

EN 1871, LE CHEMIN DE FER ARRIVE AU LUDE



La gare à « la belle époque »

Dans l'hexagone, en 1831, la première ligne de chemin de fer à vapeur est ouverte aux voyageurs entre Lyon et Saint-Etienne. Il faut attendre l'année 1854 pour voir ce nouveau moyen de locomotion arriver en Sarthe avec l'inauguration de la gare du Mans le 28 mai. Par la suite, la compagnie Paris-Orléans va exploiter le trajet Le Mans-Tours via Aubigné à partir du 19 juillet 1858.

Cette révolution dans les communications facilitant les déplacements, les échanges commerciaux, en un mot apportant la prospérité, attire vite l'attention des édiles locaux qui, dès le début des années soixante, se préoccupent d'une éventuelle ligne desservant Le Lude.

L'idée n'est pas nouvelle. En 1842 déjà, une esquisse de tracé Paris-Nantes par Tours évite Saumur et préconise le passage par Château-la-Vallière, le Lude et La Flèche. En 1846, un projet de voie parallèle à la ligne Orléans-Tours-Angers envisage de longer la vallée du Loir par Vendôme, Le Lude et La Flèche. L'étude en reste là, au grand dam des Fléchois qui, lors du passage de Napoléon III dans la sous-préfecture, le 10 juin 1856, lui adressent une requête en forme de supplique : *« Puisse votre Majesté décréter l'exécution du chemin de fer du Loir, et toutes les populations depuis Vendôme jusqu'à Angers béniront le nom de Votre Majesté comme le sauveur de toutes les industries de l'une des plus riches vallées de l'ouest du territoire »*.

Au Lude, lors de la séance du conseil municipal du 22 juin 1862, les élus entament une discussion au sujet de la création d'une ligne de chemin de fer. L'assemblée demande qu'il soit fait une gare proche de la ville et dans un long exposé détaille la situation commerciale locale, montrant ainsi tous les avantages que la cité tirerait de l'implantation d'une voie sur rail : *« Il existe au Lude des tanneries, des féculeries, des amidonneries, des scieries mécaniques, des fabriques de manches de parapluie et une papeterie. Il y a en outre, des maisons qui font du commerce très étendu (maisons Simon, Royer, etc.). La ville a chaque année huit fortes foires-avril et mai-où les Normands viennent faire, en partie, l'achat du bétail nécessaire à leurs herbages-celle du mois de septembre attire plus de 40000 personnes. Il s'y fait un chiffre d'affaires évalué à 12 ou 15000 francs en cuirs, bestiaux et marchandises.... »*

LES COMPLICATIONS SURGISSENT

Fin 1862, l'idée de joindre Aubigné à La Flèche par le fer est définitivement acquise bien que le conseil général, dans sa séance du 8 juillet 1863 parle encore du chemin de grande communication *pouvant être converti ultérieurement* en voie ferrée. Voici donc la première branche de ce que l'on dénommera *l'étoile ferroviaire*¹ de La Flèche...sur les rails ! Mais tout n'est pas réglé pour autant, loin s'en faut et les difficultés vont s'amonceler. Dans sa séance du 9 septembre 1863, le département prend en charge le gros-œuvre (ballast, ouvrage d'art, passages à niveau...), la compagnie Paris-Orléans se réservant les derniers aménagements (pose des rails, édification des gares...). La compagnie s'engage à exécuter la ligne dans les huit années à dater du décret de concession définitive et verse dès maintenant une subvention de 200000 francs pour les travaux déjà entrepris. La ville de La Flèche doit participer pour la somme de 35000 francs mais, ayant par ailleurs démarré de grands travaux et voté un emprunt de 80000 francs pour la construction d'un abattoir, se fait longuement tirer l'oreille. Le marquis de Talhouët règle le problème à sa manière et, par sa lettre du 30 août 1863, paie la contribution fléchoise, mettant ainsi la sous-préfecture en mesure de continuer les différentes améliorations qui lui sont nécessaires. Premier obstacle franchi.

Autre complexité à résoudre, le tracé. Les premières ébauches penchent pour un projet rive droite partant d'Aubigné, traversant deux fois le Loir au Lude et à Luché et venant aboutir après Mareil, Clermont-Créans et Sainte-Colombe (alors commune), derrière le Prytanée de La Flèche. Sur intervention du ministre des Travaux Publics, cet itinéraire est remis en question. Il doit en effet franchir le faîte de Beauverger par une tranchée de douze mètres mais, malgré cela, il présente encore un profil de 15 millimètres par mètre sur trois kilomètres. Inacceptable pour les locomotives d'alors. Le ministre demande donc que l'on substitue un contre-projet contournant le coteau de Beauverger au lieu de le traverser...mais où ?

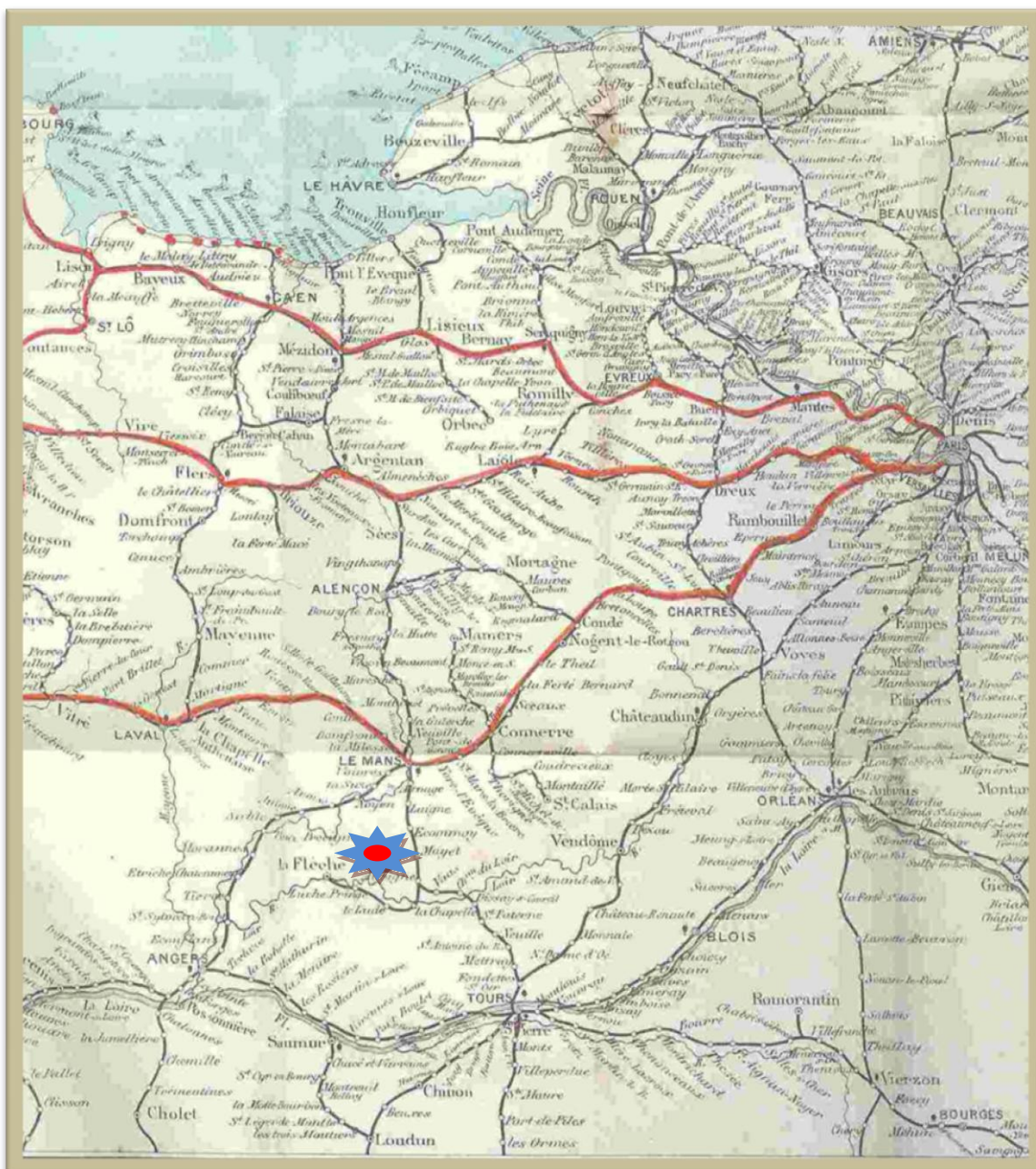
Des recherches seront tentées, apparemment sans résultat, puisque le 4 mars 1869, le maçon luchois Boucheron acceptera une indemnité de 27 francs pour

¹ Les autres branches de l'étoile : La Flèche-Sablé, La Flèche-La Suze, Angers-La Flèche, Saumur-La Flèche, Le Mans-La Flèche.

les dommages causés dans une sapinière à la Cave, lors de la première trouée sur la rive droite du Loir.

Finalement, une dépêche télégraphique de l'avis de contrôle, lue en séance du conseil général le 10 août 1864, indique qu'aux deux tracés de rive droite présentés par le service vicinal et la compagnie d'Orléans, il substitue un tracé de rive gauche dit « *ligne verte* », partant de Sainte-Colombe à La Flèche et aboutissant à la gare d'Aubigné, par la vallée du Loir, Thorée, Le Lude et La Chapelle-aux-Choux. La longueur est de 34 kilomètres et la dépense renfermée dans les limites de ressources votées par le conseil général. La compagnie Paris-Orléans n'élevant pas d'objections contre la ligne, s'engage à l'exploiter dans le délai d'un an, après l'achèvement du chemin vicinal envisagé avec un fort optimisme pour 1868.

Le tracé, reconnu en session extraordinaire du conseil municipal le vendredi 5 novembre 1865, applaudi des deux mains par les Ludois et plus discrètement par les habitants de Mareil et Clermont, peu désireux de voir entamer leurs meilleures terres, ne fait pas que des heureux. La Flèche objecte le kilométrage plus élevé et l'excédent de dépenses de 120000 francs ; la sous-préfecture y gagnera cependant l'annexion des faubourgs de la Boierie, de la Beufferie et la fusion avec Sainte-Colombe portant ainsi son nombre d'habitants de 7077 à 9488. Luché s'estime maltraité avec une gare à 1200 m de l'agglomération et l'obligation, en prévision de trafic plus important, de remplacer le pont en bois sur le Loir. Les pétitions affluent mais reste lettres mortes. Le ministre de l'Intérieur a donné son accord et un décret-tardif- de Napoléon III fait au camp de Châlons le 16 août 1867, entérine définitivement « l'établissement d'un chemin de fer déclaré d'utilité publique, de La Flèche à Aubigné sur la ligne de Tours au Mans, *en passant par ou près de Le Lude.* _Signé : Napoléon et de Forcade, ministre secrétaire d'état au département de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics.



le tracé définitif

QUATRE ANNÉES DE TRAVAUX

Le chantier démarre en 1866. Dans *l'Echo du Loir* du dimanche 8 juillet, on peut lire : « Les travaux du chemin de fer sont commencés depuis quelques semaines déjà. Un atelier a été ouvert à Thorée pour la section qui a été adjugée le 1^{er} juin. Au mois d'octobre prochain, on adjugera la section suivante et l'administration

compte avoir terminé avec l'année 1867, tous les travaux de terrassements, les tranchées, les ponts. Remise sera immédiatement faite alors de la plateforme à la Compagnie d'Orléans qui s'est engagée à ne mettre qu'une année pour la pose des rails, construction des bâtiments, etc..., de façon que l'on est en droit d'espérer pour 1869 ou 1870 au plus tard, l'inauguration de la ligne ». Suivent deux pages d'expropriations de terrains. Après l'affiche d'enquête d'utilité publique placardée le 25 mai 1867, apparaissent le 2 novembre les listes d'expropriations de Luché jusqu'à Vaas.

« Le procureur impérial, vu le décret du 16 août 1867, vu les états et plans parcellaires...requiert qu'il plaise au tribunal déclarer expropriées pour cause d'utilité publique, les propriétés ou parcelles de propriétés sus énoncées...et prononce l'expropriation immédiate... »

Sur la seule commune du Lude, cinquante possédants sont concernés et touchent un total d'indemnités de 152 544 francs. Bien sûr, tous ne sont pas à la même enseigne. Cela va d'une compensation de 10,50 francs pour quelques ares à des sommes plus que rondelettes pour les gros propriétaires comme le marquis de Talhouët (25602,86 francs), le sieur Barbier à Château-Gaillard (11354 francs), le comte de Fontades, les frères Houdayer, etc...

Dès 1867, un immense chantier s'installe sur le futur tracé de la ligne de chemin de fer, de Luché à La Chapelle. De l'aube à la nuit, bûcherons, terrassiers, abattent arbres et taillis, creusent et remblaient pour former la longue saignée rectiligne. Des ballastières s'ouvrent à proximité, à la Guerrière, à Saint-Mars-de-Cré, près de Raillon ou beaucoup plus loin comme la carrière du Tertre Rouge sur Coulongé. Une quarantaine d'ouvriers s'affaire sur les remblais proches de la Roche-Sévin, de la Chaussée. Ailleurs, ce sont les maçons et charpentiers qui s'activent à la construction des ouvrages d'art comme le pont sur le Rihouy près de la Lune, où la composition géologique du sol oblige à des fouilles profondes non prévues. L'agent voyer ²d'arrondissement signalera d'ailleurs un défaut de prévoyance de l'entrepreneur. Tous les métiers du bâtiment s'emploient à édifier les maisons de gardiens. Sur le parcours de 34 kilomètres on en dénombre 32 dont 6 avec soubassements pour cause de terrain fragile. 64 passages à niveau sont nécessaires pour franchir routes et chemins. Rien qu'aux abords du Lude le rail traverse les voies de la Plaine de Rihouy

² L'agent voyer au XIX^e siècle est responsable de la construction et de l'entretien des chemins vicinaux, il relève du Ministère de l'Intérieur, sous l'autorité du préfet puis du Conseil Général.

(aujourd'hui l'impasse du chemin des Vignes), du petit-Paris (rue de Pontfour), de la plaine de Pontfour (l'ancien chemin de Bel-Air), du Lude à Chigné, de Saumur, des Noëls, de Dissé, de la Vallée du Saule (venant des Tourelles). Le tracé derrière les champs des Récollets et le bordage de la Cave-au-Coq a obligé le percement du coteau et l'édification du pont des Quatre-Vents. Le devis approximatif de l'ouvrage frôle les 12000 francs.

C'est à l'emplacement de la future gare qu'apparaissent les plus grandes difficultés. Un moment, il est envisagé de placer la station en prolongement de la rue des Aîtreaux mais le projet n'est pas retenu et l'unanimité se fait sur des terrains proches du Champ de Foire, derrière l'hôtel Girault (le « Saint-Jacques »), future fabrique de meubles Morcelet. Pour cela, deux nouvelles expropriations sont nécessaires et les closeries des Acquennes, au bout de la rue du Parc, et de Versailles, au débouché du chemin des Noëls, disparaissent du cadastre. Les occupants touchent de fortes indemnités : 13650 francs pour Pierre Houdayer, le bordager des Acquennes et 9200 francs pour Jean Houdayer, l'exploitant de la ferme de Versailles.



Le cadastre de 1846 et l'emplacement de la future gare

Les bâtiments de la gare, la cour des voyageurs, les quais, le hangar marchandises, modifient le paysage entre le Champ-de-Foire, la route de Saumur et le chemin de Dissé. Il faut prolonger le VO ordinaire n° 10, le boulevard Fisson, par un chemin d'accès au départ des trains et désenclaver la rue du Parc devenue impasse. Des Ludois s'y installent. En février 1872, Etienne Choquet désire bâtir sa maison derrière l'auberge Girault. D'autres réclament des aménagements et la même année, l'entrepreneur de travaux publics Martineau souhaite un déplacement de la barrière du passage à niveau route de Saumur...elle gêne l'entrée dans sa cour et dans la maison voisine occupée par le cafetier Desmars. Bien des doléances ont précédé : monsieur Pottier, de la Noëllerie, réclame une rampe d'accès à son taillis proche la Roche-Sévin (5 juillet 1869) ; déplacement du passage à niveau de la Gasnetière vis-à-vis la propriété de M. le baron de Contades (13 décembre 1869) ; empiétement sur la parcelle Vaslin à l'extrémité de la rue du Parc pour faciliter l'accès dans la cour des voyageurs (10 janvier 1870), etc...

Un chantier aussi important, avec l'emploi de plusieurs centaines d'ouvriers, implique forcément des aléas, des retards, des accidents. Des ouvriers sont blessés lors de la construction du pont de Varennes. Pour l'année 1868, les honoraires du docteur Cousturier du Lude, pour visites et consultations aux employés de la société Philippe et Colas, s'élèvent à 50 francs. Cette entreprise de travaux publics qui, à elle seule, maintient en permanence sur le chantier entre 125 et 150 ouvriers, fera d'ailleurs parler d'elle bien après la fin des travaux. L'agent voyer signalera des retards dans les terrassements, des défauts de prévoyance, des malfaçons et le département fera la sourde oreille pour acquitter la facture. L'entrepreneur, justifiant une avance considérable de fonds, réclamera de nombreuses fois le règlement des comptes définitifs. L'affaire ira devant les tribunaux et s'éternisera.

Le 23 juin 1880, M. Bellaigue, avocat au Conseil d'Etat et à la Cour de Cassation, chargé de la défense du département, établit que les complications exceptionnelles de cette affaire, les mouvements de frais qu'elles entraînent, justifieraient l'allocation d'un supplément de provision. Finalement, le 7 janvier 1881, la décision du Conseil d'Etat tombe non sans rappeler le jugement de Salomon : « *L'indemnité de 5830 francs allouée par le Conseil de Prud'hommes au sieur Colas, à raison du préjudice qui lui a été causé par l'adjudication à un autre entrepreneur du pont sur le Loir, est réduite à la somme de 4830 francs. La*

retenue de 11383,62 francs imposée à l'entreprise par suite de malfaçons est réduite à 5000 francs. La totalité des frais d'expertises sera supportée par le département. Le surplus des conclusions, tant du département de la Sarthe que du sieur Colas, est rejeté. Les dépenses du présent pourvoi seront supportées moitié par le département, moitié par le sieur Colas. »

UN CHANGEMENT DE VIE

Malgré les contretemps, le cahier des charges est en grande partie respecté et la ligne avec toutes ses infrastructures, se trouve pratiquement achevée courant 1870, ce que se plaira à souligner le vicomte de Dreux-Brézé, rapporteur de la commission des chemins de fer lors de la deuxième session du Conseil Général, le 18 octobre : « ...*Nous ne saurions blâmer les exigences de la Compagnie. Elles se justifient par le nouveau caractère que prend notre ligne qui va bientôt se confondre, nous en avons le ferme espoir, avec le chemin d'intérêt général de la vallée du Loir sur Vendôme et Angers...* »

Seuls, des aménagements de dernière minute seront réalisés en 1872 et 1873, après la mise en exploitation officielle le 19 juin 1871.³

Par contre, il se peut que quelques convois de militaires et matériels aient emprunté la voie au cours du dur hiver de « l'année terrible ».

Dans le rapport des comptes pour 1871 (rappelons que le marquis de Talhouët est membre du conseil d'administration), le rapporteur, M. de Vergès, signalait les embarras de toutes sortes liés aux déménagements successifs de la société et à la destruction des pièces comptables. Il évoquait aussi le prêt aux Allemands-imposé- de 16000 wagons, revenus en très mauvais état et précisait que les reproches d'imprévoyance sur les difficultés de transport adressés aux compagnies étaient non fondés, le tonnage transporté fin 1871 étant déjà supérieur de 25% à la période correspondante de 1869 !

Effectivement, le rail a un bel avenir devant lui et bien modestement, sur les 34 kilomètres concernant Le Lude, la vie se transforme, l'enthousiasme est extrême. La machine ne fait plus peur, chaque dimanche les promeneurs

³ Il n'y a pas trace d'inauguration officielle, ni dans les archives municipales du Lude, ni dans les archives SNCF du Mans. Il faut rappeler que la France vient de subir le désastre de la guerre de 1870, l'occupation prussienne et les journées sanglantes de la Commune, le temps n'est pas aux festivités !!!

viennent voir passer la loco tractant ses deux ou trois wagons. Maintenant on « prend le train » pour aller faire de gros achats, se rendre aux foires voisines, embrasser le cousin éloigné ou tout simplement découvrir du pays, visiter les capitales régionales et même nationale. On « monte » à Paris à l'occasion de l'exposition universelle, pour aller au théâtre, être témoin d'un événement extraordinaire comme les funérailles de Victor Hugo ou du président Sadi Carnot...

Devant un tel engouement, dès le 11 août 1872, le conseil municipal ludois émet le vœu que la compagnie consente à délivrer des billets aller-retour du Lude au Mans et à Tours. Trois puis quatre passages journaliers permettent aux Ludois de rejoindre Aubigné...ou La Flèche. Brinqueballant, crachant ses escarbilles, le train, à la moyenne « incroyable » de 30 kilomètres/heure, s'achemine dans la campagne sarthoise puis du Mans à Paris, en 6 heures et 40 minutes ! Il en coûte 14,36 francs en troisième classe, 19,59 francs en seconde classe et 26,12 francs en première classe.

Si le chemin de fer permet aux Ludois de s'évader, de traiter commercialement avec l'extérieur, il assure du même coup le désenclavement de la ville, draine négociants et badauds vers les importantes foires ludoises, facilite le transport, le déchargement des matériaux de construction, bois, ciment, des marchandises de toutes sortes, charbon, papier, peaux, fécule, etc... Pendant un demi-siècle, le rail fait l'essentiel de l'activité locale puis, vers les années 25-30, l'automobile gagne du terrain, les camions commencent à circuler, les sociétés de transport voyageurs tissent leurs toiles autour du Mans. Bientôt, c'en est fini de l'âge d'or du chemin de fer dans la région ludoise et la ligne est fermée au trafic voyageur le 15 mai 1938. En fait, un service réduit reste assuré pendant la période de guerre, ce qui lui vaudra son anéantissement lors de l'explosion du 3 mars 1944.



après l'explosion du train de munitions

Vite reconstruite, son trafic décline et la voie est déclassée le 29 octobre 1970 entre le Lude et Aubigné (sauf pour la papeterie Allard), et le 16 décembre 1991 entre Le Lude et Luché.⁴

Un détail piquant pour terminer. Alors que le rail en sud-Sarthe s'apprête à supplanter la marche à pied, le cheval, la carriole et la barque, seuls moyens de se déplacer connus et pratiqués, une autre invention qui va, là aussi, révolutionner le transport des particuliers, fait une intrusion discrète en vallée du Loir : le deux-roues ! Le 29 mai 1870, Clermont-Créans, pour sa fête patronale, organise une course de vélocipèdes de deux kilomètres et, à La Flèche, un monsieur Delahaye prévient les amateurs qu'il fabrique des vélocipèdes élégants dont il garantit la solidité...

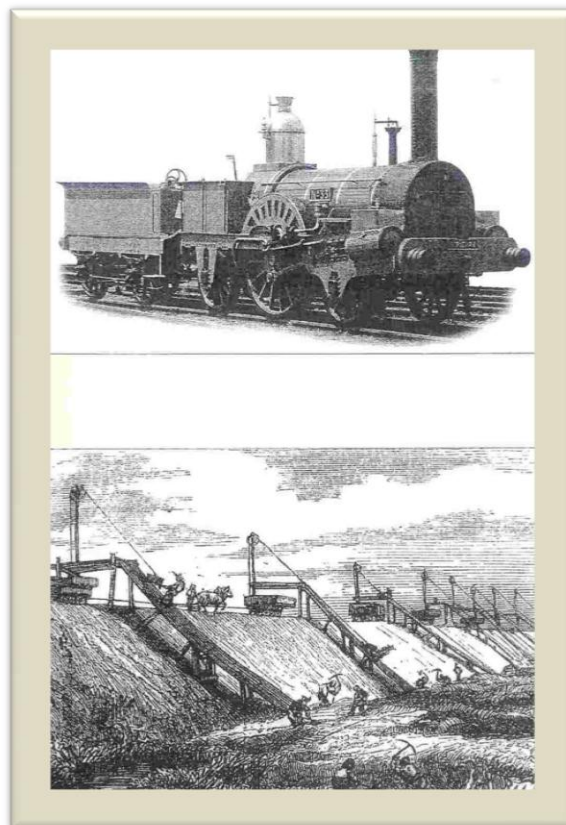
Ainsi les Ludois découvrent-ils, au même moment, deux moyens de locomotion différents ! Curieux, ne trouvez-vous pas ?

Jacques Bellanger (texte) et Sylvette Daguët (mise en page)
club Généalogie et Histoire locale
MJC LE LUDE
Octobre 2011

Sources : Archives SNCF Le Mans
Archives départementales sous-série 5S 126-127-128-130-134
Archives municipales 2-O-1

A suivre quelques documents et photos sur la « vie du rail ».

⁴ Sources forum « les métiers du rail »



Loco à vapeur Buddicom, premier type de machine à circuler sur les lignes sarthoises
et construction de la voie ferrée

après la guerre, un train spécial arrive au Lude pour le congrès eucharistique



CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

EXTRAIT DU TARIF DES CHEMINS DE FER ET DES TRAMWAYS

PRIX DES PLACES DU MANS AUX GARES CI-DESSOUS (1) :

NOMS DES GARES OU STATIONS	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	NOMS DES GARES OU STATIONS	1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe
Aignan (Saint-).	6 20	4 70	3 45	Parennes	5 40	4 05	2 95
ALENÇON.	6 85	5 15	3 75	PARIS.	26 »	19 45	14 30
ANGERS (transit) (2)	11 90	8 95	6 60	Pezé-le-Robert	4 55	3 40	2 50
Arnage	0 95	0 70	0 55	Placé-Saint-Germain	4 45	3 30	2 40
Asnières-sur-Vègre	5 55	4 15	3 »	Pincé-Préigné	7 »	5 25	3 85
Aubigné	4 05	3 50	2 50	Poillé	6 05	4 50	3 30
Avessé	6 35	4 75	3 50	Pont-de-Genne-Montfort	2 20	1 65	1 20
Avoise	4 55	3 40	2 50	Pont-de-Braye, par Château-du-Loir	7 50	5 50	4 05
Bonnétable	5 25	3 95	2 90	Prévelles	4 40	3 25	2 45
Bouloire	4 75	3 60	2 60	Rémy-des-Monts (Saint-)	8 10	6 05	4 50
Bourg-le-Roi	5 75	4 30	3 15	Rémy-du-Plain (Saint-)	6 85	5 15	3 75
Brulon	6 85	5 15	3 75	Rouessé-Vassé	5 15	3 90	2 85
CAEN.	20 55	15 45	11 30	Ruillé-Poncé	7 50	5 50	4 05
CALAIS (SAINT-), par Connerre	7 »	5 25	3 80	Sablé	5 90	4 45	3 20
Château-du-Loir	6 15	4 60	3 40	Sceaux	4 05	3 »	2 25
Chahaignes	7 50	5 50	4 05	Segrie-Vernie	5 40	4 05	2 95
CHARTRES	15 25	11 40	8 40	Sillé-le-Guillaume	4 45	3 30	2 40
Chartre (La)	7 50	5 50	4 05	Suze (La)	2 35	1 75	1 25
Chapelle-du-Chêne, par La Flèche	7 80	6 »	4 25	Thorée	4 75	3 80	2 70
Chapelle-aux-Choux, par Aubigné	4 75	3 80	2 70	Thorigné	3 90	2 95	2 15
Chemiré-en-Charnie	6 50	4 85	3 55	TOURS	10 90	8 25	6 05
Chérancé	5 75	4 30	3 15	Tuffé	3 75	2 85	2 05
Christophe-Moiron (Saint-)	5 90	4 45	3 20	Vaas	5 15	3 90	2 85
Conlie	2 95	2 20	1 65	Verron	5 50	4 15	3 »
Connerre (ouest)	3 05	2 30	1 70	Villaines-sous-Malicorne	4 80	3 60	2 60
Connerre (ville)	3 75	2 85	2 05	Villaines-Vezot	7 25	5 40	4 »
Coudrecieux	5 40	4 05	2 95	Vivoin-Beaumont	3 65	2 75	2 »
Crissé	3 75	2 85	2 05	Voivres	1 55	1 20	0 85
Crosnières-Bailleul	6 30	5 »	3 55	Yvré-l'Evêque	1 10	0 80	0 60
Dissay-sous-Courcillon	6 75	5 05	3 70				
Domfront-Sarthe	2 55	1 90	1 40				
Ecommoy	1 95	1 45	1 10				
FLÈCHE (La), par Aubigné	4 75	3 80	2 70				
FLÈCHE (La), par La Suze	6 10	4 60	3 30				
Ferté-Bernard (La)	5 15	3 90	2 85				
Fresnay-sur-Sarthe	5 75	4 30	3 15				
Guiche (La) (Sarthe)	1 95	1 45	1 10				
HAVRE (LE)	37 15	27 85	20 45				
Hutte-Coulombiers (La)	5 05	3 75	2 80				
Jauzé	5 70	4 30	3 15				
Joué-en-Charnie	7 15	5 30	3 90				
Juigné-sur-Sarthe	5 25	3 95	2 90				
LAVAL	11 10	8 30	6 10				
Laigné-Saint-Gervais	1 65	1 25	0 85				
Loué	7 35	5 55	4 05				
Luché-Pringé	4 75	3 80	2 70				
Lude (Le)	4 75	3 80	2 70				
Malicorne	4 05	3 05	2 15				
MAMERS, par La Hutte	8 »	5 95	4 40				
MAMERS, par Connerre	8 10	6 05	4 50				
Mareil-en-Champagne	7 50	5 60	4 10				
Marschê	3 05	2 30	1 70				
Marolles-les-Brautis	6 70	5 05	3 70				
Mars-la-Brière (Saint-)	1 70	1 30	0 90				
Marçon-Vouvray	6 85	5 15	3 75				
Mayet	3 40	2 45	1 75				
Mécs (Les)	6 35	4 75	3 50				
Mézery	3 45	2 55	1 85				
Michel-de-Chavaignes (Saint-)	4 25	3 20	2 35				
Millesse (La)	1 45	1 10	0 80				
Moncé-en-Saosnois	7 30	5 50	4 05				
Montaillé	6 50	4 85	3 55				
Monthizot	2 45	1 85	1 35				
Neuville	1 20	0 90	0 65				
Neuvillette	5 90	4 45	3 20				
Noyen	3 55	2 65	1 95				

TRAMWAYS

	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.
Auvers-sous-Montfaucon	1 50	1 10
Bènehard	2 65	2 »
Brains	1 30	0 95
Butte-des-Fermes	0 50	0 35
Challes	1 25	0 90
Changé	0 50	0 35
Chartre (La)	3 »	2 25
Coulans	1 10	0 85
Courdemanche	2 55	1 90
Crannes-en-Champagne	1 55	1 15
Degré-La Quinte	0 80	0 60
Denis-d'Orques (Saint-)	2 85	2 15
Denisière (La)	0 80	0 60
Epine (L')	0 30	0 20
Forêrière (La)	0 35	0 30
Grand-Lucé	1 90	1 45
Joué-en-Charnie	2 55	1 90
Lhomme	2 90	2 15
Liard (Le)	0 75	0 55
Loué	2 20	1 65
Lune-de-Joué (La)	2 85	2 15
Maladrerie (La)	3 »	2 25
Parigné-l'Evêque	0 90	0 70
Pierre-du-Lorouer (Saint-)	2 40	1 80
Poire-Tapée	0 75	0 55
Rouillon (Poteau de)	0 60	0 45
Tassillé-Saint-Christophe	1 90	1 45
Trangé-Chaufour	0 60	0 45
Tuileries (La)	2 20	1 65
Vallon-sur-Gée	1 65	1 25
Vannerie (La)	1 10	0 85
Vincent-du-Lorouer (Saint-)	2 15	1 60
Volnay-Saint-Mars	1 55	1 15

(1) Les gares de St-Aubin-La Bruère, Bessé-sur-Braye, Chapelle-Huon, Chenu, St-Gervais-de-Vie et St-Calais par Château-du-Loir ne sont pas comprises dans ce tableau, la gare du Mans ne délivrant pas de billets directs pour y aller; les voyageurs prennent leur billet pour Château-du-Loir. — (2) Tous les billets dont le montant dépasse 10 francs sont assujettis à un droit de timbre de 0 fr. 10.

tarif de 1890

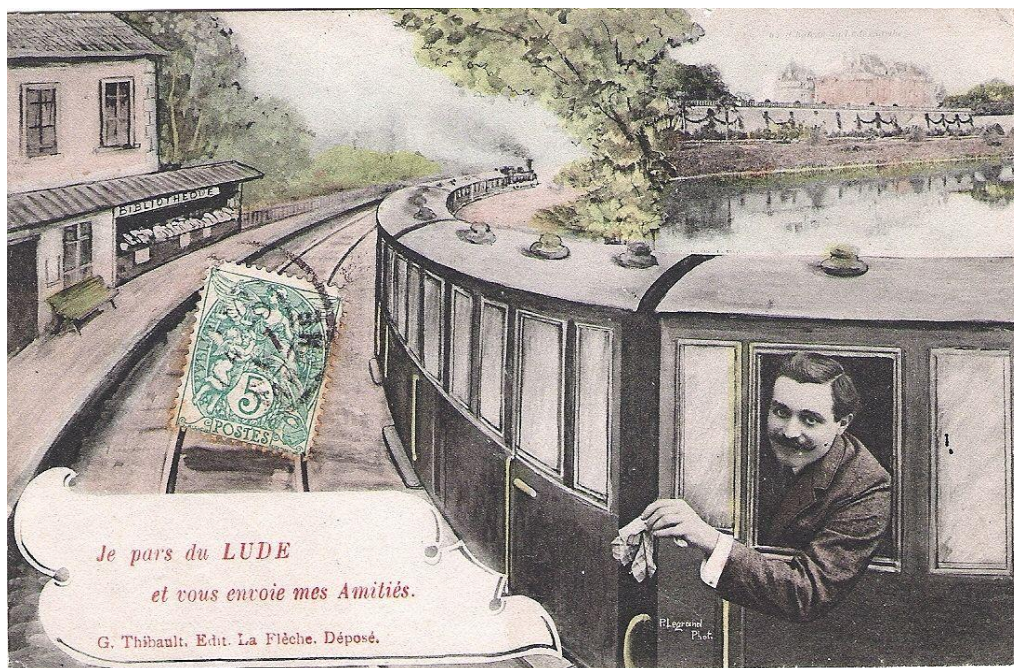
*Chemin de fer de la Flèche à Aubigné
Ligne de Lude.*

Noms des souscript.	Demeure.	Montant de la souscription.
M. Bardet	le Lude	5000 francs.
M. Baudry	id	5000 f.
M. Coudray	id	4000 f.
M. Desbrière	id	4000.
J. Donne	id	500.
M. Duval	id	10000.
J. Gousson	id	1000.
M. Joly	id	1000.
J. Leroy	id	4000.
M. Royer	id	1000.
M. de Solles officier	id	5000.
M. Cartineau Royer	id	5000.
M. Blanchard	id	5000.
M. Portelin de la Roche	id	2000.

16	Stam		5000
17	Reaumur	"	1000
18	Rivière		3000.
Total de la somme en 1860. 60500.			
19	Polin		500.
20	Papin fils Banquier au Lude		1000.
21	Baudrier Rev.	id.	500.
22	de la Cour Eugène	id	1000.
23	Verger Sam.	id	1000.
24	Pemanceau	Sabotier au Lude	500.
25	Bouquet jeune	Coulanger	500.
26	de Solles Elmond	prop.	1000.
27	Cessier Court	fabrique de papier	500.
28	Hubert	Mécanicien	500.
29	M. de la Roche	propriétaire	1000.
à reporter			68500

En 1860 des Ludois investissent dans le futur chemin de fer

Noms des souscripteurs.	Profession & Dénomination.	Montant de la souscription.
30 M. H. Broc	Reposit.	68500 -
31 Jammes Stanislas	prop. à la Garnison	25000 -
32 Chollet	N. au luth	1000 -
33 Vandolen Mathieu	cult. à nouvelle	1000 -
34 Bourget jui	prop. cult à dissi.	500
35 de Cortades.	musici à malice	500
36 Deze Charles.	prop. à la Garnison	15000 -
37 Roussau jui & sen.	prop. au luth	500
	- id	1000.



Le chemin de fer inspire les créateurs de cartes-souvenirs

