies

Dans sa séance du lundi 4 juillet 1932, le Conseil Général de la Sarthe décide de fermer six lignes de tramways à vapeur : Foulletourte – La Flèche, Mansigné – Mayet, Jupilles – Château-du-Loir, La Ferté – Montmirail, Fresnay – Alençon et Montbizot – Ballon.

La fermeture aura lieu le 1^{er} janvier 1933."

La section de Brette à Jupilles fermera deux ans plus tard, tandis que notre tacot continuera à circuler du Mans à Brette jusqu'au 6 août 1944.

Le 11 décembre 1945, le Conseil Général, devant le déficit chronique et croissant, dut se résoudre à décider la cessation de l'exploitation des lignes restantes des Tramways de la Sarthe et quelques tortillardes continuèrent à circuler jusqu'en mars 1947 sur les dernières lignes en service.

Mais qu'allait-on faire de l'imposante gare centrale du Mans qui se trouvait au bord de la Sarthe, face au port du Mans, là où se trouvent les immeubles H.L.M. du Boulevard Courboulay ? Certains des bâtiments furent loués puis, finalement, en 1954, le Conseil Général décida de tout raser pour y construire le premier "gratte-ciel" mançais.

A cette occasion, le docteur Goude, Conseiller Général de Château-du-Loir, déposa, au nom d'un certain nombre de commerçants et industriels, le vœu suivant qui ne manquait pas d'originalité, surtout à cette époque, *"Étant donné le développement des transports aériens, il est à penser que, dans un temps assez rapproché, les voyages par hélicoptères se généraliseront. En fonction de quoi le Conseil Général de la Sarthe se doit de réserver l'emplacement actuel de l'ancienne gare des tramways de la Sarthe pour l'édification d'une gare aérienne que justifie sa situation centrale et son dégagement facilité par le cours de la Sarthe."* Le Conseil Général ne donna pas de suite positive à ce souhait qui aurait vu les tramways à vapeur remplacés par des hélicoptères.

Revenons à la section de ligne traversant le canton de Château-du-Loir et interrogeons nous sur ce qui se passa après sa fermeture.

Le 15 février 1933, M. Perrin, maire et Conseiller Général de Château-du-Loir, demande l'autorisation d'enlever les rails sur l'Avenue Jean Jaurès.

Dans l'édition du Journal de Château-du-Loir, du vendredi 6 juillet 1934, on peut lire :

"Conseil Municipal. Route de Château-du-Loir à Flée projetée en 1913, mais non réalisée à cause du tramway. Une lettre du Préfet du 24 mai 1934 informait le Conseil Municipal que le Département allait procéder à la vente ou cession des terrains occupés par les lignes de tramway déclassées et qu'il désire connaître ceux de ces terrains que les communes voudraient conserver pour l'établissement de chemins publics. Le Conseil Municipal émet un avis favorable à la cession de cette partie de ligne en faveur de la commune de Château-du-Loir pour la construction d'une route, le cas échéant.

Le Conseil Municipal décide d'acheter 4000 traverses, comme bois de chauffage pour l'Hôpital-Hospice, provenant de la dépose de la ligne entre la gare de Flée et la gare terminus ; elles sont cédées par l'entreprise au prix de 50 F le cent."

Le 31 octobre 1934, le Conseil Municipal de Château-du-Loir émet un avis favorable à la construction de la route par la vallée de St Jean pour rejoindre la route de Flée au lieu-dit Constantine. Il décide d'en confier l'étude au Génie Rural quand le Département aura fait le nécessaire pour l'acquisition des terrains par la commune. On peut constater que ce projet resta au fond des cartons et que seul le tronçon du square Verrier aux Fontaines demeura communal et prit le nom de "Chemin de sable".

Le 12 avril 1935 le Conseil Municipal de Château-du-Loir décide d'acquérir le bâtiment de l'ancienne gare des tramways, station ville, près du square Le Monnier, pour 400 F. Elle servira à y installer une cabine téléphonique avec appareil à pré-paiement.

Le 22 octobre 1935, le Maire informe le Conseil Municipal de Château-du-Loir que la commission départementale a émis un avis favorable pour :

- 1) la cession gratuite à la commune des terrains de l'ancienne ligne
- 2) la vente de 9 a 90 de terrain à prendre dans les dépendances de l'ancienne gare terminus nécessaire à l'élargissement des chemins devenus Rue du Val de Loir et Rue Pasteur.

Le 28 mai 1936, le Conseil Municipal de Château-du-Loir demande le classement comme chemin vicinal ordinaire de l'ancienne ligne cédée à la commune. Il accepte la proposition de la commission départementale qui propose de céder à la ville les terrains de l'ancienne gare terminus d'une superficie de 46 a 17 au prix de 5 F le m². Il accepte aussi d'acheter les bâtiments se trouvant sur ce terrain à condition de pouvoir revendre, par voie de soumission cachetée, ceux qui n'ont aucune utilité pour elle.

Cette vente aura lieu le samedi 29 août 1936, à 3 h de l'après-midi, à la mairie. Il sera vendu :

- 1) L'ancien dortoir et hall aux machines de 82 m²
- 2) L'ancien abri des voyageurs de 12,50 m²
- 3) Le bâtiment et mur à quai de l'ancienne gare à marchandises.

C'est sur ce terrain que, 3 ans plus tard, seront érigés les baraquements qui accueilleront les enfants réfugiés de Courbevoie, puis des classes de l'école primaire de filles quand celle-ci sera occupée par la Kommandantur allemande.

Voyons ce qu'il reste de cette ligne, 70 ans après sa fermeture.

Toutes les constructions ont été détruites, les terrains utilisés par la voie ont été vendus ou parfois transformés en chemins publics ou privés ; si vous cherchez bien vous pourrez retrouver la trace de tranchées ou remblais qui n'ont pas été aplanis et qui sont, la plupart du temps, recouverts d'arbres et autre végétation. C'est le cas de l'imposant remblais qui franchissait la vallée du Dinan, près de "La Moinerie", sur la commune de Jupilles.



"Le chemin de sable" pris depuis le lieu-dit "Les Fontaines.



Un chemin sortant du bois après "Le chemin de sable".



Les restes de la voie au milieu d'un champ entre Thoiré et Beaumont.

Lionel ROYER
Club d'histoire locale de Château-du-Loir
mars 2003

Pour rédiger cet exposé j'ai consulté :

- Le livre "Petits trains de la Sarthe" de Alain de Dieuleveult et Jean Edom aux éditions "Cénomane"
- Les archives du "Petit Courrier" de Château-du-Loir
- La série 5S 827 à 835 des Archives Départementales de la Sarthe.

Les documents pour l'illustrer m'ont été prêtés par MM. Armand Calvaire, Jean-Claude Marc et Jean Quinquis, que je remercie.