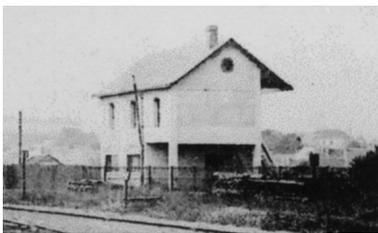


TYPES DE GARES, STATIONS, HALTES



Gare habitée avec étage et escalier extérieur :
Mamers, Bonnétable, La Détourbe, La Chartre.



Station et Halte sans étage
Loué, Parigné l'Évêque, Saint Vincent du Lorouër (ligne Le Mans - La Chartre).



Station et Halte sans étage
Degré (ligne Le Mans - St-Denis d'Orques) et la plupart des gares de la ligne.



Station et Halte sans étage
Challes (ligne Le Mans - La Chartre) et autre gare des lignes du Mans à Mamers, La Ferté-Bernard, Mayet.



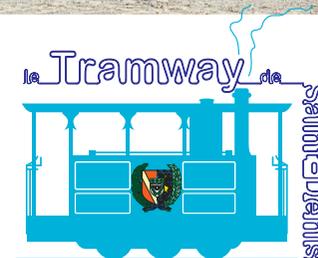
Station et Halte sans étage
Ste Osmane (ligne Le Grand-Lucé - Saint Calais).

Edité par l'association Histoire et Patrimoine Dyonisien
Visite sur rendez-vous : Tél. 02 43 57 04 25
Blog : [tramwaydestdenisdorques](http://tramwaydestdenisdorques.com)

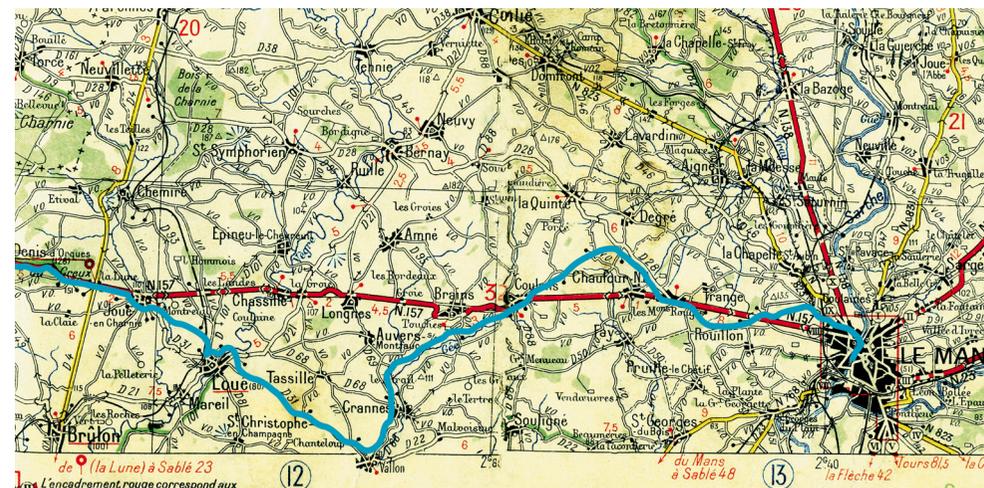
D'après doc. P. Y. Bourmeuf

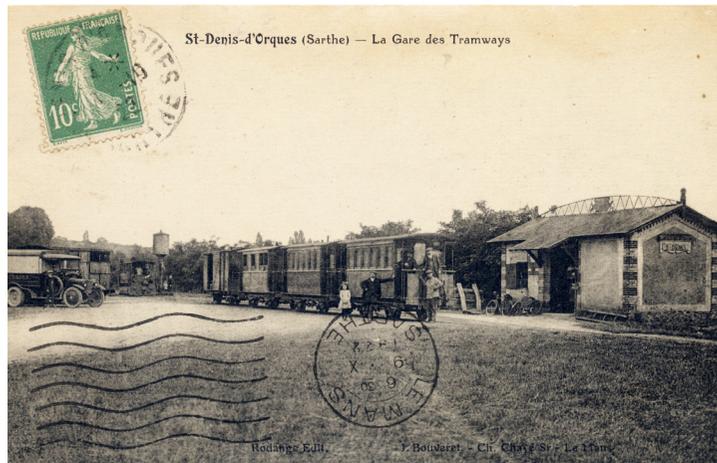


Gare des Tramways de la Sarthe
Saint Denis d'Orques



1^{er} Réseau : Le Mans - St Denis





On peut résumer l'activité de la gare de St-Denis d'Orques ainsi :

DUP : 20 août 1885
 Ouverture : 6 septembre 1888.
 Suspension : 1^{er} juillet au 13 octobre 1921.
 14 juillet au 15 septembre 1940.
 6 août au 24 octobre 1944.
 Fermeture : 1^{er} janvier 1947.



Harold de la Noë

Louis Harel de la Noë est né le 29 janvier 1852 à St-Briec, son père était notaire. Il épousa, le 15 septembre 1885, Louise Riou de Kerprigent (1864-1940) dont il aura deux enfants : Georges (1879-1915) et Marguerite (1886-1938). Harel de la Noë est décédé à Landernau le 28 octobre 1931, où il repose désormais.

Après une affectation dans le Finistère de 1891 à 1893, il revient dans le département de la Sarthe au poste de chef de service départemental des Ponts-et-Chaussées.

Il améliore la navigabilité de la Sarthe et du Loir, mais surtout le parachèvement du réseau des tramways départementaux par l'établissement de 127 kilomètres de lignes nouvelles.

Le couronnement de son œuvre est la construction de la gare centrale du Mans et du pont en « X » en 1898.

Le souvenir de cet architecte mérite d'être rappelé à la mémoire, ne serait-ce par l'engagement de ce grand ingénieur à l'égard de ses semblables, matérialisé par son souci de la perfection jusque dans le détail, comme s'il avait voulu démontrer que progrès et beauté vont de pair et doivent profiter à tous les hommes.

Propos attribués, en 1902, à Harel de la Noë :

« Je construis le réseau des tramways, pour les 50 ans à venir. Au-delà, l'évolution de l'automobile modifiera les besoins. »

Propos on ne peut plus visionnaires : le réseau des TS, mis en service en 1897, verra sa dernière exploitation en 1947, soit exactement au bout de cinquante ans, remplacé par les transports routiers.

Sources : M. Claude Wagner - Archives historiques de la SNCF - Archives départementales.

L'inauguration a lieu les 8 et 9 octobre 1898, en présence du Ministre de l'Agriculture et de M. Cavaignac, Président du Conseil Général de la Sarthe et ancien Ministre de la Guerre depuis un mois. De par le style qu'il donne à cette construction et à celle de La Ferté-Bernard, l'architecte Harel de La Noë est surnommé « *Le Père Nougat* ». La gare des tramways sera démolie en 1955.

La construction des réseaux des Tramways de la Sarthe a été réalisée dans la recherche de l'économie. Elle obéit à la règle des 3 x 15 : rails de 15 kg/m, locomotives de 15 t., vitesse commerciale de 15 km/h. Les lignes empruntent souvent, les rues des villes et des villages suivant l'accotement des routes.

Les gares intermédiaires comprennent fréquemment une voie directe, une voie de manœuvre et de croisement, possèdent une plaque tournante et sont équipées d'un point d'eau.

Les bâtiments sont constitués d'un abri voyageur ouvert sur l'extérieur et d'un bureau pour la receveuse qui est isolée par une porte, du reste de la gare.

À St-Denis, il existe encore la remise pour la locomotive construite à la même époque que la ligne de Tramways. La poutre de charpente était façonnée pour laisser le passage de la cheminée de la machine ; sur le toit une double charpente, plus petite et surélevée, permettait la ventilation du local. Ces détails ont disparus lors de la remise en état du lieu, mais sont visibles sur les cartes postales du XIX^{ème} siècle.

À proximité fut construite une maison à étage, avec une grange-remise pouvant servir d'étable. La construction fut réalisée par les époux Bourgault qui occupèrent la maison d'habitation jusqu'en 1924 (décès de Mme Bourgault).

Les faibles résultats de l'exploitation conduisent à suspendre le service sur différentes lignes : la section Loué - St-Denis d'Orques est fermée à tout trafic le 1^{er} janvier 1935, mais compte tenu de l'état de guerre, le service reprend sur certaines lignes, mêmes déclassées, non déposées. Le trafic « voyageurs » a été fermé entre St-Denis d'Orques et Le Mans, de début 1937 à mi-septembre 1940. Entre ces deux dates, seuls des trains de marchandises auraient circulés, mais avec récupérations de rails et appareils de voies de croisement dans certaines gares, comme par exemple à Degré-La Quinte.

Dès le 15 septembre 1940, le Préfet de la Sarthe signe un arrêté de remise en service des lignes afin de permettre la reprise de l'activité et la circulation.

L'année la plus mouvementée du réseau fut assurément 1944, où les sabotages et les bombardements se poursuivent jusqu'à la Libération. En 1945, la demande de transport s'amplifie, la mise en service d'autorails en avril améliore fortement la desserte des voyageurs.

Début juin 1946, les premières estimations présentées au Ministère sont rejetées avec une annonce de déficit de l'ordre de 18 millions de francs.

Partant de cette situation, le Ministère demande la suppression du réseau et le remplacement des Tramways de la Sarthe par un service d'autocars. C'est la STAO, qui offre d'assurer l'exploitation sans contrepartie.

Origine des tramways



Le terme de **Tramway** provient de l'anglais tram-way : **tram** = rail plat et de **way** = voie

Dès les années 1860, les premières lignes de tramways utilisèrent les chevaux.

Alphonse Loubat fait partie de ces hommes entreprenant du XIX^e siècle. Il est né le 15 juin 1799 à Ste-Livrade, dans le Lot-et-Garonne, meurt à Ville d'Avray le 19 septembre 1866 à l'âge de 67 ans.

Il vit en France et aux Etats-Unis de 1827 à 1857 et participe à la création du premier tramway à New-York. De retour en France, il n'a qu'une obsession : faire de même. Il demande le brevet d'invention « pour un système de chemin de fer à orniers » qu'il obtint à Paris le 9 décembre 1852.

Le New York Times du dimanche 14 octobre 1866 rend hommage à Alphonse Loubat :

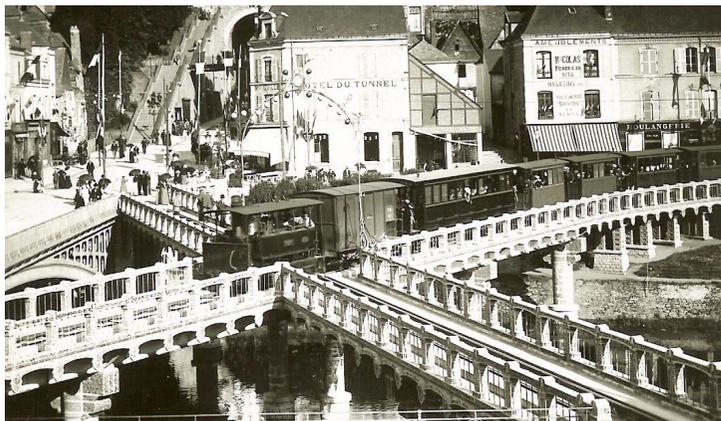
« Extrêmement intelligent, bien informé grâce à ses voyages, il parlait de manière très claire et efficace. Ses relations avec les personnes de la haute société étaient connues. Il était très respecté tant ici qu'à Paris pour ses qualités de tête et de cœur ».

Le tramway départemental

On crut un moment, en cette fin du XIX^e siècle, que le rail dominerait la route. Le réseau des grandes lignes laissant à l'écart les petites bourgades, le Conseil Général du département de la Sarthe décide d'ouvrir un réseau de tramway à vapeur à voie étroite, circulant en grande partie le long des routes existantes, afin d'en limiter au maximum le coût d'exploitation.

Sous l'impulsion de Joseph Caillaux, alors Ministre des Finances et Président du Conseil Général de la Sarthe, le 6 mars 1880, une loi déclare d'utilité publique les deux premières lignes, puis en 1895, tout le réseau de la Compagnie des Tramways de la Sarthe.

La création de la Compagnie des Tramways est due à la rencontre entre un maître de forges, qui souhaite obtenir une desserte ferroviaire de ses usines, avec des constructeurs de matériel ferroviaire et des capitalistes. Cette association va se traduire par la création de plusieurs réseaux départementaux en France, dont celui de la Sarthe qui atteindra 430 kilomètres.



La formation de ce réseau s'est effectuée en étapes successives. Le 18 avril 1878, le Conseil Général présente un appel à candidatures pour la concession d'une ligne d'Antoigné à Ballon avec desserte de la fonderie Chappée et une ligne reliant Le Grand-Lucé au Mans.

C'est M. Faliès qui fut retenu par la convention du 28 décembre 1878 sous le régime de la Loi Migneret de 1865. L'Etat subventionne le tiers des dépenses, le département livre les terrains et reçoit un quart des recettes. Le concessionnaire prend à sa charge la superstructure, le matériel fixe et roulant ainsi que l'outillage nécessaire à la maintenance.

Après des hésitations sur la largeur de la voie à adopter (0,75 ou 1 m) la déclaration d'utilité publique est présentée le 27 avril 1879 et le décret paraît le 6 mars 1880 (le choix de la largeur de voie sera d'1 m). Les travaux des deux premières lignes commencent la même année.

Le premier réseau est construit dans l'intérêt général, sans tenir compte de considérations électorales ; il sera également plus rentable et restera en service jusqu'à la fin. Le second réseau sera construit avec beaucoup moins de cohérence : de nombreux élus demandent que le tramway passe dans leur commune.

Suite à la réussite des premières lignes, le Conseil Général décide sous la loi Freycinet de 1880, la construction du prolongement du Grand-Lucé à La Chartre (17,7 km), ainsi que la construction de la nouvelle ligne Le Mans - Loué - St Denis d'Orques (45,7 km).

Le 11 août suivant, la société anonyme se substitue au concessionnaire primitif et prend la dénomination de « Compagnie des Tramways de la Sarthe ». La ligne Le Mans - St-Denis d'Orques est la première ligne concédée à la nouvelle compagnie et sera ouverte à l'exploitation le 17 septembre 1888.

Le raccordement de la gare de St-Denis d'Orques avec la gare de St Jean-sur-Erve (département de Mayenne) aura lieu le 10 septembre 1907. La section interdépartementale reliant la gare de St-Denis d'Orques à St-Jean-sur-Erve sera fermée définitivement le 1^{er} janvier 1934.

Le premier réseau, construit de 1882 à 1888, se compose de trois lignes :

- Antoigné – Ballon (6,8 km),
- Le Mans – La Chartre (48,3 km),
- Le Mans – St-Denis d'Orques (45,7 km).

La gare primitive du Mans, au Gué-de-Maulny, devient très vite trop petite, et il faut envisager son transfert. Les autorités choisissent un terrain, en bordure de Sarthe, récemment libéré par la démolition de l'hôpital. Harel de la Noé est chargé d'établir les plans de cette nouvelle gare aux dimensions imposantes. Les travaux de construction commencent au début de l'année 1895 et se terminent fin 1898. On voit s'élever le bâtiment des voyageurs, la remise des locomotives, le siège social et les bureaux, le grand hall métallique, le château d'eau et le mur de clôture.

Il faut construire des ouvrages d'art pour le franchissement de quelques difficultés naturelles ; on peut citer le pont de Loué et de Dehault (pont métalliques), et le fameux pont en X, au Mans, qui permet le croisement au-dessus de la Sarthe des voies de tramways de la Sarthe et de celles des tramways électriques du Mans.

