

**INTITULE**

Embranchements particuliers de Rochefort à vocation militaire



PG

**LOCALISATION**

Code INSEE – Commune(s)

17299 – Rochefort  
17463 – Vergeroux



Charente-Maritime



**SECTION(S) DE LIGNE(S)**



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
17299.01N	530 000	Rochefort – Cabariot	1867	En service
17353.02N	530 000	Saint-Laurent-la-Prée – Rochefort	1878	En service
17447.02N	540 000	Le Thou – Rochefort	1857	1933
17299.00S	/	Grand-Bel-Air – Fort de Vergeroux	Vers 1878	?
17299.02S	/	Gare marchandise – Arsenal	Vers 1857	?

**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE**



**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET**

- Histoire de la ville de Rochefort Tome I - 1845 [Gallica](#)
- Histoire de la ville de Rochefort Tome II - 1845 [Gallica](#)
- Pont tournant ferroviaire (passerelle tournante du Quai Bellot) [Structurae](#)
- [Des américains à Rochefort](#)
- [L'école des Fourriers](#)
- ["Une vie, une usine" : pyrotechnicien au Vergeroux](#) L'inventaire

**VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**

[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.

Symbole « » : Ctrl+clic pour accéder au site.

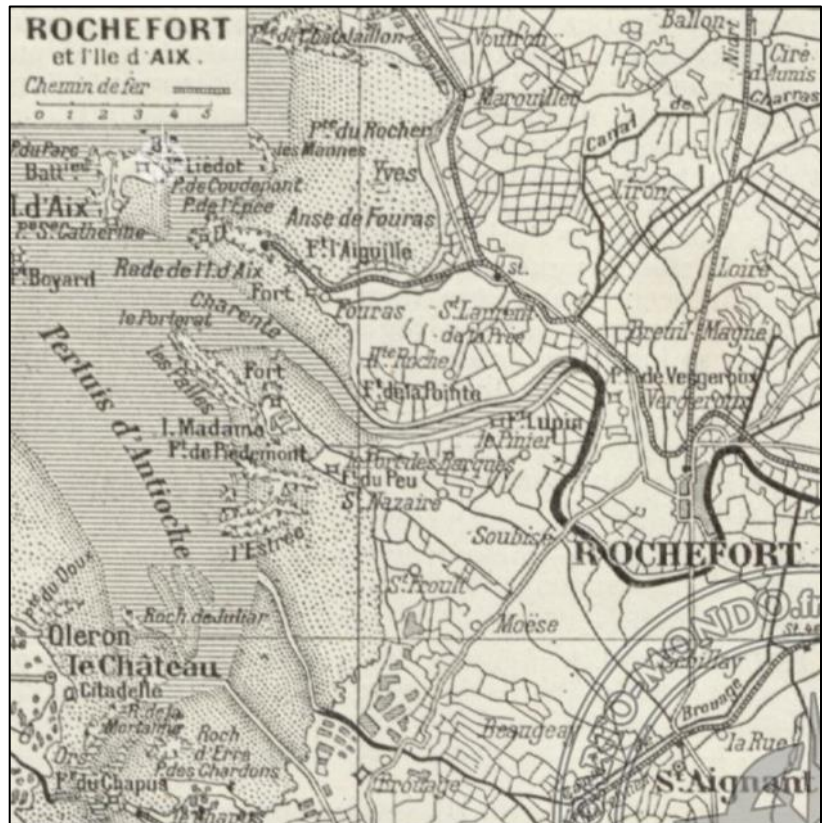


**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.  
Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.  
Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.  
Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

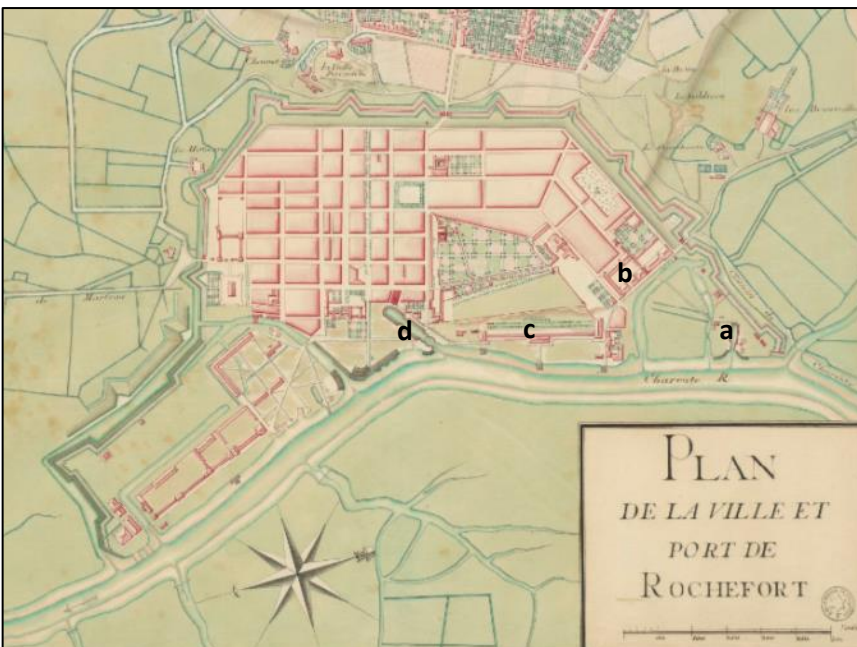
## HISTORIQUE

Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, [Colbert](#) cherche une base pour la défense des côtes de l'Atlantique, menacées par les incursions anglaises. Brouage s'envase et la rade de La Rochelle n'est pas assez abritée. Il choisit Rochefort, située à 15 km de l'embouchure de *La Charente*, dont les abords sont protégés par les îles de Ré, d'Aix et d'Oléron et par les promontoires de Fouras et du Chapus faciles à fortifier. Un port militaire muni d'un arsenal est alors créé de toute pièce à partir de 1666.

Le port de Rochefort du XVIII<sup>e</sup> siècle



Carte de l'embouchure de *La Charente* – 1900



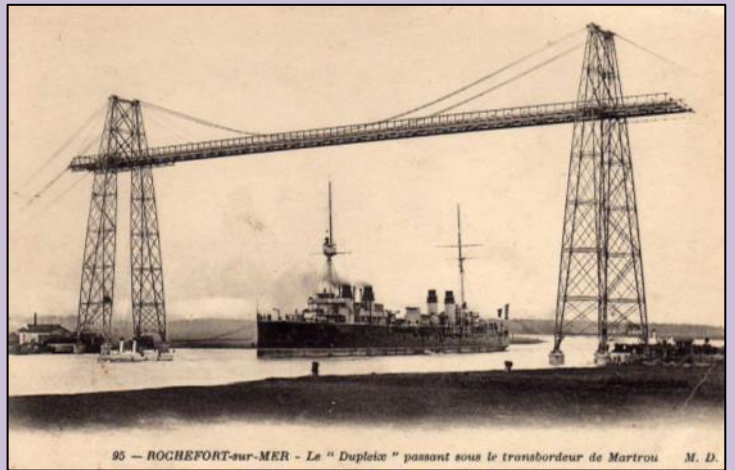
Plan de la ville et port de Rochefort (Nord à droite) – 1787 – Source : [Bibliothèque Nationale de France](#)

L'arsenal s'étendait sur environ 1,5 km le long de *La Charente*. En 1690, il est, selon Colbert, « *le plus grand, le plus achevé et le plus magnifique du royaume* ». De cette période, il existe plusieurs monuments historiques qu'il est possible de voir :

- a. La **Vielle Forme** (1671) qui est la plus ancienne cale sèche maçonnée du monde ;
  - b. Le **magasin aux vivres** (fin XVII<sup>e</sup>), abritant boulangerie et caves ;
  - c. La **Corderie royale** (1670) qui est l'un des bâtiments industriels le plus long construit en Europe (374 mètres) ;
  - d. La **forme double Louis XV** (1725) ;
- ...

**La forme Napoléon III (1861), voisine de la forme double Louis XV, fut allongée en 1900 pour accueillir [Le Dupleix](#), dernier grand croiseur-cuirassé construit à Rochefort. De 1997 à 2014, elle accueillit le chantier de [l'Hermione](#), réplique du bateau à bord duquel [Le marquis de La Fayette](#) gagna l'Amérique en 1780.**

Ci-contre, « Le Duplex » passe sous un autre monument historique de Rochefort. Le [pont transbordeur](#) a été inauguré le 29 juillet 1900. Il cessera de fonctionner en 1967, année de mise en service d'un pont à tablier levant, lui-même remplacé en 1991 par le Viaduc du Martrou.

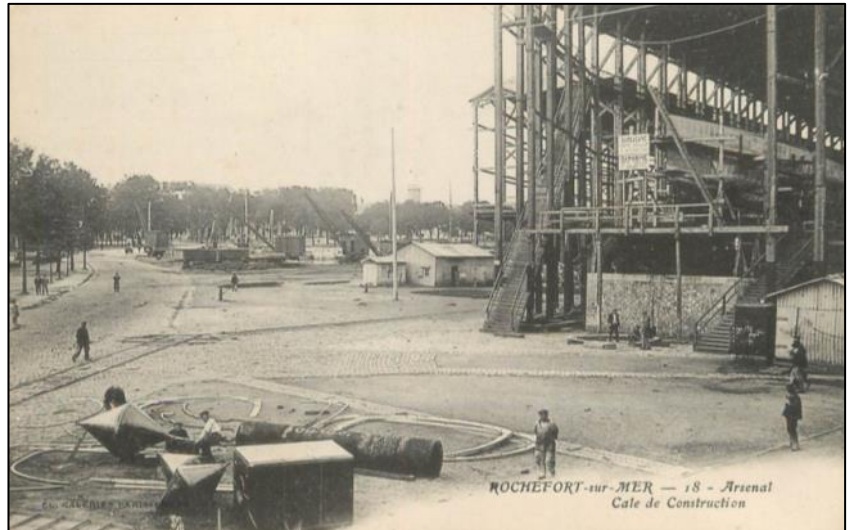


95 — ROCHEFORT-sur-MER - Le " Duplex " passant sous le transbordeur de Martrou M. D.

Le « Duplex » passant sous le transbordeur du Martrou.

Le pont à tablier levant a été démoli, mais le pont transbordeur a été sauvé et réhabilité en 1994. Sur les cinq autres construits en France (Rouen, Brest, Nantes, Bordeaux et Marseille), il est le dernier.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, grâce à l'activité intense de l'arsenal, la population rochefortaise croît rapidement. En 1860, Rochefort est la ville la plus peuplée du département. Le faubourg se développe et l'arrivée du chemin de fer, puis la création de bassins à flot, génèrent un développement important du commerce.



ROCHEFORT-sur-MER — 18 - Arsenal  
Cale de Construction

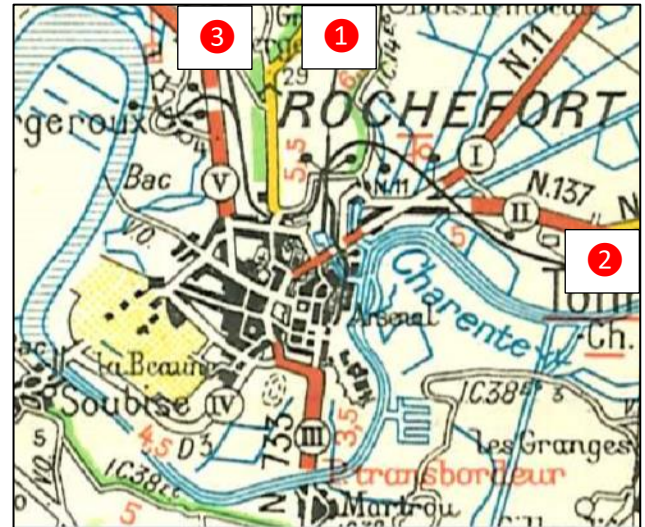


ROCHEFORT-sur-MER — Le Contre Torpilleur  
" La Rapière " en Cale Sèche à l'Arsenal

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'arsenal montre ses limites : il ne peut accueillir les nouveaux cuirassés à cause du faible tirant d'eau et l'envasement constant de *La Charente* pose problème. L'activité de l'arsenal décroît après 1900 jusqu'à sa fermeture, effective en 1927.

## LE CHEMIN DE FER

Le chemin de fer arrive pour la première fois à Rochefort en 1857. L'autorité militaire trouvant trop vulnérable une liaison côtière entre La Rochelle et Rochefort, c'est par l'intérieur des terres que le chemin de fer d'Aigrefeuille-Le-Thou (ligne Poitiers – La Rochelle) à Rochefort ① est ouvert le 7 septembre par la **C<sup>ie</sup> du Paris-Orléans**. Une gare, dénommée « d'Orléans », est construite près du bassin N°2 (1869) du nouveau port de commerce (vers l'actuelle *rue d'Orléans*).



Extrait carte Michelin n°71 – 1938

Le 22 octobre 1867, la **C<sup>ie</sup> des Charentes** ouvre la ligne de chemin de fer de Rochefort à Angoulême ②. Une gare provisoire, dénommée « des Charentes », est construite vers l'actuelle *rue des Broussailles*.



Enfin, le 29 décembre 1873, la ligne de La Rochelle à Rochefort ③ est ouverte par la même **C<sup>ie</sup> des Charentes**. C'est l'occasion de construire une nouvelle gare... en bois (ci-dessous). Elle sera reconstruite en 1922 pour devenir le bâtiment actuel.



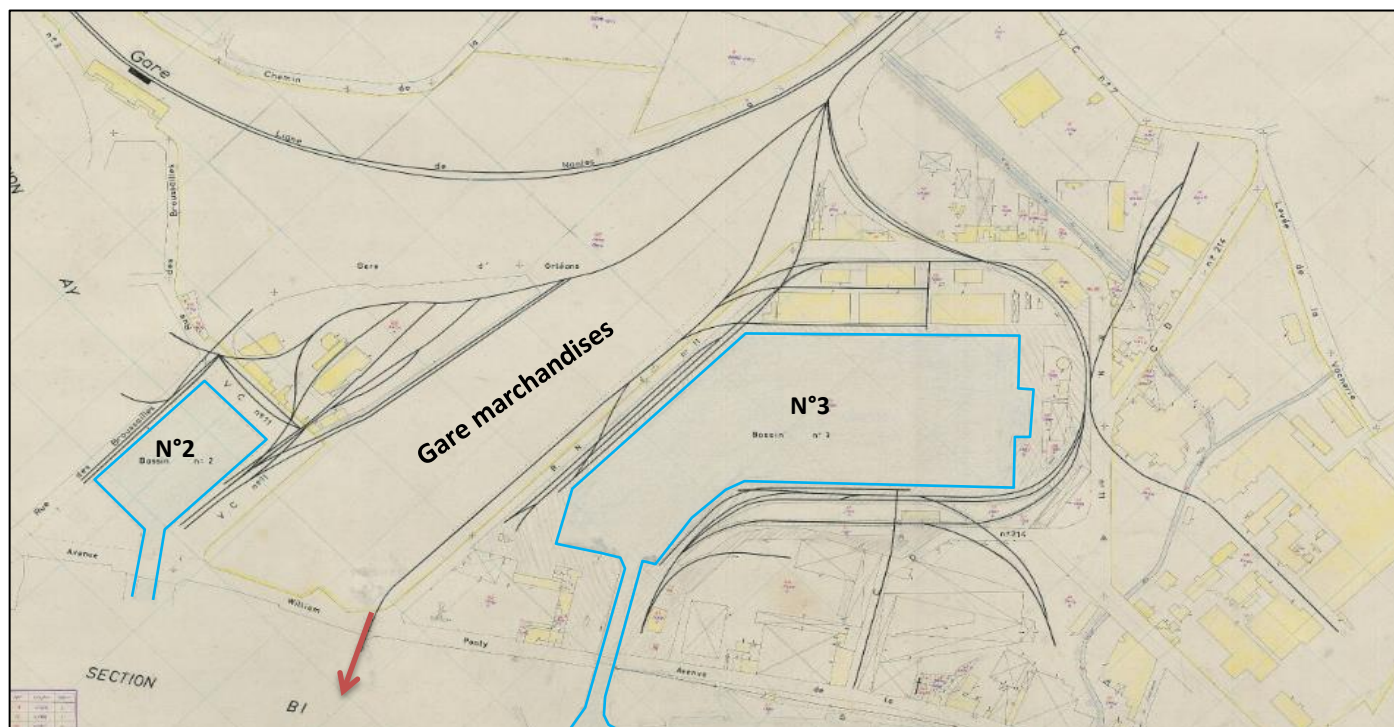
Extrait du tableau d'assemblage du Cadastre napoléonien (Sud à droite) – 1875.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1878 le **Réseau de l'Etat** prend possession des 3 lignes.

La ligne primitive ferme aux voyageurs et aux marchandises le 8 octobre 1933. Elle est déclassée le 12 décembre 1954. Cette ligne permettait de raccourcir la distance vers Paris, évitant le détour par La Rochelle. Depuis, le trajet Rochefort – Surgères se fait par des cars acheminant plusieurs centaines d'élèves sous-officiers lors de leurs permissions.



La gare marchandises se développait sur le site de l'ancienne gare d'Orléans, entre les bassins à flot n°2 et 3.



Cadastré section BH – 1960-1969 – [Archives Départementales de la Charente-Maritime](#)



Ci-dessus, le plan des voies marchandises autour des bassins N°2 et N°3 (1890). La voie fléchée rejoint l'arsenal.

Ci-contre, le bassin à flot N°3 avec les voies parallèles au quai.

Le site [Internet](#) de la Bibliothèque de France « Gallica » présente une série de 20 photographies présentant la construction du bassin à flot N°3. De nombreux moyens ferroviaires furent utilisés cette occasion.

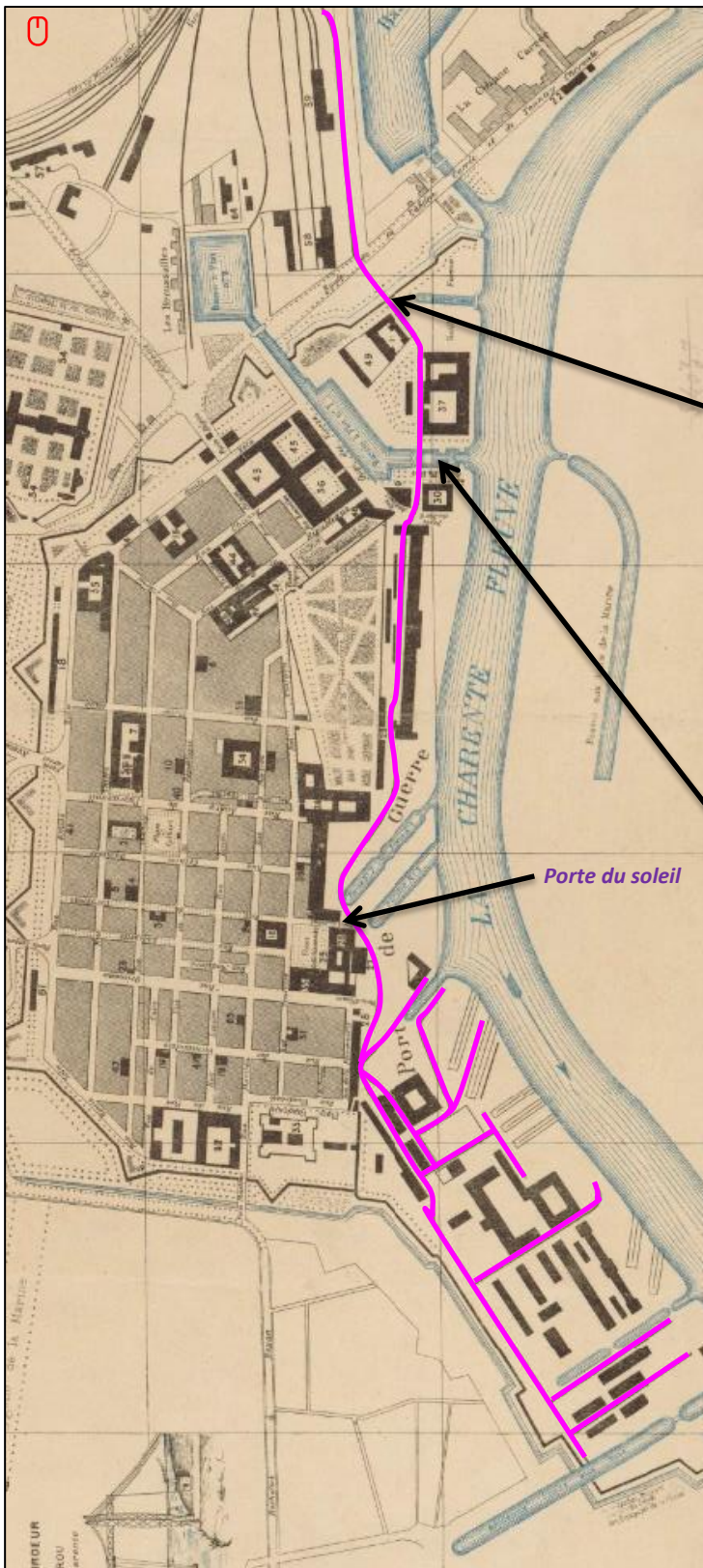
Le bassin à une surface de 6 hectares pour une profondeur de 8 mètres.

Photo du 17 avril 1885



## LES EMBRANCHEMENTS MILITAIRES

### L'embranchement particulier de l'arsenal



Le plan ci-contre date de 1904. L'embranchement particulier et ses ramifications sont surlignés en rose.

La voie quittait la gare marchandises et traversait le rempart après être passé au dessus des douves.



La voie passait ensuite entre la **Vielle Forme** et les magasins. Elle traversait le canal d'accès aux bassins à flot N°1 et 2 sur un pont tournant.

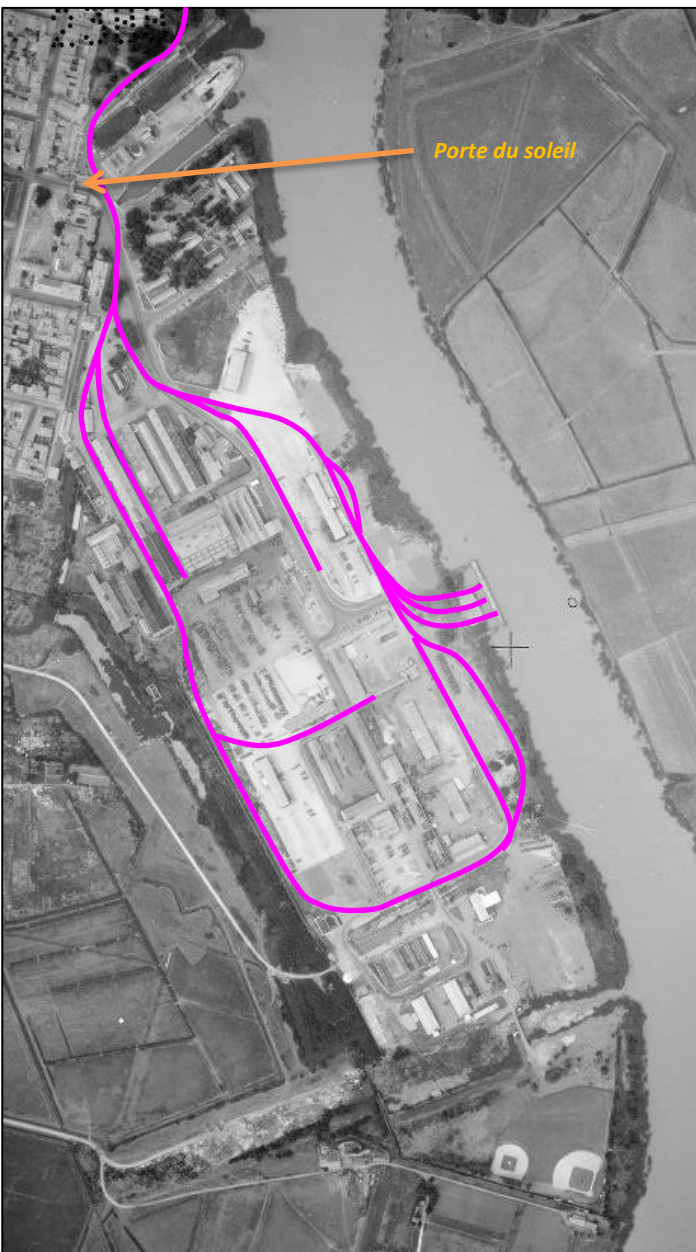


Le pont tournant a été déposé entre 2011 et 2015. Il ne supportait à priori plus de voie depuis les années 1970 et servait de passerelle.

*Les bassins à flot N°1 (1,1 ha) et N°2 (1.35 ha) sont abandonnés au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale. Ils s'ensavent alors rapidement avant d'être réhabilités en port de plaisance, au début des années 1970.*

Après avoir emprunté l'actuelle *Rue du Petit Port Marchand*, la voie longeait la Corderie Royale puis contournait les cales sèches Louis XV et Napoléon III. Elle arrivait dans la partie sud de l'arsenal où se trouvaient les forges, la chaudronnerie et différents magasins.

Il existe très peu de CPA de l'arsenal présentant le réseau et les moyens ferroviaires. Ci-contre, un canon de 52 tonnes pour les navires. Il provenait peut-être de la fonderie de Ruelle, située près d'Angoulême (voir fiche [IRSP n°16291.1](#))



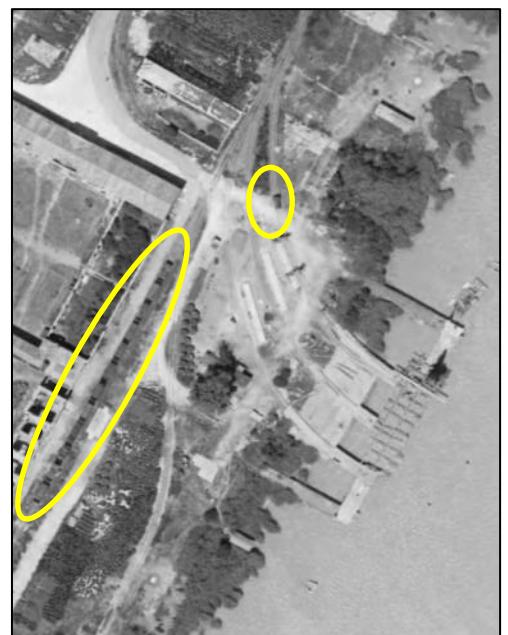
Vue aérienne IGN - 1957

Durant la Seconde Guerre Mondiale, l'ancien arsenal est occupé par l'armée allemande. Il est incendié lors de son départ.

En 1950, dans le cadre de l'OTAN, les troupes américaines s'installent.

La vue aérienne ci-contre date de 1947, lors de la présence des troupes américaines. On n'y observe qu'un locotracteur et aucun wagon. Ce qui n'est pas le cas de la vue aérienne de 1947, où des alignements de wagons et un locotracteur sont visibles. Il s'agit peut-être de wagons abandonnés. L'estacade sur *La Charente* (ci-dessous) est alors inutilisable.

Vue aérienne IGN - 1947



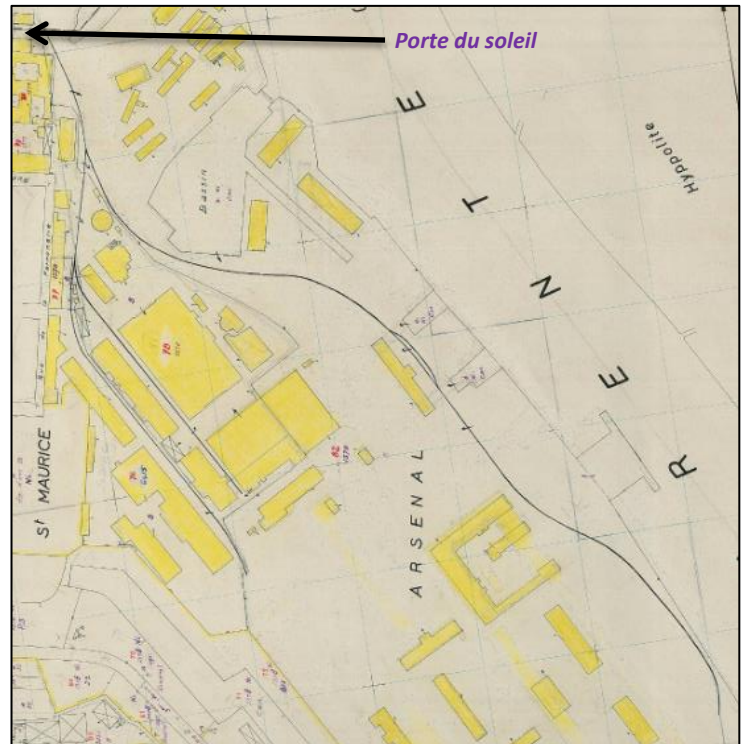
## Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Les américains partent en 1964 pour laisser place à l'**école des Fourriers** (officiers ou sous-officiers chargés de distribuer les vivres et de pourvoir au logement des militaires). Celle-ci est transférée à Cherbourg depuis 2002.

Le cadastre des années 1960-1969, présente un plan des voies réduit. Elles desservent la *Z.I. de l'Arsenal* dans la moitié nord ; l'école des Fourriers occupant la moitié sud.

Aucune activité ferroviaire n'est visible sur les vues aériennes postérieures à 1957. Les américains sont peut-être les derniers à avoir utilisé l'EP.

Aujourd'hui, les voies ont à priori toutes disparues à l'exception de celles de l'estacade (ci-dessous).



Cadastre section AC – 1960-1969 – [Archives Départementales de la Charente-Maritime](#)



*La Porte du Soleil (1830) est l'entrée principale de l'arsenal. Face à la cale sèche Napoléon III, elle sert de point de repère pour les différents plans et vues aériennes.*



**Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...**

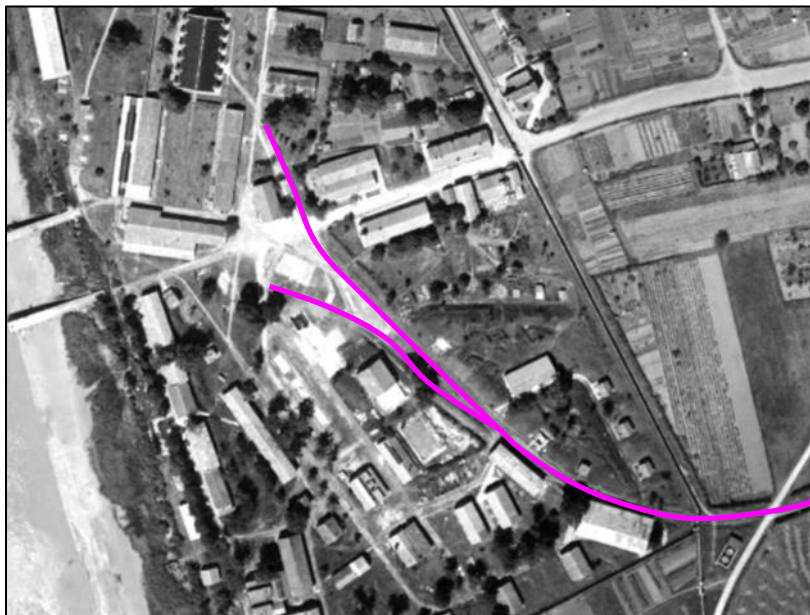
[irsp-contact@sfr.fr](mailto:irsp-contact@sfr.fr)



**L'embranchement particulier du fort de Vergeroux**

La Pyrotechnie est créée en 1771 au fort de Vergeroux (XVII<sup>e</sup> siècle), à la suite d'une explosion à l'Arsenal. Le but est d'éloigner les poudres de la ville. Jusqu'à sa fermeture en 1993, cet établissement de la Marine Nationale fabriquait, stockait et détruisait tous types de munitions.

L'EP prenait naissance face au *Grand-Bel-Air*, sur la commune voisine de Rochefort. Il avait une longueur d'environ 1,2 km.



Vue aérienne IGN – 1947

A l'intérieur du fort, la voie se séparait en deux branches.



Vue aérienne IGN - 1975



A mi-distance entre l'origine de l'EP et le fort, la voie desservait un bâtiment ceinturé d'un mur.

Il est possible de parcourir à pied ou VTT, une partie de l'ancien EP sur environ 700 mètres.