

PAYS D'ART ET D'HISTOIRE DU PERCHE SARTHOIS



TUFFÉ

1 MINUTE D'ARRÊT

HISTOIRE D'UNE GARE DE LA LIGNE MAMERS – SAINT-CALAIS

Coordination / réalisation : Sibyl Davy – Sylvie Lemercier. Montage sonore et mise en ligne : Arnaud Retailleau. Graphisme : Carole Derré. Cartographie : Jean-Pierre Maupay – Carole Derré. Fabrication : Actif Industrie. Crédit photographique : sauf mention contraire Cemjika - Perche Sarthois. Exposition présentée avec le concours du département de la Sarthe, de la commune de Tuffé Val de la Chéronne ainsi que l'association Transvap et réalisée avec le soutien financier de la Région des Pays de la Loire et du Ministère de la Culture. Le Pays du Perche Sarthois remercie toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation de cette exposition par la mise à disposition de leur documentation et leurs précieux conseils.

Pays du Perche Sarthois
24 avenue de Verdun
72 404 La Ferté-Bernard

02 43 60 72 77  
Perche-sarthois@orange.fr
www.perche-sarthois.fr



BRÈVE CHRONOLOGIE DU CHEMIN DE FER & DE LA LIGNE MAMERS – SAINT-CALAIS

“Le temps nous étreint, le temps nous égare, le temps nous est train, le temps nous est gare.”
Jacques Prévert

1825

Première ligne de chemin de fer en Angleterre

1827

Première ligne de chemin de fer en France entre Saint-Etienne et Andrézieux pour le transport du charbon

1854

Arrivée du train en Sarthe avec la ligne Paris – Brest desservant La Ferté-Bernard / Boëssé-le-Sec / Connerré / Montfort-le-Gesnois / Saint-Mars-la-Brière en Perche Sarthois

1867

Début des travaux de la ligne Mangers – Saint-Calais

1872-73

Inauguration de la gare de Tuffé et ouverture de la ligne Mangers – Saint-Calais

1882-1922

Développement des trois réseaux de tramways sarthois

1910

Halte supplémentaire sur la ligne Mangers – Saint-Calais construite à Prévelles

1946-47

Fermeture des réseaux de tramways sarthois

1965

Fin du transport des voyageurs sur la ligne Mangers – Saint-Calais

1977

Fin du transport des marchandises

1978

Exploitation touristique de la ligne Mangers – Saint-Calais sur la portion Connerré – Beillé – Bonnétable par l'association TRANSVAP

1981

Mise en service du premier TGV

LE TRAIN EN PERCHE SARTHOIS

L'arrivée du train à Tuffé s'inscrit dans le développement du chemin de fer en France au XIX^e siècle, de la création du réseau national aux lignes d'intérêt local.

LA NAISSANCE DES PRINCIPAUX RÉSEAUX

Le chemin de fer voit le jour en Angleterre à la fin du XVIII^e siècle, puis se diffuse comme un élément majeur de la Révolution Industrielle dans toute l'Europe. En France, la première ligne ferroviaire est mise en service pour le transport du charbon entre Saint-Etienne et Andrézieux en 1827. L'État encourage alors le développement du train dans le but de favoriser l'essor économique et le désenclavement des territoires ruraux.

En Sarthe, différentes compagnies déploient progressivement des lignes qui, au fur et à mesure, couvrent de plus en plus de territoires. Le chemin de fer parvient dans un premier temps dans le département en 1854-55 par la voie Paris – Brest développée par la Compagnie de l'Ouest. L'année suivante, cette entreprise ouvre une ligne desservant le nord-est du département, du Mans à Alençon, et en 1863, une liaison du Mans à Angers.

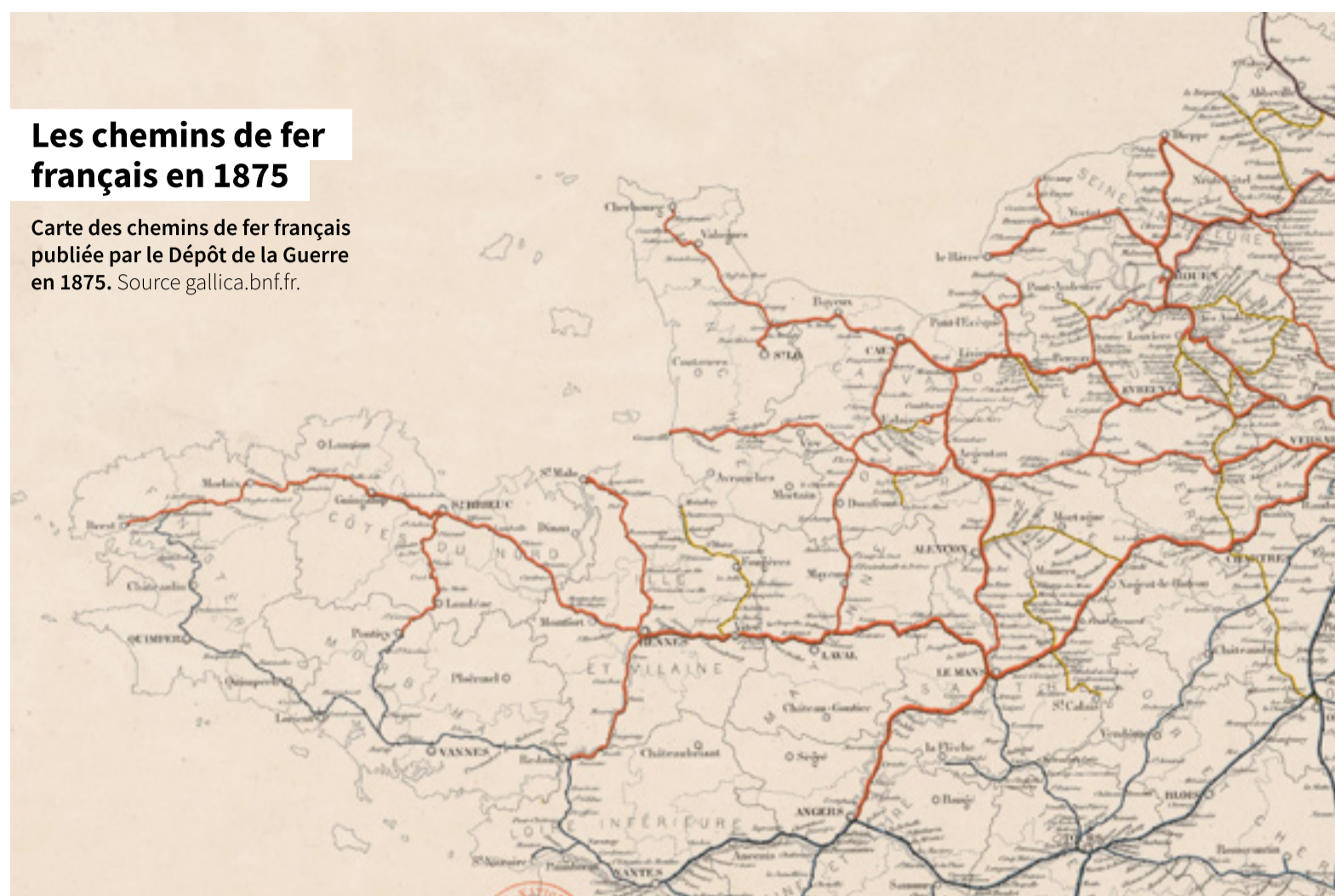
Un second exploitant, la compagnie du Paris – Orléans, ouvre entre 1856 et 1858 la ligne transversale Caen – Tours, via Le Mans. Le chef-lieu du département devient ainsi un nœud ferroviaire.

LE LANCEMENT DU RÉSEAU SECONDAIRE ET LA CRÉATION DE LA LIGNE MAMERS – SAINT-CALAIS

Malgré la création de ces lignes principales, les trois chefs-lieux d'arrondissement – Mamers, La Flèche et Saint-Calais – restent encore à l'écart du chemin de fer. Aussi dès 1862, le Conseil général de la Sarthe envisage de joindre au réseau national les trois sous-préfectures, puis de les relier entre elles par une ceinture départementale. Celle-ci est entreprise dès 1867. Le "Mamers – Saint-Calais" naît ainsi au lendemain de la guerre de 1870 de la compagnie éponyme créée pour l'occasion.

Les chemins de fer français en 1875

Carte des chemins de fer français publiée par le Dépôt de la Guerre en 1875. Source gallica.bnf.fr.



LA LIGNE MAMERS – SAINT-CALAIS



À voie "normale" correspond à l'écartement des rails, soit 1,435 m



77 km longueur de la ligne



4 chefs-lieux de cantons desservis

Mamers, Bonnétable, Tuffé, Saint-Calais

L'aventure du rail en Perche Sarthois

- Gare SNCF en activité
- Gare Train touristique

Vestiges visibles de la voie publique

- Gare
- Château d'eau
- Traces de ligne ferroviaire (levée, détail linéaire, etc...)
- Pont
- Piles de pont

Non visibles de la voie publique

- Gare
- Pont



Source : <http://www.trainsfrancais.com/forum/histoire-des-lignes-oubliees-434090.html>
Réalisation : Jean-Pierre Maupay 2014 MAJ 2020



Les gares des sous-préfectures de Mamers et Saint-Calais au début du XX^e siècle. © coll. privée

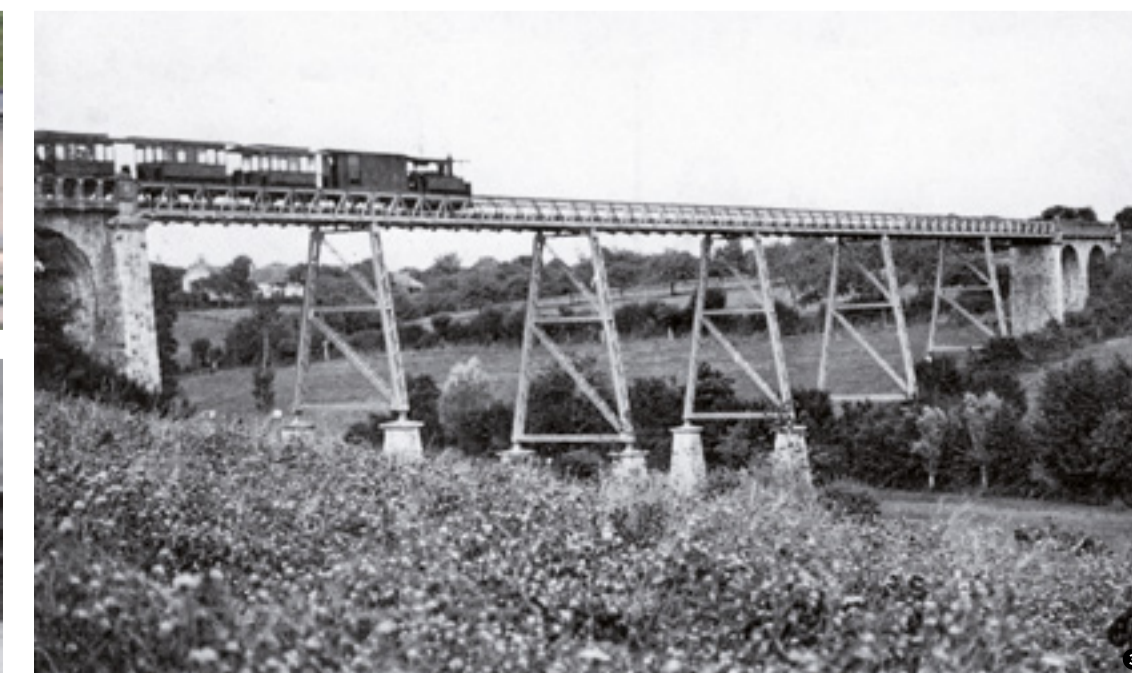
LES TRAMWAYS DE LA SARTHE

Pour faciliter les déplacements des habitants des campagnes sarthoises, un réseau de tramway est créé. Il s'agira au total de trois réseaux développés entre 1882 et 1922, soit 430 km de lignes d'intérêt local dont les voies étroites (1m) sont majoritairement situées sur la chaussée ou en accotement de route d'où leur nom de "tramways".



→ Pour plus d'information, la brochure "Laissez-vous conter le train en Perche Sarthois" est disponible en version papier ou numérique.

Gare de La Chapelle-Huon sur l'ancienne liaison Saint-Calais – Bessé-sur-Braye (réseau d'État-SNCF) ❶. Gare de Sainte-Osmane ❷ et viaduc de Dehault ❸ (réseaux des tramways de la Sarthe). © coll. privée



LE «MAMERS – SAINT-CALAIS» OU «LA LIGNE DES DUCS»



Vue actuelle du dépôt de Beillé, actuellement site de la Transvap.

Située pour une grande partie dans le Perche Sarthois, la ligne y desservait 12 communes, de Jauzé à Saint-Calais.

L'EXPLOITATION DE LA LIGNE

La ligne de Mamers à Saint-Calais est également connue sous le nom de “ligne des Ducs”. En effet, le département, devant le coût de sa réalisation, avait confié sa construction à une compagnie privée composée de notables sarthois, dont plusieurs membres issus de l'ancienne noblesse, à l'instar du Duc de La Rochefoucauld. Elle fut exploitée alternativement par la Compagnie d'Orléans à Châlons, la Compagnie du chemin de fer de Mamers à Saint-Calais, la Compagnie des Tramways de la Sarthe et le Département.

Entre Connerré et Bonnétable, deux tracés étaient envisagés

Les habitants de Tuffé, concernés par la deuxième proposition traversant leur commune, défendirent leur intérêt avec force. Ils firent notamment circuler une pétition dans le canton qui recueillit 1215 signatures. L'écoulement des productions des manufactures de poterie et faïencerie établies en forêt de Bonnétable, à Tuffé et à Prévelles, ainsi que le statut de chef-lieu de canton de Tuffé, firent définitivement peser la balance en faveur de ce tracé, qui était de surcroît moins coûteux et plus direct. Retardée par la guerre de 1870, la ligne “Mamers – Saint-Calais” est ouverte en deux temps.



1 Gare de Bonnétable avec au pignon la salle d'attente du Duc de La Rochefoucauld. © coll. privée
2 Portrait de Sosthène II de La Rochefoucauld, duc de Doudeauville et de Bisaccia (1825-1908), propriétaire du château de Bonnétable et homme politique, il fut l'un des fondateurs de la ligne du Mamers – Saint-Calais.
© Mairie de Bonnétable, cliché “La Vie Mancelle et Sarthoise”



La ligne “Mangers – Saint-Calais” ouverte en deux temps



LE CHOIX DU TRACÉ, UN ENJEU CRUCIAL POUR LES COMMUNES

Étudié dès les années 1860, le tracé de la ligne offrait plusieurs possibilités. Les communes traversées par les différents projets devaient alors plaider leur cause auprès de la compagnie pour obtenir que le train passe bien sur leur territoire. La construction d'une gare dans un bourg était un gage d'attractivité et de développement économique à saisir à tout prix.

LES DÉBUTS PROMETTEURS DE LA LIGNE



200 000 voyageurs/an

Pendant plus de trente ans (de 1880 à la Première Guerre mondiale) la ligne transporte plus de 200 000 voyageurs par an, avec un pic à 248 137 personnes en 1918.



3 allers-retours

À ses débuts, la ligne effectuait 3 allers-retours par jour, 2 le matin et 1 le soir.



49 minutes

Connerré-Beillé / Saint-Calais se faisait en 49 mn le matin, mais Saint-Calais / Connerré-Beillé prenait jusqu'à 1h15 le soir.



20/22 km/h

En tout, il fallait entre 3h30 et 4h pour parcourir les 77 km de la ligne, à une vitesse moyenne de 20/22 km par heure.

UNE LIGNE, DES GARES : TYPOLOGIE DES BÂTIMENTS



La station prévue à Tuffé est de deuxième classe, ce qui définit la taille et le nombre de travées (deux) du bâtiment des voyageurs, mais aussi l'ampleur de la halle à marchandises qui y est accolée.

Construite en 1872, la station est appelée à desservir un bassin d'environ 3500 habitants, comprenant les communes de Saint-Hilaire-le-Lierru, Prévelles, Saint-Denis-des-Coudrais, La Bosse, jusqu'à la construction d'une halte supplémentaire à Prévelles en 1910.

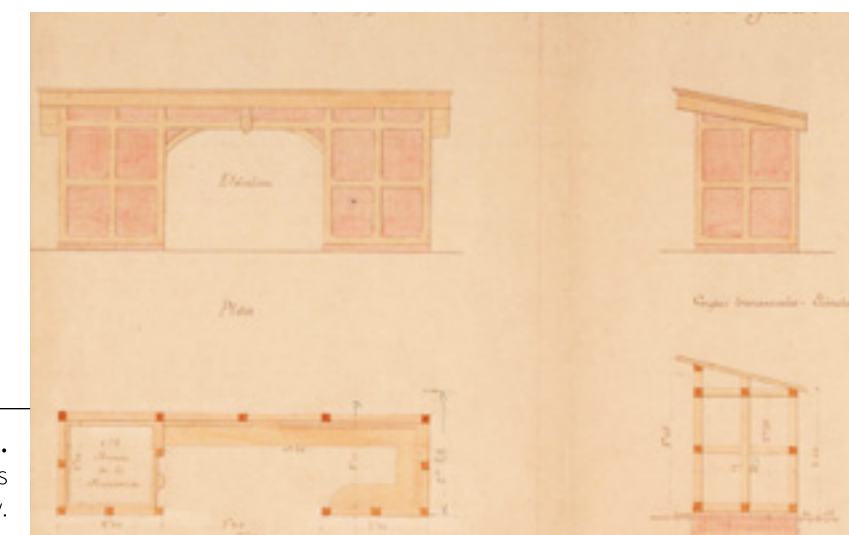
ALFRED FALIÈS ET LES GARES DU "MAMERS - SAINT-CALAIS"

Lors de la mise en place d'une ligne ferroviaire, la compagnie choisissait donc un modèle type qu'elle déclinait en fonction de la classe de chaque station.

Toutes les gares de la ligne sont bien construites sur le même modèle : un bâtiment en moellons avec des encadrements de brique et une halle en bois plus ou moins vaste, selon les plans donnés en 1868 par l'ingénieur Alfred Faliès. Seules les dimensions de l'édifice changent, en fonction de l'importance de la localité : de la simple halte, sans halle, à la gare de 1^{ère} classe. Une exception existe cependant, la halte de Jauzé.

LA HALTE DE JAUZÉ, L'EXCEPTION QUI CONFIRME LA RÈGLE

Non retenue dans le projet d'origine, la halte de Jauzé n'est construite qu'en 1897 sur des plans de 1895. Le petit gabarit de cet édicule construit en bois hourdis de briques s'apparente à celui des stations des tramways de la Sarthe dont Alfred Faliès était alors l'ingénieur.



La halte de Jauzé en 2007 et ses plans par A. Faliès. Archives départementales de la Sarthe, 5 S 734. © Région des Pays de la Loire, Inventaire général, P-B Fourmy.

Gare

De nos jours, désigne l'ensemble des immeubles et installations établies aux stations des lignes de chemin de fer pour l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises.

Halte

Petite station à personnel réduit où le train ne prend que les voyageurs et où l'arrêt est même parfois facultatif.

Station

Endroit où s'arrêtent les véhicules de transport en commun. Par le passé, ce terme pouvait désigner la gare, mais cet usage est désormais désuet.



La gare de Tuffé avant la modification de sa toiture. © coll. privée.

LA GARE DE TUFFÉ, D'HIER À AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, le rez-de-chaussée, qui accueillait les voyageurs, a conservé le bureau du chef de gare avec son guichet, ainsi que son horloge à l'extérieur. Le toit était à l'origine débordant sur toute la longueur du bâtiment, avec de longs pans pour protéger les voyageurs. Le toit de la gare a été modifié après la Seconde Guerre mondiale pour faire entrer plus de lumière dans le logement à l'étage.

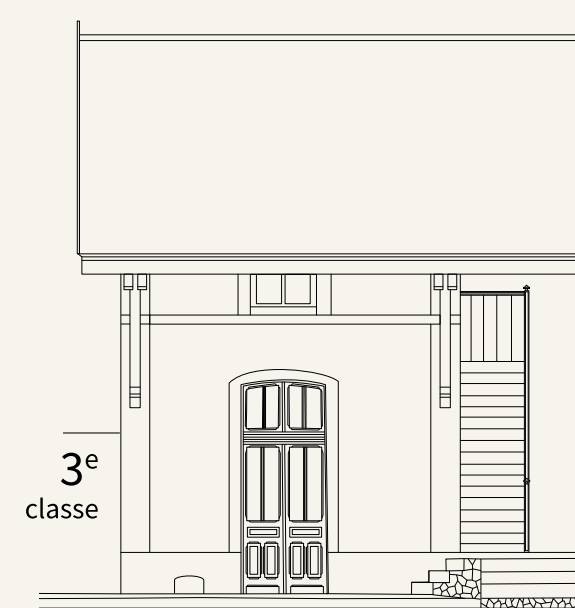
UNE INTRUSE : LA GARE DU DÉPÔT DE BEILLÉ

Plus de vingt ans après la fermeture de la ligne, pour les besoins de l'association Transvap, une nouvelle gare fut construite par le département de la Sarthe sur le site du dépôt ferroviaire de Beillé suite à son incendie accidentel en 1997. Elle fut édifée sur le modèle des gares de 1^{ère} classe de la ligne à la place du dépôt détruit et reconstruit à quelques mètres pour l'éloigner du silo agricole.



La gare ❶ et le dépôt ❷ Transvap construits après l'incendie du site en 1997.

Gabarit des gares en fonction de leur classe



Les bâtiments accueillant les voyageurs sont fonctionnels et déclinés à partir d'un modèle type : une construction monocorps à deux niveaux, couverte d'une toiture à deux pans. À l'intérieur, le rez-de-chaussée contient simplement une salle pour le public et le bureau du chef de gare, tandis que l'étage accueille son logement.



LE CHEMIN DE FER, VECTEUR
DE DÉVELOPPEMENT

L'IMPACT DE LA GARE SUR LE BOURG DE TUFFÉ

L'implantation de la gare à Tuffé, à proximité de la route Bonnétable - Le Grand-Lucé aménagée dans le troisième quart du XIX^e siècle, a influencé l'urbanisation de l'ouest du bourg.

L'ÉVOLUTION DU BOURG

De manière générale, la périphérie d'une gare est un secteur disputé. Pour les particuliers, notamment pour la bourgeoisie, le train est un symbole de modernité. Par conséquent, le quartier de la gare attire les constructions résidentielles. De leur côté, les commerçants, artisans et industriels y voient le moyen de développer leurs affaires par la facilité des échanges commerciaux que procure le chemin de fer. C'est donc pour les pouvoirs publics un gage d'attractivité.



Ici comme ailleurs, la gare entraîne aussi l'ouverture d'établissements pour accueillir les voyageurs, à l'image de l'hôtel Divaré et du café de la gare à l'angle des rues Verte et de la Gare. © coll. privée.



Perspective de la rue de la gare.

De la rue Cossonneau à la rue de la Gare

À Tuffé, au début du XIX^e siècle, la rue Cossonneau était surtout bâtie dans la partie basse entre la place et l'actuelle impasse du Plan d'Eau. L'implantation de la gare en 1872, à l'extrémité opposée, va accélérer son développement et changer son aspect au point d'être rebaptisée par la suite "rue de la Gare". En l'espace de quelques décennies, elle est entièrement construite, de même que la première partie de la rue Verte, où l'école communale de filles est édifiée en 1910, et le début de la rue de la Libération.

Des familles aisées font édifier dans la rue quelques demeures importantes à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle et différents commerces et services s'y installent. Certaines maisons, à l'origine modestes, sont surélevées d'un étage, comme le n°23.

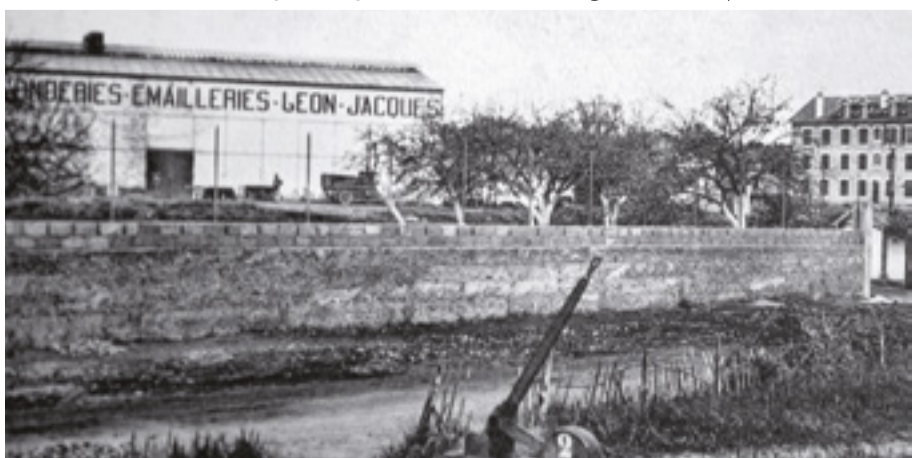


Trois imposantes maisons de la rue de la Gare, celle du n° 23 surélevée d'un étage ❶, le n° 22 occupé par le bureau de poste de 1901 à 1925 ❷ et le n° 27 ❸. © Perche Sarthois - 2020

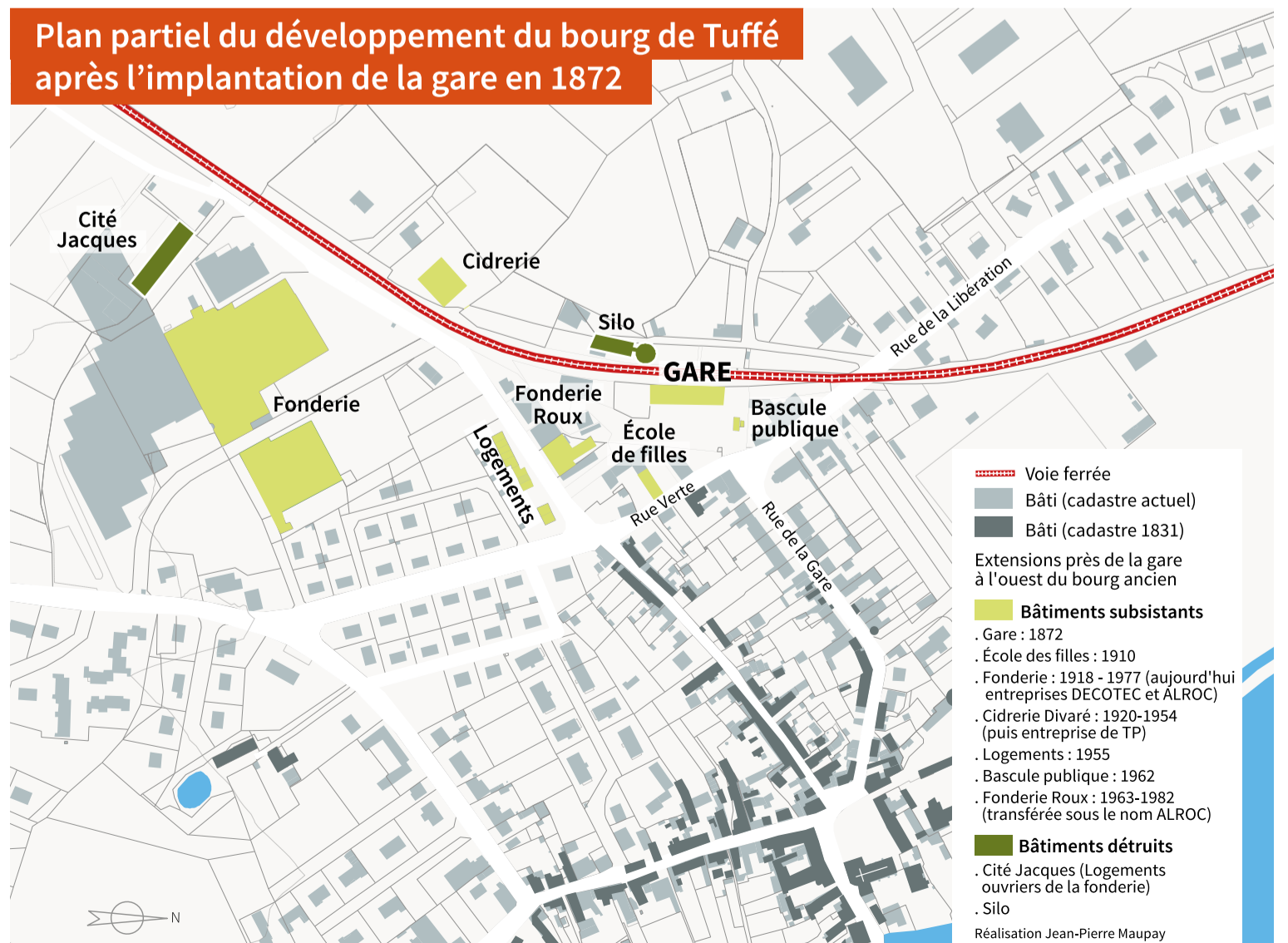
L'IMPACT SUR L'INDUSTRIE

Au-delà de la rue de la Gare, l'implantation de la voie ferrée entraîne l'extension du bourg à l'ouest. Sa présence suscite l'installation d'une fonderie en 1918 qui nécessite la création d'un second quai. Cette fonderie appelée successivement Léon Jacques puis Seine et Sarthe jusqu'à sa fermeture en 1977 demeure le creuset du développement industriel de Tuffé.

Fonderie Léon Jacques implantée au sud de la gare. © coll. privée.



Plan partiel du développement du bourg de Tuffé après l'implantation de la gare en 1872



AU-DELÀ DE LA FERMETURE DE LA LIGNE, LE DÉBUT D'UNE AVENTURE ASSOCIATIVE



Malgré des débuts prometteurs, la ligne de Mamers à Saint-Calais rencontre rapidement des difficultés. Elles ne font que s'accroître au XX^e siècle et entraînent la fermeture définitive de la ligne en 1977, sans que cela émeuve l'opinion publique, à l'exception d'une poignée de passionnés...

La ligne Mamers – Saint-Calais, des difficultés croissantes

1882

Après une courte période de prospérité, l'exploitation de la ligne Mamers – Saint-Calais devient déficitaire.

64 000 voyageurs

Le trafic diminue après la Seconde Guerre mondiale, face à la concurrence de l'automobile, pour tomber à 64 000 voyageurs en 1964.

1965 et 1977

Arrêt du trafic voyageurs le 25 septembre 1965, puis celui du trafic marchandises le 31 décembre 1977.

UNE NOUVELLE AVENTURE

La section de Connerré-Beillé à Bonnétable, dans laquelle se situe la gare de Tuffé, reprend vie dès 1978 grâce à des passionnés. Avant même la fermeture définitive de la ligne, des tractations avaient eu lieu entre la direction du "Mamers – Saint-Calais" et deux associations parisiennes qui souhaitent faire circuler d'anciennes locomotives le week-end en complément du transport de marchandises en semaine. La première souhaitait circuler entre Connerré et Saint-Calais mais elle essuya un refus catégorique de la SNCF qui refusait qu'un "train touristique vienne cisailier ses voies". La seule restante

en lice était la Transvap (Transport Vapeur). Sans base locale à l'origine, elle rallia quelques amateurs sarthois qui militèrent avec succès pour créer le train touristique. Ils œuvrèrent à la remise en état de la voie d'abord entre Beillé et Tuffé puis jusqu'à Prévelles et enfin jusqu'à Bonnétable tandis que quelques anciens cheminots assuraient la restauration et l'entretien du matériel.

Depuis ses débuts, la Transvap fonctionne grâce à une équipe d'environ 40 bénévoles qui fait revivre le matériel roulant des trains vapeur et les autorails diesel. L'association anime également ponctuellement les gares de Bonnétable et Tuffé, restaurées par le Département de la Sarthe en 2010 et 2015.



Locomotives à vapeur et autorail diesel de la Transvap. © 1 - Transvap / 4 - D. Carré La Laverie - 2019



Gérard Terrieux,
l'un des membres
fondateurs de
l'association.
© coll. Transvap.



→ Retrouvez
d'autres extraits
du témoignage de
Gérard Terrieux

“ Malheureusement, le "Mamers – Saint-Calais" avait un trafic qui baissait, sa voie était en très mauvais état, et après une enquête auprès des communes et des industriels raccordés, le département s'est aperçu que personne ne voulait aider à reconstruire la ligne ; ce fut donc la fermeture le 31 décembre 1977.

Le problème, c'est que la machine à vapeur était quasiment prête, les trois voitures aussi, mais la ligne fermant, avec Jean-Pierre Aubert, on a décidé d'aller rencontrer les 40 conseillers généraux de l'époque. On a pris nos bâtons de pèlerins pour en solliciter 20 chacun. Partout on a été bien accueilli et lorsqu'il y a eu le vote en 1978 (au conseil général) pour accorder à la TRANSVAP le tronçon Connerré-Bonnétable, les gares et le dépôt, on a eu 40 voix, c'est-à-dire l'unanimité malgré deux concurrents de poids ; la CADS et la SNCF qui voulaient racheter des terrains... Il a fallu faire nos preuves car le département était un peu méfiant et devait se demander si on serait capable d'assurer les travaux sur la voie car nous étions : directeur d'agence bancaire, receveur des postes et moi-même directeur d'école... il nous a donné 3 ans pour faire circuler les premiers trains mais nous ne pouvions pas attendre autant car il fallait payer les impôts de la ligne, alors on s'est mis rapidement au boulot les week-ends et les vacances et le 1^{er} train a circulé le 14 juillet 1979 (...) et à partir de là le département a toujours été à nos côtés. ”

Propos recueillis auprès de Gérard Terrieux, membre fondateur et Président de la Transvap de 2003 à 2013.

VOYAGER AVEC LA TRANSVAP

Pour les individuels

- Trains réguliers les dimanches et jours fériés en saison
- Trains du mercredi en juillet et août
- Calendrier annuel de trains à thème

Pour les groupes, "trains sur mesure", toute l'année

Envie de participer à l'aventure collective de la Transvap et de soutenir l'association, rejoignez l'équipe des bénévoles.

TRANSVAP

Dépôt - Gare, 5 rue de Montfort
72160 Beillé
contact@transvap.fr
02 43 89 00 37
www.transvap.fr

LE DÉVELOPPEMENT D'UN PATRIMOINE FERROVIAIRE

Le remblai de la ligne de tramway La Ferté-Bernard – Montmirail et le pont de Cordin à Saint-Ulphace.

L'évolution des transports au XX^e siècle a entraîné la disparition de nombreuses lignes de chemin de fer mais aussi suscité la création d'un patrimoine ferroviaire, alliant architecture, sciences et techniques.

UN PATRIMOINE TÉMOIN DE LA MÉMOIRE COLLECTIVE

L'arrêt des lignes d'intérêt local au XX^e siècle a souvent entraîné la disparition rapide des infrastructures ferroviaires comme ce fut le cas de la ligne Mangers – Saint-Calais, exception faite de la portion Beillé-Bonnétable mise à la disposition de l'association Transvap par le département de la Sarthe.



Gare de tramways de La Ferté-Bernard détruite en 1949. © coll. privée

Toutefois, cet abandon a aussi contribué dans la seconde moitié du XX^e siècle à la constitution d'un patrimoine varié, allant de bâtiments emblématiques à l'image de la rotonde ferroviaire de Montabon à de superbes locomotives en passant par des ouvrages d'art monumentaux comme le viaduc de Saigné-l'Évêque visible depuis la RD 301.



- 1 Rotonde ferroviaire de Montabon. ©CCFSV
- 2 Le Muséotrain de la Compagnie de chemin de fer de Semur-en-Vallon (CCFSV). © Office de tourisme des Vallées de la Bray et de l'Anille

De plus, de nombreuses traces d'aménagements témoignent encore dans le paysage des anciennes voies ferrées, c'est le cas sur le sentier botanique de Saint-Calais créé sur la dernière portion de la ligne Mangers Saint-Calais.

En outre, certains sites ou éléments ferroviaires particuliers ont suscité l'intérêt de passionnés, à l'image des trains à voies étroites, à l'origine de la création *ex-nihilo* en 1968 de la Compagnie de chemin de fer de Semur-en-Vallon. Cette dernière fait revivre l'histoire des chemins de fer industriels et en particulier l'aventure "Decauville", née en 1875 de la volonté de Paul Decauville (1846-1922) d'inventer un système d'acheminement des betteraves pour la ferme familiale (Petit-bourg / Evry) avant que son invention ne soit diffusée dans le monde entier. Le Muséotrain de Semur-en-Vallon retrace de façon immersive et interactive cette fabuleuse histoire qui prit fin dans les années 1970. → *Ouvert en saison / www.lepetittraindesemur.com*

De nombreux acteurs

Depuis la création des premières associations liées au patrimoine ferroviaire à la fin des années 1950, la France a vu se multiplier les acteurs dans ce domaine, ils sont d'ailleurs réunis pour la plupart au sein de deux Fédérations la FACS : (Fédération des chemins de fer secondaires) regroupant les amateurs de chemins de fer secondaires depuis 1957 et l'UNECTO (Union nationale des exploitants de chemins de fer touristiques et musées ferroviaires) fondée en 2007.

En Sarthe



4 associations

Transvap / Compagnie de chemin de fer de Semur-en-Vallon / Association de la rotonde ferroviaire de la Vallée du Loir / Association pour la préservation et l'entretien du matériel à voie étroite à Saint-Germain-d'Arcé



3 sites

ouverts au public dont 2 en Perche Sarthois



10 000 visiteurs / an environ



+ de 100 bénévoles



Archives Historiques de la SNCF au Mans

50 km linéaires

de documents dont certains consultables en ligne (<http://openarchives.sncf.com>)

ENTRE PRÉSERVATION ET RECONVERSION

De nombreux bâtiments ferroviaires ont été réhabilités par des particuliers ou des collectivités pour en faire des logements ou y créer des services publics. Néanmoins des édifices, souvent modestes et isolés, restent à découvrir et à sauvegarder.



Gare 4 et halle 5 de Vibraye (sur la ligne de Thorigné à Courtalain) transformées en salle des associations et en salle de spectacle. La gare de Saint-Ulphace sur la ligne de tramways La Ferté-Bernard – Montmirail vers 1920 7 © coll. privée. La même gare 8 et, à proximité, le pont de Cordin 6 en 2020.

LE TRAIN, TÉMOIN DU PASSÉ ET ENJEU D'AVENIR



Gare SNCF Connerré-Beillé.

Le patrimoine ferroviaire fait écho aux transformations rapides de la société depuis deux siècles et interroge l'enjeu de la mobilité et des déplacements à l'heure de la mondialisation et du réchauffement climatique.

LE TRAIN, UNE HISTOIRE CONTRASTÉE

Véritable révolution technologique au XIX^e siècle, le chemin de fer a subi des transformations profondes au XX^e siècle. Symbole de modernité à ses débuts, le chemin de fer facilita les déplacements de tous ordres et contribua au désenclavement des campagnes au tournant du XX^e siècle avant d'être concurrencé par l'automobile. Il fallut ensuite attendre le développement du train à grande vitesse au début des années 1980 pour qu'il apparaisse à nouveau comme un fleuron de la technologie française et retrouve son aura auprès du public.

LE TRAIN, UN OUTIL AU SERVICE DE MOBILITÉS PLUS DURABLES

Aujourd'hui, le train est l'objet de recherches technologiques et demeure un enjeu de l'aménagement du territoire.

En effet, les transports représentent la première source d'émission de gaz à effet de serre au niveau national en raison de sa forte dépendance à la voiture et aux énergies fossiles.

Plus écologique, plus économique et plus sûr, le train apparaît comme l'une des alternatives au transport routier.

La nécessité de réorganiser l'espace pour limiter les déplacements, de développer les énergies moins polluantes et de privilégier des modes de déplacements doux fait consensus aujourd'hui et relance la question des relations entre ville et campagne.

Quelles que soient les solutions apportées, nul doute qu'elles auront un impact sur les paysages.

Paysage en R'évolution

Pour appréhender les paysages du Perche Sarthois dans la longue durée, nous vous invitons à découvrir l'exposition *Paysage en R'évolution* à l'intérieur de la gare.

→ Ouverture d'avril à octobre aux horaires de l'abbaye de Tuffé et toute l'année pour les groupes.

- 1 La LGV et la RD 323 à Connerré. © Alizari-Stéphane Perera
- 2 Cyclistes à Montfort-le-Gesnois. © Perche Sarthois

Aujourd'hui*

LE TRAIN



LIGNES



VOYAGEURS

EN FRANCE

28 183
km dont
2 600 de LGV

3,7
millions / jour
soit 1,35 milliard / an

LOCALEMENT

1 665
km en Pays
de la Loire

+ 14 000 /
jour au Mans

5 lignes au
départ du Mans

460 / jour
à Connerré

LGV
Bretagne /
Pays de la Loire

880 / jour à
La Ferté-Bernard

LE TRANSPORT

L'impact des transports sur l'environnement, c'est 31 % des émissions de gaz à effet de serre dont 94 % proviennent du transport routier.



LA ROUTE



LE TRAIN

+ 5 %
de circulation
en 10 ans

= 54,4 %
du transport
collectif

+ 12 %
de réseau
en 20 ans

- 13,1 %
de voies ferrées
en 20 ans

= 80,5 %
du transport de
voyageurs en
voitures particulières

= 11,7 %
du transport de
voyageurs

* Données 2017/2018 - Sources INSEE, Service des données et études statistiques et SNCF

