

La FOULLETOURTE

dernière locomotive encore en état de marche des ex-tramways de la Sarthe, accueillie par le musée de l'automobile du Mans

par J. BREAU (Texte et clichés)

« Le 1^{er} avril 1947... le dernier tramway, fleuri, paré comme un empereur romain, accomplissait sous les acclamations son dernier voyage et ses frères se dirigeaient déjà vers d'autres cioux pour y faire, entre autres, les beaux jours de l'empire d'Abyssinie... »

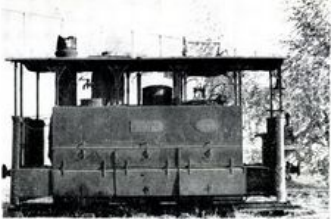
Ainsi en termes élégants et poétiques, un Manceau, M. Alain de Dieuleveult rappelait dans un mémoire, dix ans après à eux consacré, la fin sans gloire en dépit des apparences des Tramways de la Sarthe.

Fin sans gloire assurément, car de coupe sombre en coupe sombre, de réduction de ligne en réduction de ligne, de ventes en démolition — halte

aussi bien que matériel — les vieux Tramways de la Sarthe, nés en 1882 et qui connurent toute leur gloire de 1910 à 1925, s'en allaient depuis longtemps en « morceaux ».

La dispersion, accélérée par le processus de vente des derniers matériels au lendemain de la fermeture définitive, fut irrémédiable. Elle faillit ne peu être totale et actuellement, vingt ans après, les seuls vestiges de la Société des Tramways à Vapeur de la Sarthe qui fut pourtant reconnue à son époque comme « un modèle du genre » se comptent sur les doigts d'une main. Disparus ainsi la grande gare du Mans ; disparus ainsi la gare « noyaa » de La Ferté-Bernard ; disparu encore le fameux viaduc de Dôbaud ; disparus les voitures à voyageurs ; disparus, cassés, démolis, vendus au poids, les locomotives et les wagons.

Pourtant du « désastre » une locomotive avait miraculeusement échappé... et quelques wagons marchands aussi, en doté à la vente de la gare. La locomotive la "Fouletteourte" n° 51 est une locomotive Blaise-Maisson sortie en 1896 des ateliers de construction du Nord de la France sous le n° 176 et appartenant à la dernière série des 50 de la Compagnie des Tramways de la Sarthe. Cette locomotive était restée au service de la Société générale de Fonderie d'Antoni-



gné à Sainte-Jamme-Moribault et continuait de circuler sur la voie de desserte reliant l'usine à la gare SNCF, au demeurant le premier tronçon mis en service le 6 février 1922 par la nouvelle compagnie, le tronçon Antoigné-Moribault (2,200 km), le seul encore ouvert et fréquenté régulièrement.

Entretenu par un ancien mécanicien de la Compagnie, qui avait d'ailleurs terminé sa carrière à son bord, la "Fouletteourte" assura vaillamment un service régulier jusqu'à y avoir un demi-siècle, puis ne servit plus qu'occasionnellement de « machine de réserve » pour suppléer aux défaillances survenant parfois au loco-tracteur diesel qui l'avait finalement remplacée.

Depuis trois ou quatre ans, la "Fouletteourte" n'était plus mise en pression et dans un hangar attendait que soit tranché son destin.

Contrairement à ses sœurs, sa conservation était prioritairement assurée puisque une option d'achat avait été sollicitée par l'Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTURI).

Or, le conseil général de la Sarthe a finalement pris la seule décision capable de réjouir les Sarthois, celle de garder dans le département ce dernier vestige d'un passé qui ne manqua pas de grandeur, tant il est vrai qu'à la Belle Époque on citait le réseau des TS comme « le premier réseau cohérent et économique de France ».

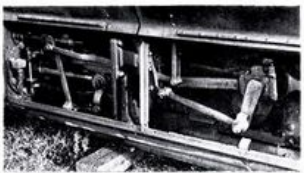
Notons que cette "Fouletteourte" était seulement « confiée » à la SGF par le département liquidateur des C.V.T.S.

Cette décision reprise lors de la première session de l'année 1967 de l'assemblée départementale restait cependant conditionnée par la découverte d'un « logement » propre à mettre en valeur cette pièce de musée. C'est finalement le Musée de l'Automobile du Mans, sur le célèbre circuit des 24 Heures, qui a accepté de recevoir... cette victime de l'automobile, tant il est vrai que c'est bien la motorisation de chacun qui a tué les tramways.

Et depuis l'automne dernier, à l'entree même du musée, pour l'heure en plein air dans l'attente d'un abri qui lui sera aménagés après un nécessaire nettoyage général et sans doute une remise en état, la "Fouletteourte" accueille les visiteurs toujours très nombreux — 67 429 en 1967 — du Musée de l'Automobile.

On ne peut donc que se réjouir de la décision du conseil général de la Sarthe et reconnaître qu'il a, lui aussi, bien mérité de tous ceux qui s'intéressent au sauvetage de toutes les pièces marquantes de la grande époque de la traction à vapeur.

En tout cas, nous ne pouvons, nous, us engager les amateurs, les passionnés, les simples curieux de passage au Mans à faire un petit crochet jusqu'au Musée de l'Automobile pour y voir l'exceptionnelle collection de "loco-tout" qui abrite certes, mais aussi cette "Fouletteourte". D'ailleurs pour les alicieux, nous illustrons ces pages d'une série de photographies, présentées aussi qu'une telle documentation sera la bienvenue pour tous ceux qui recherchent de quoi compléter leurs archives ou réaliser un modèle aussi pittoresque qu'intéressant.



Les 50 jours de production réalisés par le 1^{er} atelier de fabrication et le 2^e atelier.

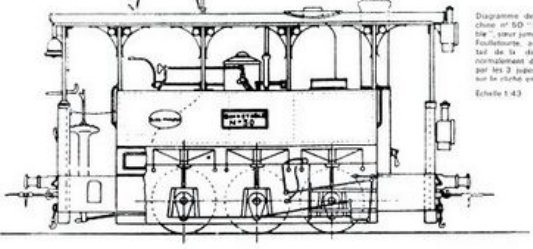


Diagramme de la machine n° 50 "Bonneville" sur laquelle est montée la "Fouletteourte". Avant le début de la distribution, nous avons constaté que les 3 axes vides sur la machine en état.

Echelle 1:43

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA "FOULLETOURTE"	
Longueur totale hors tout	6,30 m
Empattement total	1,80 m
Ecartement	1,50 m
Poids en ordre de marche	18 t
Surface de chauffe totale	32 m ²
Capacité de la chaudière	1,200 m ³
Capacité des citernes à eau	1,600 m ³
Tièbre	10 kg
Combustible dans les soutes	600 kg
Diamètre des roues	0,82 m

70

LOCO-REVUE N° 292

FEBRIER 1969

71

Article sur la Fouletteourte dans Loco revue, n° 292, février 1969.

Texte de l'article

La FOULLETOURTE dernière locomotive encore en état de marche des ex-tramways de la Sarthe, accueillie par le musée de l'automobile du Mans Par J. BREAU (Texte et clichés)

Le 1er avril 1947... le dernier tramway, fleuri, paré comme un empereur romain, accomplissait sous les acclamations son dernier voyage et ses frères se dirigeaient déjà vers d'autres cioux pour y faire, entre autres, les beaux jours de l'empire d'Abyssinie...

Ainsi en termes élégants et poétiques, un Manceau, M. Alain de Dieuleveult rappelait dans un mémoire, dix ans après à eux consacré, la fin sans gloire en dépit des apparences des Tramways de la Sarthe.

Fin sans gloire assurément, car de coupe sombre en coupe sombre, de réduction de ligne en réduction de ligne, de ventes en démolition — halte aussi bien que matériel — les vieux Tramways de la Sarthe, nés en 1882 et qui connurent toute leur gloire de 1910 à 1925, s'en allaient depuis longtemps en « morceaux ».

La dispersion, accélérée par le processus de vente des derniers matériels au lendemain de la fermeture

définitive, était irrémédiable. Elle faillit de peu être totale et actuellement, vingt ans après, les seuls vestiges de la Société des Tramways à Vapeur de la Sarthe qui fut pourtant reconnue à son époque comme « un modèle du genre » se comptent sur les doigts d'une main. Disparue ainsi la grande gare du Mans ; disparue ainsi la gare nougat de La Ferté-Bernard; disparu encore le fameux viaduc de Dehault ; disparues les voitures à voyageurs ; disparues, cassées, démolies, vendues au poids, les locomotives et les wagons ...

Pourtant du « désastre » une locomotive avait miraculeusement échappé... et quelques wagons marchandises aussi, on doit à la vérité de le dire. La locomotive la « Foulletourte » n° 51 est une bi-cabine Blanc Misseron sortie en 1896 des ateliers de construction du Nord de la France sous le n°176 et appartenant à la fameuse série des 50 de la Compagnie Tramways de la Sarthe. Cette locomotive était restée au service de la Société générale de Fonderie d'Antoigné à Sainte-Jamme-Montbizot et continuait de circuler sur la voie de desserte reliant l'usine à la gare SNCF, au demeurant le premier tronçon mis en service le 6 février 1882 par la nouvelle compagnie, le tronçon Antoigné-Monibizot (3,300 km), le seul encore ouvert et fréquenté régulièrement.

Entretenu par un ancien mécanicien de la Compagnie, qui avait d'ailleurs terminé sa carrière à son bord, la « Foulletourte » assura vaillamment un service régulier jusqu'il y a une dizaine d'années, puis ne servit plus qu'occasionnellement de « machine de renfort » pour suppléer aux défaillances survenant parfois au loco-tracteur diesel qui l'avait finalement supplantée.

Depuis trois ou quatre ans, la « Foulletourte » n'était plus mise en pression et dans un hangar attendait que soit tranché son destin.

Contrairement à ses sœurs, sa conservation était pratiquement assurée puisque une option d'achat avait été sollicitée par l'Association pour le musée des transports urbains, interurbains et ruraux (AMTUIR).

Or, le conseil général de la Sarthe a finalement pris la seule décision capable de réjouir les Sarthois, celle de garder dans le département ce dernier vestige d'un passé qui ne manqua pas de grandeur, tant il est vrai qu'à la Belle Epoque on citait le réseau des TS comme « le premier réseau cohérent et économique de France ».

Notons que cette « Foulletourte » était seulement « confiée » à la SGF par le département liquidateur des ex-TS.

Cette décision reprise lors de la première session de l'année 1967 de l'assemblée départementale restait cependant conditionnée par la découverte d'un « logement » propre à mettre en valeur cette pièce ... de musée. C'est finalement le Musée de l'Automobile du Mans, sur le célèbre circuit des 24 Heures, qui a accepté de recevoir ... cette victime de l'automobile, tant il est vrai que c'est bien la motorisation de chacun qui a tué les tramways ...

Et depuis l'automne dernier, à l'entrée même du musée, pour l'heure en plein air dans l'attente d'un abri qui lui sera aménagé après un nécessaire nettoyage général et sans doute une remise en état, la « Foulletourte »

accueille les visiteurs toujours très nombreux — 67 429 en 1967 — du Musée de l'Automobile.

On ne peut donc que se réjouir de la décision du conseil général de la Sarthe et reconnaître qu'il a, lui aussi, bien mérité de tous ceux qui s'intéressent au sauvetage de toutes les pièces marquantes de la grande époque de la traction à vapeur.

En tout cas, nous ne pouvons, nous, qu'engager les amateurs, les modélistes, les simples curieux de passage au Mans à faire un petit crochet jusqu'au Musée de l'Automobile pour y voir l'exceptionnelle collection de « teuf-teuf » qu'il abrite certes, mais aussi cette « Foulletourte ». D'ailleurs pour les allécher, nous illustrons ces pages d'une série de photographies, pensant aussi qu'une telle documentation sera la bienvenue pour tous ceux qui recherchent de quoi compléter leurs archives ou réaliser un modèle aussi pittoresque qu'inédit.

Une locomotive sauvée, c'est bien – Une rame reconstituée, ce serait mieux encore.

Avoir sauvé de la casse, et de l'éloignement en « terre lointaine et étrangère », la FOULLETOURTE des ex-tramways de la Sarthe est un geste qui honore le Conseil Général de ce département.

Il pourrait – et devrait – faire mieux encore avant qu'il ne soit trop tard : reconstituer une rame complète telle qu'elle circulait au grandes heures des T.S. Cela peut être long ... cela nécessitera une certaine mise de fonds ... ce n'est pas oeuvre impossible.

Quelques wagons tombereaux sont toujours en service à la SGF à Antoigné, deux voitures à bogies circulent encore sur le réseau P.O. Corrèze et ont leur « port d'attache » à Tulle. Ce serait bien le diable, l'élan donné, si on ne retrouvait pas quelque part un fourgon.

Appartenaient à cette même série :

la 50 « Bonnétable »

la 51 « Foulletourte »

la 52 « Mayet »

la 53 « Pontvallain »

la 54 « Mansigné »

la 55 « Allonnes »

la 56 « Aulaines »

la 57 « Savigné »

la 58 « Beaufay »

la 59 « Mamers »

la 60 « La Ferté »

la 61 « Saint-Cosme-de-Vair »

la 62 « Nogent-le-Bernard », tous noms de localités alors desservies par le, Tramways de la Sarthe.
La locomotive n° 51 Foulletourte des [Tramways de la Sarthe](#) porte le n° Tubize 1050 et Blanc-Misseron 176. Elle date, selon les listes constructeurs, de 1897. En 1933 elle quitte les TS et prend du service à la Fondrie Chappé à Antoigné. Récupérée pour être préservée, elle est transférée en 1969 au Musée de l'Automobile au Mans, dans la Sarthe. Elle sera ensuite confiée au TRANVAP, Chemin de Fer touristique de la Sarthe à Beille, qui la remise en état.

La Tubize 1050 « La Foulletourte »



La Foulletourte avant et après restauration.

La « Foulletourte » à l'honneur pour la journée des tramways

Le train à thème autour des tramways de la Sarthe organisé par la Transvap a su attirer ses amateurs, dimanche.

Temps fort de la journée : l'inauguration d'une machine, la « Foulletourte », fraîchement restaurée par Dominique et Gérard, deux bénévoles de la Transvap. Une journée qui s'est déroulée en présence de Claude Wagner, auteur d'un livre sur ce thème.

Grâce à la restauration qui a pris près de sept mois à ces deux passionnés, la « Foulletourte » vient de trouver une 2^e vie.

« Elle était dans un coin et se dégradait. Nous avons refait toute la carrosserie. Pour cela, nous avons tout démonté, puis remonté après nos travaux. Il n'y a que la chaudière qui était en bon état », expliquent Dominique et Gérard.

Il faut dire que la chaudière de cette machine a été refaite peu avant son arrêt de service en 1967. C'était la

dernière locomotive issue de ce réseau qui a circulé aussi longtemps.

En tout, 17 machines étaient en service sur le réseau de tramways. Il n'en reste plus que trois : la Saint-Denis-d'Orques, la plus ancienne, la La Ferté qui circule encore en région parisienne et la Foulletourte.

Autant dire que les passionnés étaient au rendez-vous pour se replonger dans l'histoire de ces petits trains qui ont joué un rôle important dans le transport des personnes et des marchandises au niveau du département.

Voir la [source](#) [consulté le 07/09/2017]

Sur le site [Patrimoine Ferroviaire Français](#)

© Luc DELPORTE - dernières modifications 21/07/2019.

Pour en savoir plus sur le TRANSVAP :

