

LA LIGNE CHATEAU DU LOIR-LE MANS

15 ANS DE TRAIN À PRUILLÉ L'ÉGUILLÉ 1920-1935

Patrice BOURBAO
Roxane DAIRON
Yves PIRAUT

LES GARES AVANT ET APRÈS CELLE DE PRUILLÉ-L'ÉGUILLÉ (suite)



3 – La gare de SAINT-MARS-D'OUTILLÉ

Enfin un texte sur le tortillard qui passait à Pruillé-l'Éguillé :

« D'abord, on disait le tramVay.

La construction de la ligne a commencé en 1908. À travers les champs, les prés, les bois on a remué la terre, enlevé ici pour raser une butte, ajouter là pour combler un vallon. De déblai en remblai on a réduit les dénivellations. Les propriétaires de terrains ont dû céder devant l'expropriation. Celui de la Frogerie avait voulu protester, on a fait passer la ligne dans sa cour ...

Il en a fallu des terrassiers ! La ceinture de flanelle bleue ou rouge autour des reins, ils maniaient la pelle et la pioche douze heures par jour à raison de 6 sous (30 centimes) de l'heure. Certains se déplaçaient de loin, à pied.

M. LUCE, ancien maire de Saint-Mars, né en 1891, me disait naguère qu'il connaissait un homme habitant Bois-Martin qui venait à pied chaque matin travailler au remblai de la Gonterie.

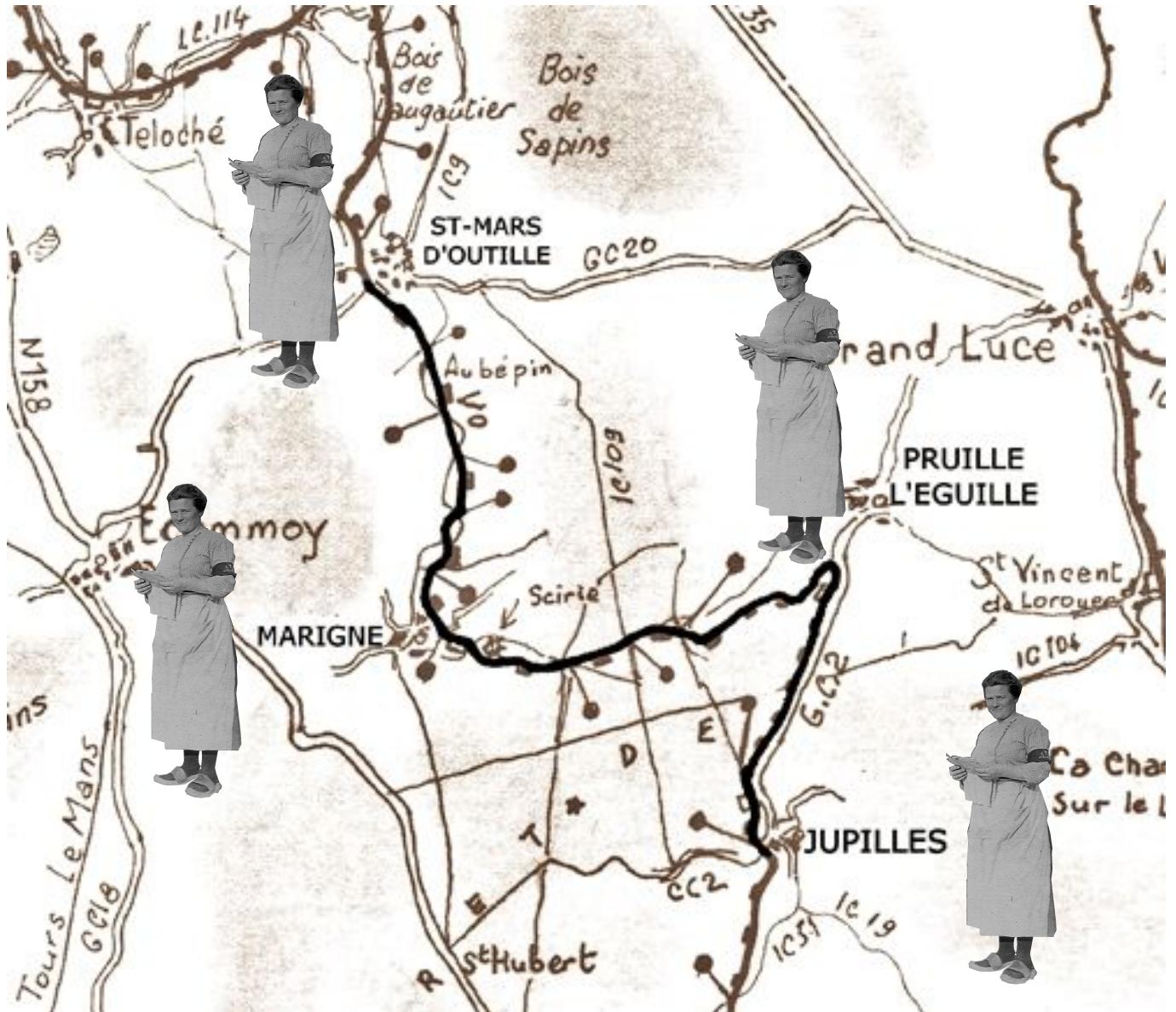
L'inauguration de la ligne eut lieu en 1912. la gare était une petite construction en briques, la même partout. Celles de Ruaudin et Mulsanne étaient en-

core visibles il y a quelques années.

En même temps que la ligne, un café a été construit à côté par LECHÄBLE qui devenait négociant en produits du sol.

La fonction de chef de gare fut assurée par la mère MARTIN, puis par la mère TRIGOLET ensuite, toutes deux épouses des deux cantonniers de la ligne, MARTIN étant le chef. Elles habitaient dans le bourg et venaient assurer leur service à l'heure des trains ; elles portaient un brassard : T. S. (Tramways de la Sarthe).

La ligne partait de Jupilles (plus tard, elle fut prolongée jusqu'à Château-du-Loir), traversant la forêt pour arriver à Marigné, coupait le territoire de Saint-Mars diamétralement : la Gonterie, la Détourbe, la gare, franchissait la route d'Écommoy, se dirigeait vers la route de Téloché, passait à l'écart de la place d'Armes, puis gravissait la côte des Vignes et de Rochefort, allait se perdre à Brette, virait par Téloché et s'élançait vers la « capitale » par Mulsanne et Ruaudin, pour enfin déboucher à Pontlieue. Elle traversait l'Huisne, comme l'avenue Jean-Jaurès, passait sous le viaduc, obliquait à gauche, passait donc devant la Grande Gare et s'achevait sur les quais de la Sarthe. Là se trouvait la gare principale où aboutissaient



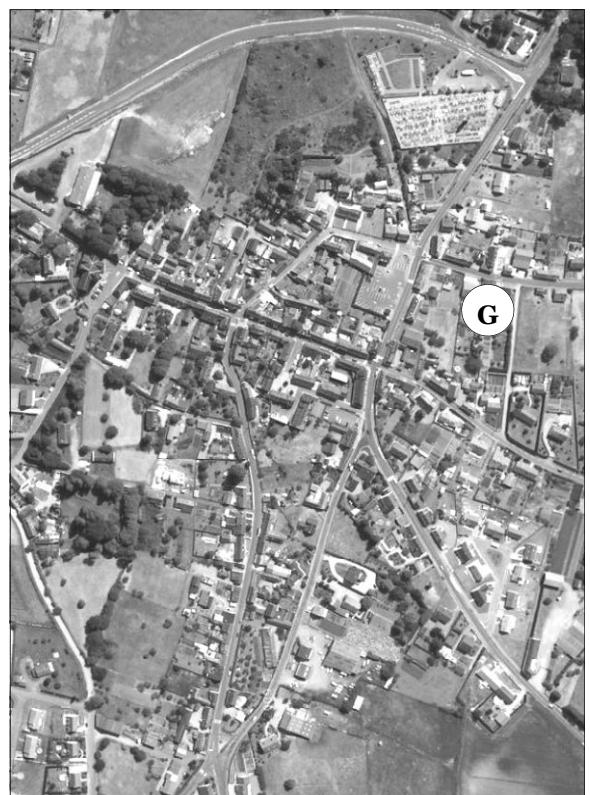
toutes les lignes du département. Voilà notre tortillard ! Saint-Mars eut donc son train, sa gare. La vie économique en fut changée.

Chez LE CHABLE, les cultivateurs livraient leurs productions : blé, avoine, seigle, pommes de terre, marrons, pommes à cidre et à couteau, paille, foin, cidre, pommes de sapin. La bascule pour peser leurs chargements fut une innovation pratique. Ils n'étaient plus obligés de se rendre à Ecommoy pour leurs livraisons. Quand l'embarquement est terminé, on va boire une chopine chez « Gars CHÂBLE ». Le vendredi surtout, jour de marché au Mans, on voit les gens descendre le bourg avec un sac de voyage à la main ; le jeudi, la mère de famille accompagnée de ses enfants, tenant son panier noir à couvercle qui contient les provisions de la journée.

« Pressons-nous, le train va point nous attende ! »

Le bois, les matériaux de construction, les engrains, le charbon pour les locomobiles des batteries, tous ces matériaux lourds arrivaient à la gare. Le trafic marchandises facilitait la vie économique. Enfin, ce tramway permit aux personnes de se déplacer : vers Marigne, Jupilles, vers Le Mans surtout, la capitale, jour de marché le vendredi, foire aux oignons fin août, très fréquentée. On partait le matin, on revenait le soir. Notre Saint-Mars sortait de son isolement.

Un train était composé de deux ou trois wagons, parfois





quatre. La locomotive soufflait, pouffait, crachait. Dans les montées, lorsque le convoi était important, elle peinait, avançait au pas. En hiver, si le verglas recouvrait les rails, elle patinait, les voyageurs devaient descendre, marcher et pousser. Comme au temps de la diligence !

Les passages à niveau n'étaient ni gardés ni signalés, le train sifflait souvent, très souvent, les attelages attendaient ; les accidents étaient peu fréquents. D'ailleurs, la vitesse ne pouvait excéder 40 kilomètres à l'heure. De Saint-Mars au Mans, l'horaire prévoyait une heure et quart. Mais il n'était pas toujours réalisé, des incidents provoquaient des retards. Le chauffeur en prenait à son aise ; nous l'avons vu souvent s'attarder au café, avec le copains.

Notre tortillard comportait des inconvénients, il faut le reconnaître : d'abord, il fallait arriver à l'heure, nous n'étions pas habitués à cette contrainte ; la locomotive crachait derrière elle sa fumée sulfureuse, une mitraille de poussière et de charbons rouges, le courant d'air vous envoyait tout cela dans le wagon si les fenêtres étaient ouvertes, on avait des *bourriés*

plein les yeux, de la poussière se déposait sur les vêtements et les banquettes ; les vitres vibraient et *derdinçaient* tellement qu'on s'entendait à peine. En hiver, pas de chauffage, on grelottait ; cependant des bouillottes métalliques posées sur le plancher permettaient de se réchauffer les pieds.

À Pontlieue, les employés de l'octroi montaient dans les wagons. « *Vous n'avez rien à déclarer ?* » Ils fouillaient, soupesaient. Il fallait payer pour toutes les marchandises. À la Mission, arrêt encore : le vendredi, les paysannes en goulane et en sabots découverts, les paysans en blouse bleue avec la casquette de soie noire descendaient leurs paniers et leurs sacs : beurre, œufs, lapins, poules, marrons, pommes, poires, *guines*. Tout cela allait au marché.

En 1930, lorsque je faisais mon temps à la caserne du 117 au Mans, le tramway avait encore une activité suffisante. Je le prenais pour venir en permission. Mes parents habitaient à l'Aubépin, dans le haut de la côte des Proulières. Je ne descendais pas à la gare ; dans la montée, lorsque la vitesse était assez réduite, je me plaçais sur le marchepied, je me débarrassais d'abord de mon sac de voyage, puis, en soupleesse, je me laissais tomber. Quelques minutes plus tard, j'arrivais à la maison.

Bientôt, à cause de la concurrence de la route, le trafic devint insuffisant et la compagnie, déficitaire.

Alors, on n'entendit plus le sifflet derrière le coteau, on ne vit plus le panache de fumée au-dessus de la haie, le petit train cessa son vagabondage à travers champs et prés.

Ce fut bien dommage : il s'était si bien intégré à notre bocage ...

Mais les temps se sont mis à marcher trop vite pour lui. Il n'a duré qu'une génération. »

Gaston CHEVEREAU (1909-2003)

