

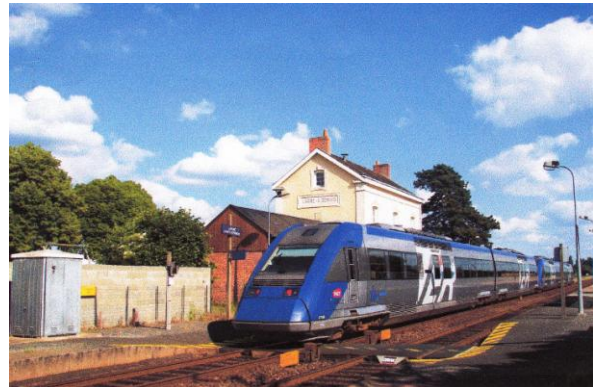
3ème partie traitée par l'association « la clef de vôte » de Saint Gervais-en-Belin

Maintenant :

A la gare de Laigné – Saint- Gervais, l'activité marchandise et ses hangars ont disparu. Seule la station « voyageurs » reste et est très appréciée par plusieurs centaines de personnes (étudiants, employés, touristes, voyageurs vers Paris...)

Depuis les années 2000, le trafic journalier représente en moyenne dans les deux sens de circulation 19 TER voyageurs et 1 ou 2 trains de fret.

La vitesse maximum est de 140 km/h sur le parcours, sauf sur le tronçon de Château du Loir, plus délicat où elle est limitée à 120 Km/h.



T.E.R. en gare de Saint Gervais

La vie du chemin de fer « Tours - Le Mans »

Après 3 années de travaux, la ligne de chemin de fer Tours – Le Mans est mise en service le 19 juillet 1858 sur une seule voie ! En effet, les trains se croisaient sur une seule longueur en double voie installée à Château du Loir. Pour les deux premiers trains, l'un partant de Tours à 6 h40, l'autre du Mans à 6 h35, ils devaient arriver à la même heure entre 8 h15 et 8 h30 à la gare de Château du Loir. Le tarif ci-dessous paru dans la presse régionale, indique un temps de parcours pour les 94 km de trois bonnes heures. Pour tenir la moyenne de 30 km/h sur ce trajet, il fallait donc faire des pointes approchant les 50 km/h... de la folie !

Chemin de Fer de Tours au Mans.									
SERVICE D'ÉTÉ.									
TOURS AU MANS.									
PRIX DES PLACES				TOURS départ.		matin soir.		matin soir.	
1 ^{er}	2 ^e	3 ^e		11	58	2	40	6	30
1	75	50		12	49	3	02	6	52
1	75	1 30	90	12	52	3	16	7	06
2	25	1 60	1 10	12	47	3	32	7	22
3	25	2 50	1 80	1	13	4	47	7	39
4	75	3 30	2 50	1	13	4	7	39	8
5	50	4 10	3 50	1	27	4	20	8	8
6	40	4 80	3 50	1	40	4	35	8	23
6	85	5 10	3 75	1	50	4	46	8	33
7	85	5 90	4 30	2	75	7	8	22	9
8	60	6 45	4 75	2	20	5	32	9	6
9	40	7 05	5 15	2	32	5	37	9	20
10	20	7 55	6 00	2	44	5	51	9	32
11	10	8 30	6 10	soir.	soir.	soir.	soir.	matin	
				3	6	9	30	10	
LE MANS AU TOURS.									
PRIX DES PLACES				LE MANS départ.		soir.		matin	
1 ^{er}	2 ^e	3 ^e		5	35	6	35	10	30
1	90	65	50	5	50	6	50	10	45
4	50	1 15	80	6	2	7	2	10	55
4	80	1 35	1	6	16	7	17	11	7
3	10	2 25	1 60	6	31	7	35	11	23
4	30	3 20	2 30	6	48	7	54	11	39
4	70	3 55	2 60	6	57	8	3	11	48
5	60	4 20	3 10	7	15	8	27	12	7
6	13	4 60	3 40	7	26	8	39	12	17
6	95	5 20	3 80	7	40	8	53	12	29
7	95	5 95	4 35	7	59	9	13	12	45
8	75	6 55	4 80	8	14	9	29	12	58
9	65	7 20	5 30	8	29	9	45	1	14
11	10	8 30	6 10	soir.	soir.	soir.	soir.		
				8	54	10	10	1	34

Prix des places et horaires, Document Monique Royer de St Christophe 37

Ce n'est qu'entre les deux guerres que la double voie est installée sur tout le trajet. Les travaux de doublement de la voie sur la totalité du parcours auront été très longs. Ils avaient débuté peu avant la guerre 14/18 et se sont terminés avant la guerre 39/45 (25 ans)



Pose du ballast

Dès sa création en France, au début des années 1850, les chemins de fer sont utilisés sans réticence. Les gens se déplaçaient plus vite, plus confortablement et plus sûrement que sur les chemins ou routes empierrées avec des diligences tirées par des chevaux...

Le chemin de fer modernise la vie de l'époque.

Napoléon III est venu au Mans en juin 1856. Il a visité également Laval, Angers... Tout cela en train, confirmant ainsi ce nouveau mode de transport.



Locomotive P O 1854 - 1858

Tours- Le Mans était classé ligne secondaire. Les locomotives n'étaient pas des plus performantes, voire déjà un peu fatiguées, car elles provenaient des lignes les plus fréquentées sur de plus grands axes. On dit d'ailleurs que la côte de Belin située entre les gares de Laigné-Saint-Gervais et Ecommoy leur était fatale, surtout les jours du marché d'Ecommoy, plus de personnes avec plus d'animaux, de fruits, de légumes... les hommes devaient descendre et pousser sur quelques centaines de mètres ! Mais devant la fréquentation de ce nouveau moyen de transport, les améliorations n'ont pas tardé à venir.

Dans la chronique de 1900/1999 de B. Jamin, une place importante nous indique le désir des habitants de développer la station – gare de Laigné - Saint-Gervais.

L'apogée de l'activité marchandises et voyageurs s'est située de 1900 à 1950 et a constitué un avantage non négligeable pour le développement du secteur.

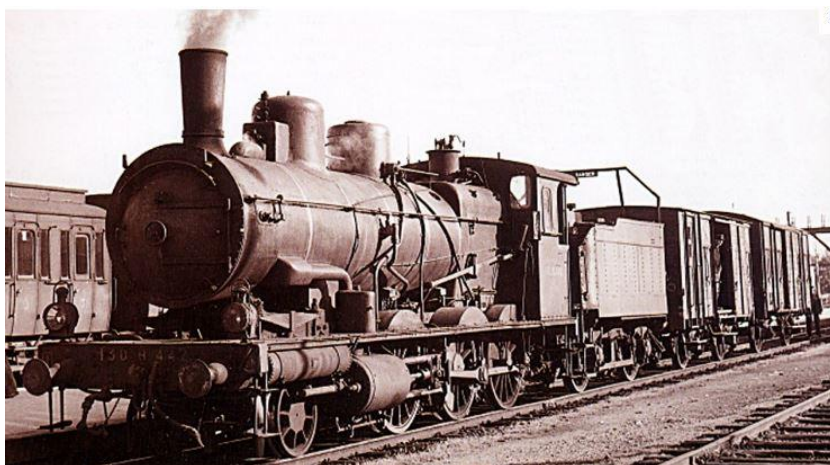
Ainsi en 1900, le conseil municipal de Saint-Gervais-en-Belin dans sa séance du 6 mai, prit une délibération demandant à la compagnie des chemins de fer d'Orléans, d'agrandir la gare en raison de l'importance du trafic et de l'activité des commerçants du pays. Il y était reçu toutes les marchandises des communes environnantes dans des entrepôts aménagés le long de la ligne représentant une superficie couverte de près de 1700 m² avec une longueur de quai de plus de 50 m.

Dans les années 1950 pour gérer tout le trafic, nous comptons trois employés SNCF à temps plein :

1 chef de gare et 2 adjoints et ce jusqu'en 1965.

Le nombre d'agriculteurs livreurs qui utilisaient régulièrement les services du rail, était estimé à 200. Quant aux commerçants, nous en comptons 10, qui employaient ce mode de transport pour leurs expéditions :

- J. Friquet de Saint Gervais-en-Belin.
- A. Chevrier de Laigné-en-Belin.
- L. Houdayer de Téléché.
- A. Jamin de Téléché.
- Moncelet du Rédit à Téléché.
- Pageot de Laigné-en-Belin (courtier)
- D. Ossun de Saint-Gervais-en-Belin.
- Avice du Mans.
- Ch. Chesnier de Saint-Gervais-en-Belin.
- Robert Coulon de Laigné-en-Belin qui à lui seul représentait après 1945 près de 65% du trafic. L'activité de la maison Coulon a commencé dès 1909 avec Louis Coulon qui fournissait aux agriculteurs des tourteaux ; puis cette entreprise poursuivit avec de l'import-export.



Train de marchandises

Ainsi en 1920, on expédiait en saison en provenance de toute la Sarthe, 7 à 10 wagons de cassis vers l'Angleterre ; le cassis était conditionné dans des paniers de viorne (quisse) et mis sur wagons en gare de Laigné - Saint-Gervais. De même, il était expédié par train vers la Belgique et l'Allemagne de la pomme à couteaux (pomme de jaune et de groseille : locart).

Autres marchandises :

Entre 1945 et 1980, c'est 3000 à 4000 tonnes par an de pommes de terre de variété BF 15 qui sont ainsi expédiées et près de 40 tonnes de variété Sirtema ou Bintje.

- 2000 tonnes par an de pommes à marmelade : pommes aigres pour la confiture ou pour les cidreries de Rémalard dans l'Orne et de Vernie dans la Sarthe.

- 1000 tonnes de pommes à couteaux de diverses variétés et notamment des reinettes du Mans, des pommes-groseilles...

- 2000 tonnes par an de pommes à cidre (Fréquin, Doux-Barré, etc...).

En pleine saison, il était expédié jusqu'à 20 wagons par jour.

- 800 tonnes de filasse de chanvre par an dont 300 à 400 tonnes par la maison Coulon.

Lors des livraisons de chanvre à la gare, il était dénombré jusqu'à 100 charrettes chargées de filasse qui faisaient la queue sur la route (aujourd'hui rue de Touraine).

Cette livraison représentait un moment important pour les exploitants de la région et constituait pour beaucoup l'apport d'argent le plus substantiel de l'année. Cela méritait bien un arrêt « prolongé » au café de la gare chez Pohu-Pasquier !

- 100 tonnes de semence de pommes de terre par an.

- 4000 tonnes d'engrais (N.P.K., azote, acide phosphorique et potasse) par an.

En pleine saison de fin septembre à novembre, 200 à 400 kg de champignons par jour.

L'expédition se faisait en train express en direction du marché de la Villette à Paris et ce à partir d'une production locale des landes de la Noirie et des Ardriers. Expéditeurs : Mrs Gohier et Barrier.

- Les bovins : expédition d'un wagon de veaux de lait vers la Villette tous les mardis (50 veaux environ) par le négoce local (Busson, Chicouane, Landeau).

- 100 wagons de bois de mine par an pour le boisage des galeries ce qui représentait environ 1500 m3.

Quant au courrier reçu le matin, il représentait 6 à 7 sacs postaux et peut-être autant le soir.



Ancien sac postal SNCF