

Avant le Train des Mouettes

OUVERTE EN 1876, LA LIGNE DE LA SEUDRE RELIAIT PONS À LA TREMBLADE ET ROYAN POUR Y FAIRE VENIR DES ESTIVANTS ET EN EXPORTER PLUS FACILEMENT LES PRODUCTIONS LOCALES (HUÎTRES, SEL). MAIS LA CONJONCTURE FORÇA TRÈS RAPIDEMENT L'ÉTAT À LA RACHETER... PUIS LA FERMER AUX VOYAGEURS 60 ANS PLUS TARD.

Les chemins de fer furent l'internet du 19^e siècle : même révolution technologique et mentale, mêmes batailles boursières et politiques, mêmes profits astronomiques et faillites retentissantes. Et si tout s'acheva finalement en 1937 par la nationalisation du réseau et la création de la SNCF, on peut dire que c'est dans nos Charentes qu'a été testée l'idée au départ très combattue que ce genre de réseau devait être géré publiquement. On était ici un peu dans un *No Man's Land* : la compagnie Paris-Orléans (PO) avait construit les lignes de Paris à Bordeaux et Nantes mais ne voulant rien faire entre les deux, les industriels et notables locaux se plaignaient de son désintérêt à leur égard et ne tardèrent pas à s'organiser tout seuls. Une « Compagnie des Chemins de fer des Charentes » fut montée en 1863 et mit en service dès 1867 un réseau reliant Angoulême, Saintes, Rochefort et Cognac.

La période n'était pas la plus propice : la guerre de 1870-71 puis la crise ferroviaire de 1872 (engorgement complet dès le redémarrage de l'activité), enfin le krach économique mondial de 1873 expliquent peut-être pourquoi la « Compagnie des Charentes », déjà très occupée et peu en fonds, préféra ne pas gérer directement le projet de ligne reliant sa gare de Pons à Royan et La Tremblade. C'est donc son ingénieur en chef Louis Richard qui fut chargé avec un acolyte de signer en 1872 avec « le Préfet du Département de la Charente-Inférieure, agissant au nom du Département » une convention prévoyant la construction de cette ligne à leurs frais... et surtout ceux du contribuable puisque le décret de 1873 entérinant cette convention précisait que la nouvelle « Compagnie du Chemin de fer de la Seudre » recevrait 10 000 francs de subvention par kilomètre de la part de l'État et 20 000 de la part du Département, soit 2,13 millions de francs sans compter près de 200 000 francs venant des communes. La ligne, qui permettait à la fois de transporter les productions de la presque-île (huîtres, sel des marais salants, bois) et d'acheminer les estivants à la toute jeune station balnéaire de Royan, fut mise en service en 1876... et rachetée dès 1880 par l'État pour 3,97 millions de francs. « Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire de la ligne de Pons à la Tremblade, avec embranchement à Saujon

sur Royan, à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le trésor », précisait l'article 5 de la loi du 27 juillet 1880 votée à cet effet.

La ligne de la Seudre rejoignit alors celles de la Compagnie des Chemins de fer des Charentes rachetées 2 ans plus tôt (pour éviter que le Paris-Orléans, alors mal vu par le Gouvernement, ne s'en empare) et constitua l'embryon, avec les lignes vendéennes reprises au même moment, de l'Administration des chemins de fer de l'État, premier réseau ferroviaire public à peu près cohérent qui triplera de taille en 1908 avec l'ex-Compagnie de l'Ouest puis se fondera en 1937 dans la SNCF qui, peu respectueuse de ses origines, ferma presque aussitôt (en 1939) notre futur Train des Mouettes aux voyageurs.



Quatre gares de l'ancienne ligne de la Seudre sur le trajet depuis 1984 du Train des mouettes entre Saujon (embranchement vers Royan puis Saintes) et La Tremblade : Chaillevette ① Étaules ② et Arvert-Avallon ③ (« Arvert, 2 485 habitants, dont les filles ont une réputation de beauté méritée, son église a conservé des restes romans », affirme en vrac en 1899 le très lu *Guide-Joanne des Bains de mer*).



La locomotive schneider 030t ④ à la gare du port de La Grève, près de La Tremblade, terminus de la ligne de la Seudre au temps de son âge d'or, avant que la ligne de Saintes à Royan ne détourne, à partir de 1912, une bonne partie du trafic venu de Paris (mais pas le trafic venu de Bordeaux, c'est d'ailleurs un train bondé venu de cette ville qui fut victime du terrible accident de Saujon le 14 août 1910). La gare, en bordure du canal de la Tremblade ⑤ qui aboutit à la Seudre ⑥ tout près de son embouchure entre Ronces-les-Bains et Marennes, est parfaitement placée pour embarquer la production ostréicole ⑦ qui fait vivre une bonne partie des habitants. Le *Guide-Joanne* note que « La Tremblade possède des parcs à huîtres très importants. Les Trembladaises [...] travaillent l'été aux parcs et émigrent l'hiver dans les grandes villes pour y vendre les huîtres ; la plupart des écaillers des grands restaurants viennent de cette ville et de la région environnante ».

STUDIO DIFFÉREMENT

© Studio Différement 2021

Texte : Jean de Saint Blanquat

Illustrations : Philippe Biard

Merci à l'association Train&Traction