

Le TDS : Tramway des Deux-Sèvres

Le réseau de Tramway des Deux-Sèvres était un réseau de chemins de fer secondaire à voie métrique exploité sur le département des Deux-Sèvres.



Toutes ses lignes fermèrent à la fin des années 1930, exceptée Parthenay - Saint Laurs, qui ferma au début des années 1950.

Une courte section fut conservée jusqu'en 1975, il s'agit du raccordement de Melle (gare SNCF - aux Usines chimiques, en passant par la station Melle-Ville) exploitée pour le trafic des marchandises.

Gare d'Augé (ligne Saint Maixent - Saint Laurs), la voie passait à droite de la gare

Liste des lignes

- Saint-Maixent l'Ecole – Parthenay
- Parthenay – Saint Laurs
- Saint-Maixent l'Ecole – Melle
- Bressuire – Montreuil-Bellay
- **Raccordement de Melle (Gare SNCF) aux Usines de Melle, en passant par la station Melle-Ville.**
- Saint-Maixent l'Ecole – Saint Laurs (ligne qui fut construite mais jamais ouverte au trafic).

Section	Longueur	Ecartement	Ouverture	Fermeture	Notes
Parthenay - Melle	92 km	1 m			
Parthenay - Menigoute	25 km		1897	1939	
Menigoute - St-Maixent	18 km		1898	1939	
St-Maixent - Lezay	31 km		1901	1939	
Lezay - Melle-Usines	15 km		1901	1947	
Melle-Usines - Melle-Etat	3 km		1901	1975	(1)
Bressuire - Montreuil-Bellay	62 km	1 m			
Bressuire - Argentan-le-Château	25 km		1897	1939	
Argentan-le-Château - Montreuil-Bellay	37 km		1899	1939	(2)
Parthenay - St Laurs	43 km	1 m	1901	1939	

Matériel roulant

Les locomotives à vapeur étaient fournies par la firme ANF Blanc-Misseron, elles étaient du type 030 avec deux postes de conduite et toiture continue.



C'est en 1937, que le réseau des Tramways des Deux-Sèvres reçoit ce locotracteur Diesel-électrique construit par Brissonneau & Lotz à Nantes. Il s'agit du premier exemplaire d'une série de 5 engins commandée pour la modernisation du trafic marchandises.

Mais le réseau ferme presque entièrement en 1939 et les autres engins ne seront pas livrés. La

locomotive sera utilisée par l'usine de chimie de Melle (aujourd'hui Rhodia) jusqu'en 1962 sur les 3 derniers km utilisés comme embranchement particulier.

La locomotive est reprise par un collectionneur qui l'abrite jusqu'en 1996 année du rachat par un club de passionnés, le MTVS.

Le locotracteur pose devant le Musée après sa restauration 2004



Locotracteur RENAULT Type 5240



Valentine et son wagon citerne, en route pour l'usine. Un parcours de 3 200 m en dents de scie les attend.



Le réseau des Tramways des Deux-Sèvres était particulièrement innovant.

Pour le transport marchandises, il utilisait des bogies porteurs pour acheminer les wagons du Paris-Orléans.

Après la Première Guerre Mondiale, le réseau utilisera de nombreux petits autorails : prototype sur base de camion GMC, premiers autorails

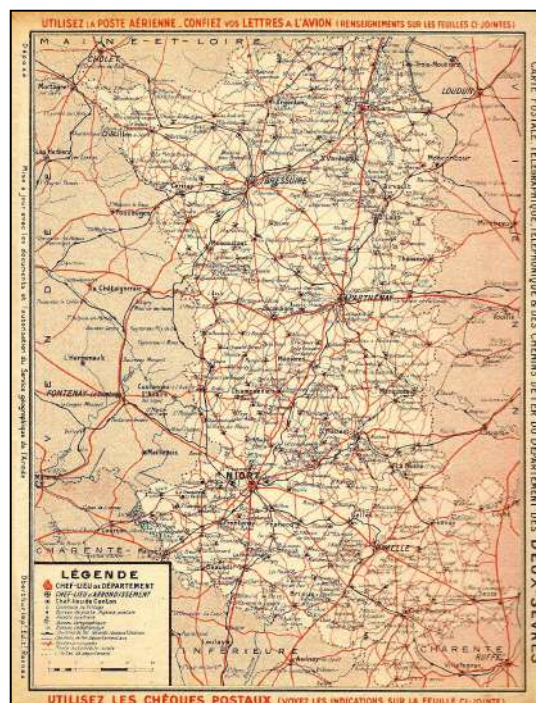
Tartary, De-Dion - Bouton.

C'est le transport par trucks entre les Usines de Melle et la gare qui assure la survivance de l'aventure des TDS et des trains à voie métrique.

Depuis 1902, les wagons à voie normale arrivés en gare de Melle-Etat puis SNCF sont acheminés jusqu'aux distilleries Charbonneaux-Lelarge, par la voie métrique, après avoir été chargés sur deux "trucks", sortes de petits chariot portant chacun un essieu du gros wagon. Rarement employé en France, ce transport par trucks est très utilisé en Allemagne et en Suisse.

Il permet d'éviter de coûteux transbordements même si les manœuvres de chargement ne sont pas sans danger.

Les Suisses, entre autres, pour la ligne Yverdon



– Sainte Croix, ont mis au point un système de chargement automatisé évitant toute intervention humaine.

Pendant les années vingt, le trafic oscille entre 23 000 et 28 000 tonnes par an et se maintient jusque dans les années 30. Au 1^{er} janvier 1950, après la résiliation de la convention d'exploitation entre le département des Deux-Sèvres et les TDS, les Usines de Melle reprennent la déserte à leur propre compte.

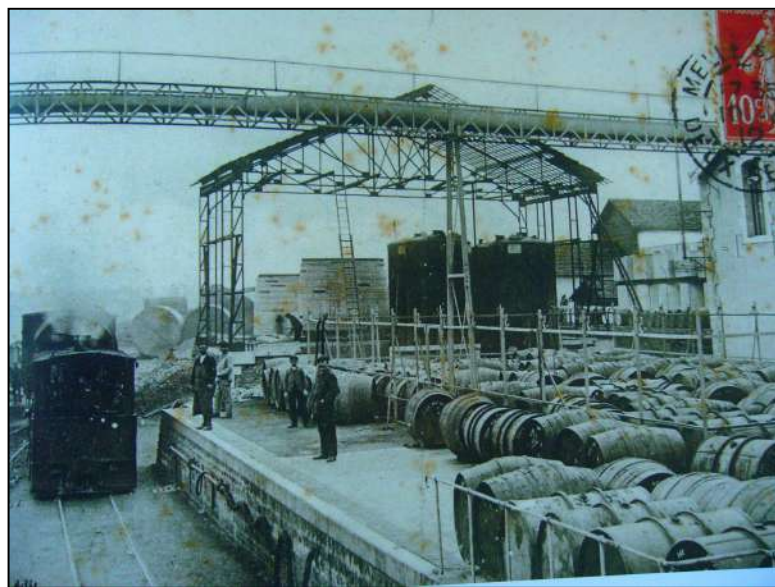


Le département leur loue le matériel nécessaire, pour 330 000 francs par an, avant de finir par le leur vendre. Les Usines de Melle vont rapidement acquérir du matériel de traction supplémentaire.

En Juillet 1974, 111 wagons empruntent le tronçon à voie métrique.

L'exploitation ferroviaire cesse en mars 1975, date à laquelle les wagons SNCF sont transportés par route jusqu'à

l'usine sur une remorque porte-wagon SOCOMAT de 50 tonnes tirée par un tracteur Berliet de 320 CV. Le convoi est impressionnant et impossible à doubler.



La Distillerie Charbonneaux-Lelarge

Collectionneurs avertis et plusieurs associations uniront leurs efforts pour la sauvegarde du matériel ferroviaire lors de la revente par les Usines de Melle.



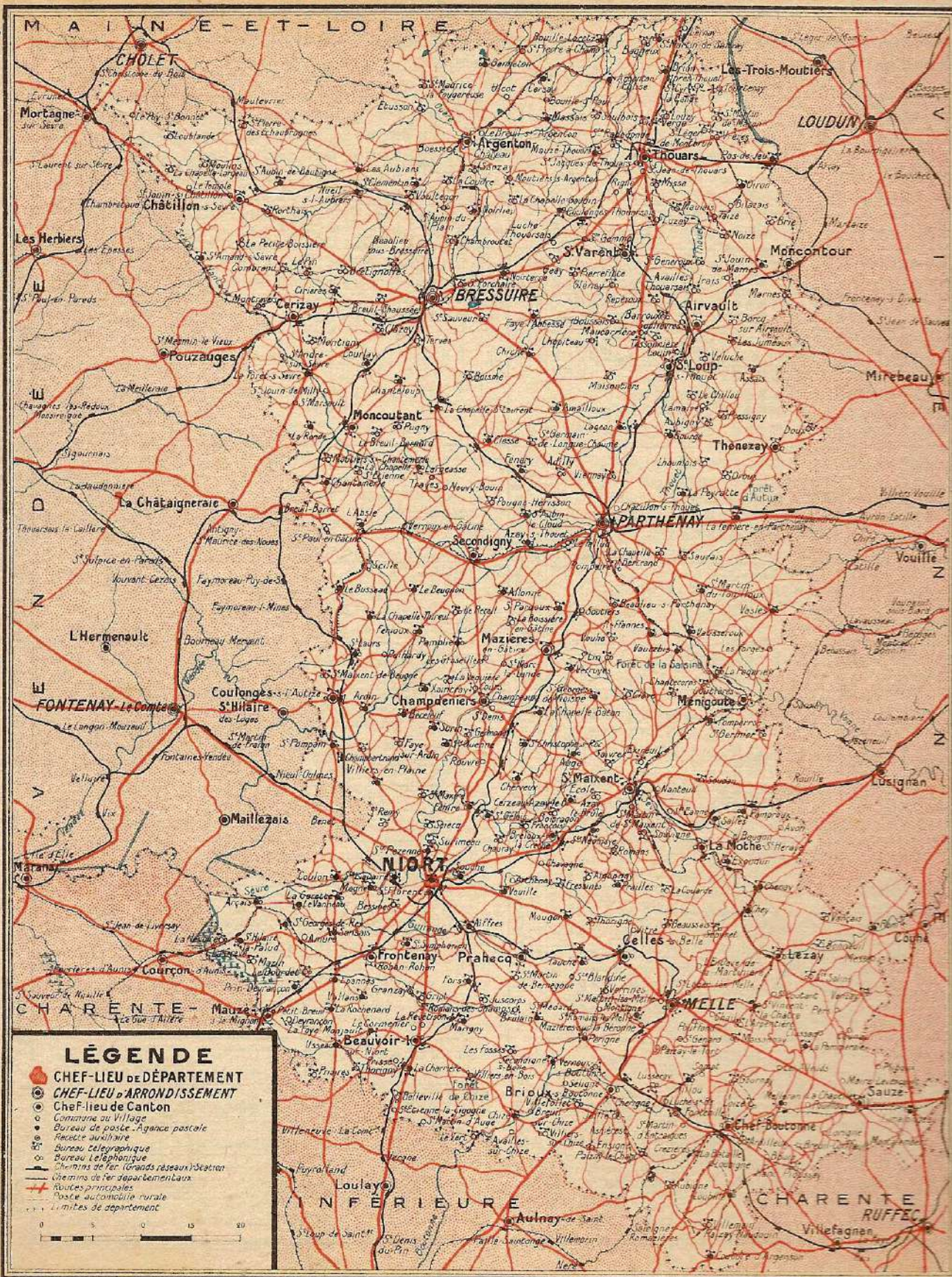
UTILISEZ LA POSTE AÉRIENNE - CONFIEZ VOS LETTRES A L'AVION (RENSEIGNEMENTS SUR LES FEUILLES CI-JOINTES)

CARTE POSTALE, TÉLÉGRAPHIQUE, TÉLÉPHONIQUE & DES CHEMINS DE FER DU DÉPARTEMENT DES DEUX-SÈVRES

Déposé

Mise à jour avec les documents et l'autorisation du Service géographique de l'Armée

Oberthurimp. Edit. Rennes



UTILISEZ LES CHÈQUES POSTAUX (VOYEZ LES INDICATIONS SUR LA FEUILLE CI-JOINTE)