



Locomotive Massigné n° 54 du TS. Photographie d'usine, coll. Musée 'de la Porte' à Tubize. Plaque Blanc-Misseron 182 de 1896.

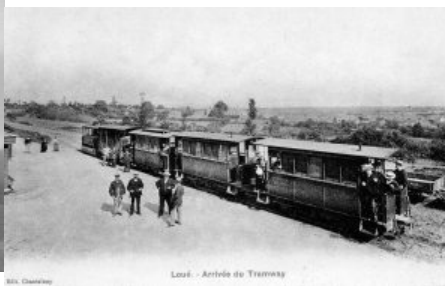
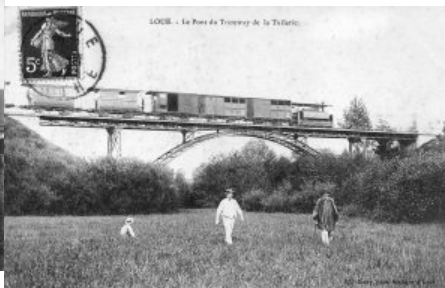
La Compagnie des Tramways de la Sarthe constituait un ensemble de chemins de fer secondaires appartenant au Département de la Sarthe. Le réseau s'ouvrit dès 1882 et disparut en 1947. Il se développa en trois phases et utilisait la voie métrique. Le matériel utilisé comprenait surtout des locomotives (0-6-0T) fabriquées à Tubize ou dans sa filiale de Blanc-Misseron.

Dans un ouvrage de 1888 sur « Les Chemins de fer à faible trafic en France »^[1], on trouve les indications suivantes :

« Locomotives - 4 machines pesant 10 tonnes à vide, 13 tonnes en charge, sorties des Ateliers de Tubize (Belgique). (...) Les machines sont munies d'une forte cloche dont le mécanicien doit faire usage dès qu'il aperçoit une voiture ou des voyageurs sur les routes, ou pour annoncer son arrivée aux stations. L'usage du sifflet, qui effrayerait les chevaux, est proscrit. (...) Les machines de Tubize remorquent sur la ligne 35 tonnes brutes en temps normal, soit 7 véhicules. »

Au début de mai 1882, commande était faite à la SA La Métallurgique à Tubize d'une locomotive pour les Tramways de la Sarthe. L'usine belge était apparemment en mesure de la fournir rapidement. Et elle fut livrée dès juillet. C'était une machine d'un type déjà en usage sur les réseaux de tramways de Valenciennes et de Saint-Etienne. C'est d'ailleurs à ce dernier réseau qu'elle était primitivement destinée, comme en témoigne le n° 27 qu'elle portait à son arrivée dans la Sarthe. Elle prit dans la Sarthe le n° 11. C'était la locomotive Tubize 513 de 1882.

Tramways de la Sarthe, cartes postales anciennes - Locomotives bi-cabine de type Tubize.





Description de la Tubize 513 de 1882

Le châssis, extérieur aux roues, reposait sur trois essieux couplés par l'intermédiaire de trois paires de ressorts à lames indépendants. Les cylindres attaquaient l'essieu médian et les tiroirs plans étaient actionnés par une distribution walschaerts. Le mécanisme était complètement enfermé dans un caisson muni extérieurement de volets relevables pour la visite, le graissage et... le refroidissement lors des arrêts prolongés, car cette protection efficace contre la boue et la poussière avait pour inconvénient de favoriser le chauffage des articulations.

La chaudière, très « ramassée », reposait sans porte-à-faux à l'aplomb des essieux couplés. La grille, dont l'arrière se situait au-dessus du dernier essieu, plongeait jusqu'à l'essieu médian. Le corps cylindrique, de 0,900 m de diamètre, se composait d'une première longue virole dont l'avant portait le dôme de prise de vapeur et d'une seconde, très courte, sur laquelle était fixée la plaque tubulaire avant; son axe était à 1.250 m au-dessus du rail.

L'importance de la surface de chauffe directe, obtenue grâce au foyer Belpaire, et le faisceau tubulaire court conféraient à ce générateur une bonne facilité de vaporisation très appréciable pour un service nécessitant de

fréquents démarrages et des « coups de collier » pour gravir les rampes.

Ces machines possédaient en outre :

un appareil de condensation à 7 tubes,

un bac « brise-décharge » destiné à atténuer la violence des coups d'échappement,

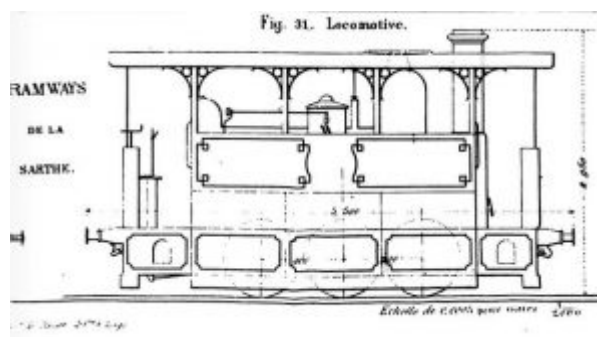
une sablière avec tuyaux de descente de part et d'autre des roues médianes,

un changement de marche avec commande à vis,

un frein à vis agissant sur les quatre roues extrêmes.

Les conditions de la locomotive belge, la plus employée, sont les suivantes (fig. 31) :

Diamètre des cylindres	0 ^m 23
Course des pistons	0 36
Diamètre des roues	0 83
Timbre de la chaudière	12 kilos.
Surface de la grille	0 ^m 764
Surface de chauffe du foyer	3 704
— des tubes	15 56
Poids à vide	11 tonnes.
Poids en charge	13 —
Empattement	4 ^m 80
Largeur toutes saillies comprises	2 »

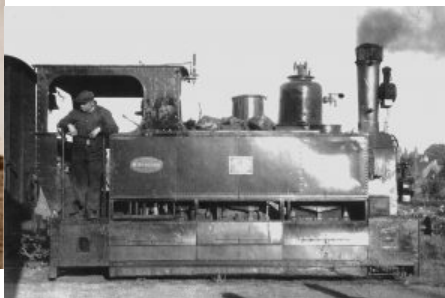
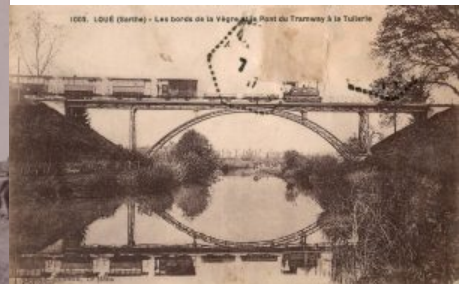
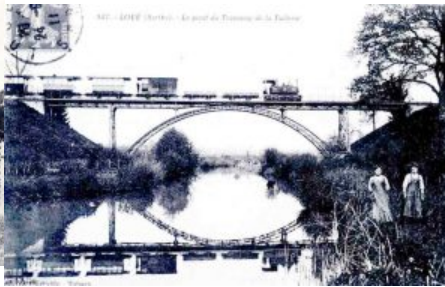


En septembre 1882, 4 autres locomotives étaient commandées à La Métallurgique. En raison des retards dans le développement du réseau, seule la première sera livrée, la n° 12 appelée « Périgné-l'Evêque ». Elle était immatriculée Tubize 533 et différait quelque peu de la précédente (c'est-à-dire de la Tubize 513). Construite spécialement pour le réseau, elle ne comportait qu'un seul poste de conduite à l'arrière, l'usage général des plaques tournantes dans les gares du réseau sarthois permettait de tourner les machines en cas de besoin.

Le prolongement du réseau, finalement acquis en 1883, permit aux Tramways de la Sarthe de commander 2 nouvelles locomotives. Elles étaient identiques à la n° 12. Ce sont les n° 13 « Challes » (Tubize 537) et n° 14 « Volnay » (Tubize 540) de 1883.

Début 1886, 5 locomotives semblables aux précédentes furent commandées aux Ateliers de Tubize mais réalisées par sa filiale la Société des Ateliers de Construction du Nord de la France à Blanc-Misseron. Elles portent donc la plaque « Blanc-Misseron » et un n° qui est propre à ce constructeur, mais elles sont également enregistrées dans la liste constructeur des Ateliers de Tubize. Ces locomotives étaient destinées à la ligne de Saint-Denis-d'Orques. Comme son ouverture se faisait attendre, 4 de ces machines furent finalement envoyées sur le réseau du Loir-et-Cher. Une seule fut livrée aux TS où elle reçut le n° 15 et l'appellation « Loué ». C'était la toute première locomotive de la série avec plaque Blanc-Misseron, la n°1. Dans la nomenclature des Ateliers de Tubize, elle est la Tubize 626 de 1886.

Tramways de la Sarthe, cartes postales anciennes - locomotives mono-cabine de type Tubize.



A la fin de cette même année 1886, une nouvelle commande de 12 locomotives était faite aux ANF. En principe, elles devaient être livrées à raison de 4 machines en juillet 1887, 4 en novembre 1887 et 4 au 1er

mars 1888. Ces 12 machines étaient normalement toutes destinées aux lignes du Loir-et-Cher, mais 4 d'entre-elles furent distraite de la commande initiale et finalement livrées aux TS, en compensation des 4 machines pour les TS qui avaient été précédemment livrées au Loir-et-Cher. Il s'agit de des locomotives « Saint-Denis-d'Orques », n° 16 des TS (Tubize 681 - Blanc-Misseron 19), « Coulans », n° 17 des TS (Tubize 682 - Blanc-Misseron 20), « Crannes », n° 18 des TS (Tubize 689 - Blanc-Misseron 27), et « Vallon », n° 19 des TS (Tubize 690 - Blanc-Misseron 28).

Les machines n° 16 à 19 donnèrent lieu à de sérieuses difficultés lors des essais auxquels elles furent soumises en vue de leur autorisation de mise en service. La n° 16 dérailla trois fois. Le permit de circuler leur fut refusé. Le problème venait de légères différences entre les spécifications pour le Loir-et-Cher et celles pour la Sarthe. Un monteur fut dépêché sur place par le constructeur et tout rentra vite dans l'ordre.

Pour le service des lignes du deuxième réseau, 13 machines semblables aux précédentes furent commandées au début de 1896 aux ANF. Elle présentaient toutefois quelques améliorations par rapport à leurs devancières, notamment le remplacement des 103 tubes par 71 tubes à ailettes (tubes Serve). Finalement, 10 de ces machines furent livrées aux TS (les Tubize 1049 à 1055 [= Blanc-Misseron 175 à 181] et 1059 à 1061 [= Blanc-Misseron 185 à 187]), les 3 dernières partirent pour les Tramways d'Ile-et-Vilaine (Tubize 1056 à 1058, Blanc-Misseron 182 à 184).

Ces trois machines prélevées de la commande furent remplacées par 3 autres machines sur un lot de 12 locomotives ayant fait l'objet d'un marché, fin juin 1896, au profit du réseau d'Ile-et-Vilaine. C'étaient les Tubize 1099 à 1101 (Blanc-Misseron 212 à 214).

La Tubize 1061 (Blanc-Misseron 187), nommée « Nogent-le-Bernard », qui portait le n° 62 des TS, fut équipée d'un générateur spécial, une chaudière munie d'un foyer, système Docteur. L'adaptation à la machine n° 62 d'un générateur de ce type, qui fut soumis à l'épreuve réglementaire le 25 juin 1898, nécessita une étude spéciale qui en retarda la finition. Par rapport aux autres de la série, la 62 présentait les différences suivantes:

Le corps cylindrique, dont l'axe avait dû être relevé de 0,20 m, avait son diamètre légèrement réduit pour ménager l'emplacement du réservoir de vapeur. Le nombre des tubes Serve était, en conséquence ramené de 71 à 68.

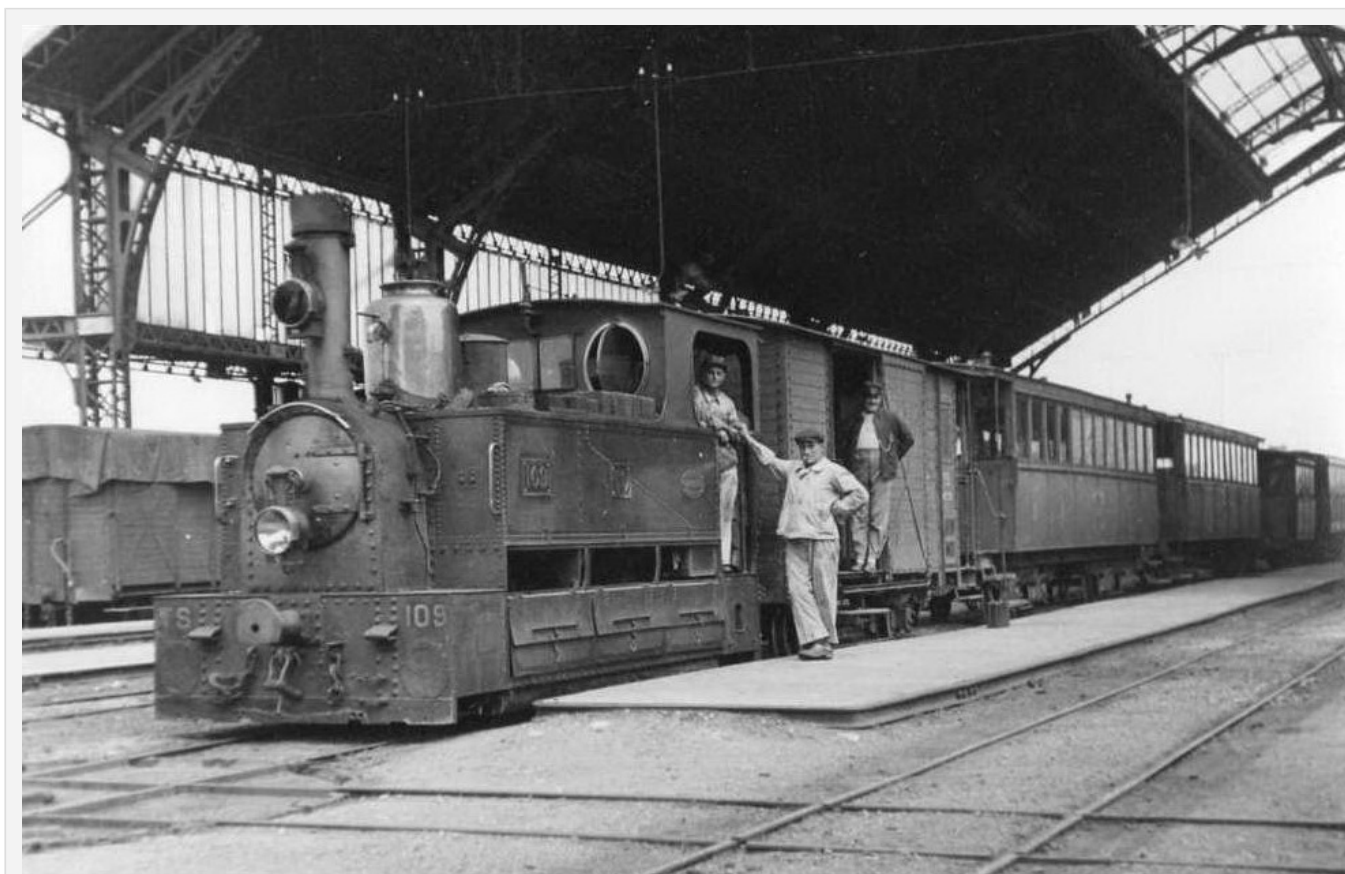
En contrepartie, la longueur du faisceau tubulaire avait été portée de 1,389 m à 1,572 m pour obtenir une surface de chauffe suffisante. La longueur de la machine fut accrue en conséquence, et son empattement porté de 1,80 m à 2,00 m.

Le poids fut majoré d'environ une tonne.

Lors des essais auxquels elle fut soumise le 24 janvier 1899, le Service du Contrôle nota que la pression n'avait pu être maintenue, en rampe, qu'en serrant l'échappement et que la conduite du feu était plus délicate que sur les autres locomotives. Il observa en outre que la présence du réservoir de vapeur restreignait la visibilité de

l'équipe de conduite ...

Les TS effectuèrent une dernière grosse commande de 19 locomotives au ANF vers 1910. Elles furent apparemment livrées sur plusieurs années, de 1910 à 1913. Se sont les Tubize 1636 à 1649 et 1651 à 1656 (Blanc-Misseron 351 à 369). De ces machines, 2 locomotives furent cependant livrées aux Tramways à vapeur du Loir et Cher où elles prirent les n° 39 et 40. C'étaient les TS 105 et 106 (Tubize 1640 et 1641 - Blanc-Misseron 355 et 356).



Locomotive TS 109 - Tubize 1644 (Blanc-Misseron 359) de 1912.

Liste des locomotives Tubize & Blanc-Misseron livrées aux TS

Tableau des locomotives Tubize livrées aux TS

n°	année	voie	Essieux	type	destinataire et chronique
513	1882	1000	Cn2t		commandé pour Tramways de Saint-Etienne « 27 », livré aux Tramways de la Sarthe, Le Mans « 11 » « CHANGE? » /1914 -> Deutsche Heere
533	1882	1000	Cn2tk		Tramways de la Sarthe, Le Mans « 12 » « PARIGNÉ L'EVÉQUE »
537	1883	1000	Cn2t		Tramways de la Sarthe, Le Mans « 13 » « CHALLES »

radiation
1937
1937

540	1883	1000	Cn2tk		Tramways de la Sarthe, Le Mans « 14 » « VOLNAY »		1933
626	1886	1000	Cn2tk	BM 1	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 15 » « LOUÉ »		1937
627	1887	1000	Cn2tk	BM 2	commandée pour les Tramways de la Sarthe « 16 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 4 » « NEUNG-SUR-BEUVRON » /1903 -> « 13 » /1931 -> « 1 »		
628	1887	1000	Cn2tk	BM 3	commandée pour les Tramways de la Sarthe « 17 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 1 » « BLOIS » /1903 -> « 14 » /1931 -> « 2 »		
629	1887	1000	Cn2tk	BM 4	commandée pour les Tramways de la Sarthe « 18 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 2 » « OUCQUES » /1903 -> « 15 » /1931 -> « 3 »		
630	1887	1000	Cn2tk	BM 5	commandée pour les Tramways de la Sarthe « 19 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 3 » « BRACIEUX » /1903 -> « 16 » /1931 -> « 4 »		
681	1888	1000	Cn2tk	BM 19	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 16 » « SAINT-DENIS D'ORQUES » /19xx -> MTVS Valmondois		
682	1888	1000	Cn2tk	BM 20	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 17 » « COULANS » /1914 -> Deutsche Heere		
689	1887	1000	Cn2tk	BM 27	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 18 » « CRANNES »		1944
690	1887	1000	Cn2tk	BM 28	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 19 » « VALLON »		1946
1049	1897	1000	Cn2tk	BM 175	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 50 » « BONNETABLE »		1937
1050	1897	1000	Cn2tk	BM 176	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 51 » « FOULLETOURTE » /1933 -> Fonderie Chappé, Antoigné /1969 Musée de l'Automobile, Le Mans, Sarthe [F] « 51 » « FOULLETOURTE »		
1051	1897	1000	Cn2tk	BM 177	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 52 » « MAYET »		1933
1052	1897	1000	Cn2tk	BM 178	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 53 » « PONTVALLAIN »		1933
1053	1897	1000	Cn2tk	BM 179	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 54 » « MANSIGNÉ »		1944
1054	1897	1000	Cn2tk	BM 180	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 55 » « ALLONNES »		1937
1055	1897	1000	Cn2tk	BM 181	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 56 » « COULAINES »		1937
1059	1897	1000	Cn2tk	BM 185	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 57 » « SAVIGNÉ L'EVÊQUE »		1937
1060	1897	1000	Cn2tk	BM 186	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 58 » « BEAUFAY »		
1061	1898	1000	Cn2tk	BM 187	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 62 » « NOGENT-LE-BERNARD »		1937
1099	1896	1000	Cn2tk	BM 212	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 59 » « MAMERS »		1933
1100	1896	1000	Cn2tk	BM 213	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 60 » « LA FERTE-BERNARD » /1937 -> Fonderie Chappée, Antoigné /1949 -> Ouest Métaux, Champagné /1976 -> Musée des Transports de Valmondois « 60 » « LA FERTE-BERNARD »		
1101	1896	1000	Cn2tk	BM 214	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 61 » « ST COSME-DE-VAIR »		1937
1636	1910	1000	Cn2t	BM 351	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 101 »		1947
1637	1910	1000	Cn2t	BM 352	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 102 »		1947
1638	1910	1000	Cn2t	BM 353	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 103 »		1947
1639	1910	1000	Cn2t	BM 354	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 104 »		1947
1640	1910	1000	Cn2t	BM 355	prévue pour Tramways de la Sarthe « 105 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 39 »		
1641	1910	1000	Cn2t	BM 356	prévue pour Tramways de la Sarthe « 106 », livrée aux Tramways à Vapeur du Loir et Cher « 40 »		
1642	1911	1000	Cn2t	BM 357	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 107 »		1947
1643	1911	1000	Cn2t	BM 358	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 108 »		1947
1644	1912	1000	Cn2t	BM 359	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 109 »		1947
1645	1912	1000	Cn2t	BM 360	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 110 »		1947
1646	1912	1000	Cn2t	BM 361	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 111 »		1947
1647	1912	1000	Cn2t	BM 362	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 112 »		1947
1648	1912	1000	Cn2t	BM 363	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 113 »		1947
1649	1912	1000	Cn2t	BM 364	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 114 »		1947
1651	1912	1000	Cn2t	BM 365	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 115 » (laut anderern Quellen F-Nr. 1650) /1948 Usine Chappée, Antoigné		1957
1652	1912	1000	Cn2t	BM 366	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 116 »		1947
1653	1913	1000	Cn2t	BM 367	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 117 »		1947
1654	1913	1000	Cn2t	BM 368	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 118 »		1947
1655	1913	1000	Cn2t	BM 369	Tramways de la Sarthe, Le Mans « 119 »		1947
1737	1911	1000	Cn2t		Tramways de la Sarthe, Le Mans « 105 »		1947
1738	1911	1000	Cn2t		Tramways de la Sarthe, Le Mans « 106 »		1947

Source : liste établie par Sébastien Jarne

Tableau des locomotives Blanc-Misseron livrées aux TS

N°	année	écartement	essieux	n° Tubize	destinataire	n°	nom	remarques
1	1885	1000	Ct	626	Tramways de la Sarthe, Le Mans	15	LEÛE	
2	1887	1000	Ct	627	Tramways à vapeur du Loir et Cher	4	NEUNG SUR BEUVRUN	commandé par la Sarthe
3	1887	1000	Ct	628	Tramways à vapeur du Loir et Cher	1	BLOIS	commandé par la Sarthe
4	1887	1000	Ct	629	Tramways à vapeur du Loir et Cher	2	OUCQUES	commandé par la Sarthe
5	1887	1000	Ct	630	Tramways à vapeur du Loir et Cher	3	BRACIEUX	commandé par la Sarthe
25	1887	1000	Ct	687	Tramways de la Sarthe, Le Mans	16	SAINT DENIS D'ORQUES	
26	1887	1000	Ct	688	Tramways de la Sarthe, Le Mans	17	COULANS	
27	1887	1000	Ct	689	Tramways de la Sarthe, Le Mans	18	CRANNES	
28	1887	1000	Ct	690	Tramways de la Sarthe, Le Mans	19	VALLON	
175	1897	1000	Ct	1049	Tramways de la Sarthe, Le Mans	50	BONNETABLE	
176	1897	1000	Ct	1050	Tramways de la Sarthe, Le Mans	51	FOULLETOURTE	
					04.1947 Fonderie Usines Radiateurs, Antoigne St. Jamme			
					09.1967 Musée de l'automobile, Le Mans, Sarthe [F]	51	FOULLETOURTE	
177	1897	1000	Ct	1051	Tramways de la Sarthe, Le Mans	52	MAYET	
178	1897	1000	Ct	1052	Tramways de la Sarthe, Le Mans	53	PONT VALLIN	
179	1897	1000	Ct	1053	Tramways de la Sarthe, Le Mans	54	MANSIGNÉ	

180	1897	1000	Ct	1054	Tramways de la Sarthe, Le Mans	55	ALLONNES
181	1897	1000	Ct	1055	Tramways de la Sarthe, Le Mans	56	COULAINES
185	1897	1000	Ct	1059	Tramways de la Sarthe, Le Mans	57	SAVIGNÉ L'ÉVÊQUE
186	1897	1000	Ct	1060	Tramways de la Sarthe, Le Mans	58	BEAUFAY
187	1898	1000	Ct	1061	Tramways de la Sarthe, Le Mans	62	NOGENT LE BERNARD
212	1896	1000	Ct	1099	Tramways de la Sarthe, Le Mans	59	MAMERS
213	1896	1000	Ct	1100	Tramways de la Sarthe, Le Mans	60	LA FERTÉ BERNHARD
214	1896	1000	Ct	1101	Tramways de la Sarthe, Le Mans	61	ST COSME DE VAIR
351	1910	1000	Ct	1636	Tramways de la Sarthe, Le Mans	101	
352	1910	1000	Ct	1637	Tramways de la Sarthe, Le Mans	102	
353	1910	1000	Ct	1638	Tramways de la Sarthe, Le Mans	103	
354	1910	1000	Ct	1639	Tramways de la Sarthe, Le Mans	104	
357	1911	1000	Ct	1642	Tramways de la Sarthe, Le Mans	107	
358	1911	1000	Ct	1643	Tramways de la Sarthe, Le Mans	108	
359	1911	1000	Ct	1644	Tramways de la Sarthe, Le Mans	109	
360	1911	1000	Ct	1645	Tramways de la Sarthe, Le Mans	110	
361	1911	1000	Ct	1646	Tramways de la Sarthe, Le Mans	111	
362	1911	1000	Ct	1647	Tramways de la Sarthe, Le Mans	112	
363	1912	1000	Ct	1648	Tramways de la Sarthe, Le Mans	113	
364	1912	1000	Ct	1649	Tramways de la Sarthe, Le Mans	114	
365	1912	1000	Ct	1651	Tramways de la Sarthe, Le Mans	115	
366	1912	1000	Ct	1652	Tramways de la Sarthe, Le Mans	116	
367	1913	1000	Ct	1653	Tramways de la Sarthe, Le Mans	117	
368	1913	1000	Ct	1654	Tramways de la Sarthe, Le Mans	118	
369	1913	1000	Ct	1655	Tramways de la Sarthe, Le Mans	119	

Source : liste établie par Jens Merte

L'examen de ces listes appelle quelques remarques.

La Tubize 626 (Blanc-Misseron 1) est datée de 1885 sur une liste et de 1886 sur l'autre.

Les Tubize 687 et 688 (Blanc-Misseron 25 et 26) sont attribuées, sur une liste, aux Tramways à vapeur du Loir et Cher où elles portent les n° 9 et 11 et les noms de Dhuizon et Chaumont-sur-Thaornne. Ces mêmes locomotives sont attribuées, sur l'autre liste, aux Tramways de la Sarthe où elles portent les n° 16 et 17 et les noms Saint-Denis-d'Orques et Coulans.

Enfin, on constatera sur la photographie d'usine que la locomotive Mausigné n° 54 [sic] porte l'immatriculation Blanc-Misseron 182 de 1896. Dans la liste Tubize de Sébastien Jarne la BN 182 correspond à la Tubize 1056, était destinée aux Tramways d'Ile et Vilaine (n°1) et s'appelait Liffré. C'est également le cas dans la liste Blanc-Misseron de Jens Merte. Dans ces deux listes, la locomotive Mansigné n° 54 est la Tubize 1053 et Blanc-Misseron 179 !

Plusieurs de ces locomotives sont encore conservées de nos jours :

[Au MTVS](#) - Musée des Tramways à Vapeur et des chemins de fer Secondaires français

[Au TRANSVAP](#) - Chemin de fer touristique de la Sarthe

[1] A. SAMPITE, Les Chemins de fer à faible trafic en France. Lignes secondaires des grands réseaux. Chemins de fer d'intérêt local et tramways à vapeur. Etablissement et exploitation, Paris, 1888, en particulier le chap. XXII : Tramways de la Sarthe, pp. 317-337.

© Luc DELPORTE - 21/09/2017.