

**SUJET(S)**

Le tramway du Parc  
Le tramway Decauville



**LOCALISATION**

*Code INSEE – Commune(s)*



Charente-Maritime

17306 – Royan  
17333 – Saint-Georges-de-Didonne  
17380 – Saint-Palais-sur-Mer  
17461 – Vaux-sur-Mer



**N°RSU**

**Section de ligne**

**Ouverture**

**Fermeture**

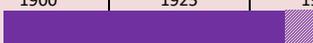
**17306.RT1**

N°RSU	Section de ligne	Ouverture	Fermeture
	Tramway du Parc	1886	1890
	Champ de Foire > Bourg (ST-GEORGES-DE-DIDONNE)	1890-1891	1945
	Paradou > Port (ST-GEORGES-DE-DIDONNE)	1906	1945
	Champ de Foire > La Grande Côte (ST-PALAIS-SUR-MER)	1890-1897	1945
	Gare > Champ de Foire	1890	< 1895 ?
	Champ de Foire > dépôt	1890	1945



**PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE**

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025



**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET**

Mémoire du petit train de Saint-Trojan – <a href="#">Le tramway de Royan</a>	
Mémoire du petit train de Saint-Trojan – <a href="#">Le tramway du parc</a>	
Tramway de Royan	<a href="#">Wikipédia</a>
Journal officiel de la République française – 16/09/1894	<a href="#">Gallica</a>
Journal officiel de la République française – 21/03/1897	<a href="#">Gallica</a>
Journal officiel de la République française – 06/05/1905	<a href="#">Gallica</a>
Bains de mer de l'État - 1899	<a href="#">Gallica</a>
<a href="#">Le tramway de Royan</a>	
Le Trajet du Decauville en petit train	<a href="#">Sud-Ouest</a>
Fort, casino et blockhaus de la pointe de la Grande Côte	<a href="#">Gertrude</a>
Le Tramway de Royan	<a href="#">Calameo</a>
Les Tramways de Royan	<a href="#">Passion Métrique</a>
IFF – Géographie Ferroviaire	<a href="#">Fiche vs17/306.u</a>

**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.



**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.**

## LE PLAN DU RESEAU

(Hors tramway du parc)

Terminus

Jonctions

Dépôt



\* Casino Municipal à partir de 1895

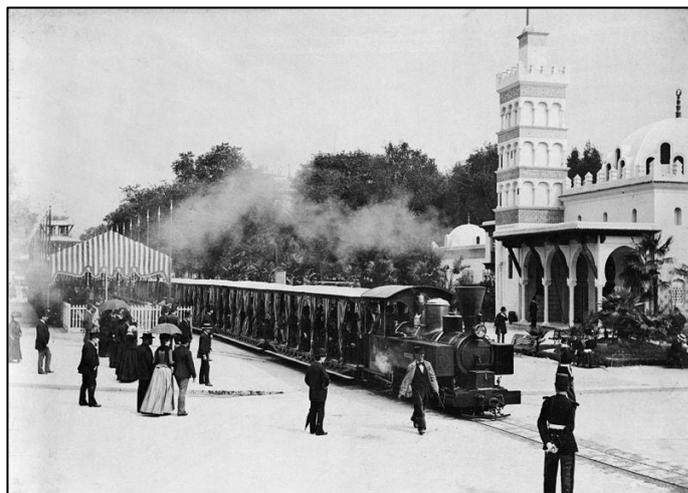
## LES LIGNES

En 1899, les tramways circulent généralement de Saint-Georges à *Pontailiac*. Certains partent du Casino Municipal ou y aboutissent. Un grand nombre de trains ne dépassent pas *Pontailiac*. A partir de 1906, suite à l'ouverture de la seconde branche de Saint-Georges-de-Didonne, les trains partent alternativement du bourg ou du port. Après la reconstruction en voie de 60 de la ligne forestière de la *Forêt de la Coubre*, des remorques sont prises en charge par les automotrices essences, afin d'assurer des services de Saint-Georges au phare de la *Coubre* – où se situait un restaurant ouvert par la compagnie – ou jusqu'au terminus de Ronce-les-Bains.



## HISTORIQUE

Même si des projets d'implantation apparaissent dès 1857, il faut attendre 1886 pour qu'une première ligne de tramway soit posée à Royan. C'est l'année où **Alphonse LEMOINE**, directeur-gérant de la **C<sup>ie</sup> Foncière du Parc de Royan**, fait construire un tramway hippomobile. Mais la véritable histoire du tramway de Royan débute en 1889 à Paris, lors de la rencontre entre **Frédéric GARNIER** (1836-1905) et **Paul DECAUVILLE** (1846-1922). Lors de l'Exposition universelle (ci-contre), ce dernier présente son tramway sur voie légère et portable qui fait une forte impression au maire de Royan. Après consultation, **Paul DECAUVILLE** se propose de venir y installer un Tramway.



Les travaux débutent le 26 juin 1890. Un mois plus tard, le 27 juillet, les premiers trains circulent entre le *Grand Hôtel* et la halte de *La Falaise*, avant la conche de *Pontailiac*.

Dès la première saison, cinquante trains circulent par jour, avec un départ tous les quart d'heure. Au 1<sup>er</sup> octobre, 160 000 voyageurs avaient été transportés. En 1891, grâce à la réception de nouveaux matériels, le nombre de voyageurs croît d'une façon exceptionnelle : 357 000, soit plus du double de la 1<sup>ère</sup> année !

### *De Saint-Georges-de-Didonne à Pontailiac*

Le tramway installé à titre précaire en 1890, devait régulariser sa situation vis-à-vis de l'administration. Les formalités n'étant pas terminées, une autorisation provisoire fut donnée pour la saison 1892. **Paul DECAUVILLE** et **Antoine GRILLE** demandent la concession du tramway. Mais en raison de difficultés financières de la maison Decauville qui gèlent le projet, la **S.A. des Tramways de Royan** est créée. Le décret est signé le 8 septembre 1894 ([J.O. n°251 du 16 septembre 1894](#)) avec comme Directeur, **Jules LEUCHER**, ingénieur chez Decauville.



### Les prolongements de Pontailiac à La Grande Côte et de Saint-Georges-Port au Paradou



La **S<sup>té</sup> des Tramways de la Grande-Côte-de-Royan** est créée le 13 juillet 1896, pour l'ouverture d'une ligne de Pontailiac à La Grande Côte. Le décret d'utilité publique est signé le 19 mars 1897 ([J.O. n°79 du 21 mars 1897](#)). En 1903, la société est absorbée par celle des Tramways de Royan.

Un nouveau décret, daté du 21 avril 1906 ([J.O. n°123 du 6 mai 1905](#)), déclare d'utilité publique au profit de la **Sté Générale des Tramways de Royan**, l'embranchement de Saint-Georges-Port à Paradou.

### La Première Guerre Mondiale

Aucun matériel ne sera réquisitionné du fait de la desserte de plusieurs forts. Le Tramway rendra service à la population locale en transportant les bois destinés à l'usine à gaz, en évacuant des cargaisons de navires naufragés,... Ci-contre, il transporte les sacs de farine provenant de l'échouage du navire norvégien, le *Peter Jepsen*, lors de la tempête du 29 mars 1917.



Malgré les difficultés de personnel et d'approvisionnement, le réseau sort du conflit pas trop affaibli.

### L'Entre-deux Guerres

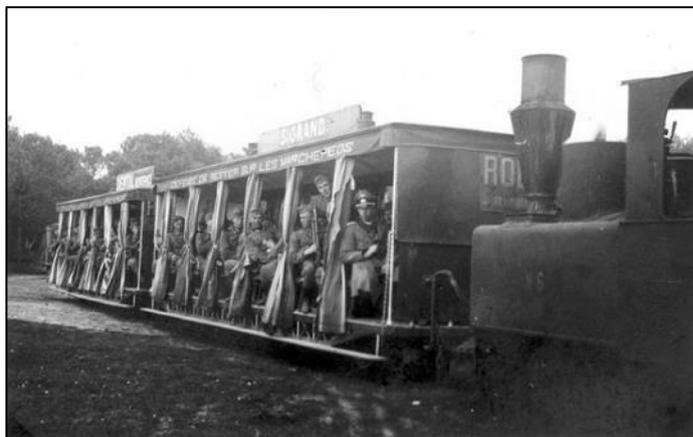


Le 9 janvier 1924, un raz de marée endommagea la voie sur plusieurs secteurs (ci-contre, *Boulevard Frédéric Garnier*).

La période de 1925 à 1933 marqua l'apogée, avec des affluences record : 19 000 voyageurs le 15 août 1936, 75 000 voyageurs sur un week-end de 3 jours au cours de l'été 1937 ! Mais les circulations hivernales, dans des voitures ouvertes aux quatre vents, étaient de moins en moins appréciées. Deux autocars remplacèrent alors les circulations ferroviaires du 15 octobre à Pâques.

### La Seconde Guerre mondiale et la fermeture

A la veille de la Seconde Guerre mondiale, la Préfecture proposa de remplacer purement et simplement le tramway par des autobus confortables et modernes. Mais avec la pénurie, le service d'hiver reprit. On ferma les voitures côté mer par des panneaux. En été, les trains continuèrent de circuler. Sous l'occupation, les allemands utilisèrent d'une façon intensive les tramways pour construire le Mur de l'Atlantique.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



La concession devait théoriquement prendre fin le 8 septembre 1944, mais **Gaston NOUGAREDE**, successeur de **Jules LEHUCHER**, avait demandé une prolongation jusqu'à son départ en retraite, ce qui lui fut accordé. Mais le tramway était déjà condamné et devait disparaître après 1945. Survinrent les terribles et inutiles bombardements de janvier et avril 1945 qui détruisirent presque totalement Royan.

Ci-contre, la voie passe devant les ruines du *Café des Bains*, en haut de la rampe du port.

### Le sursis !

Avant qu'en 1948, un ferrailleur d'Angoulême vienne démanteler l'ensemble du réseau, le tramway, ou du moins ce qu'il en restait, fut largement employé pour la reconstruction de la ville. L'excellente résolution des vues aériennes d'août 1946 permet d'apercevoir, en plus de celles de l'ancien réseau, tout un enchevêtrement de voies. Ci-contre, entre la rampe et la halte du port, une voie de chantier se détache de la ligne originelle. A droite, d'autres voies provisoires sont posées.



Vue aérienne IGN - 1946

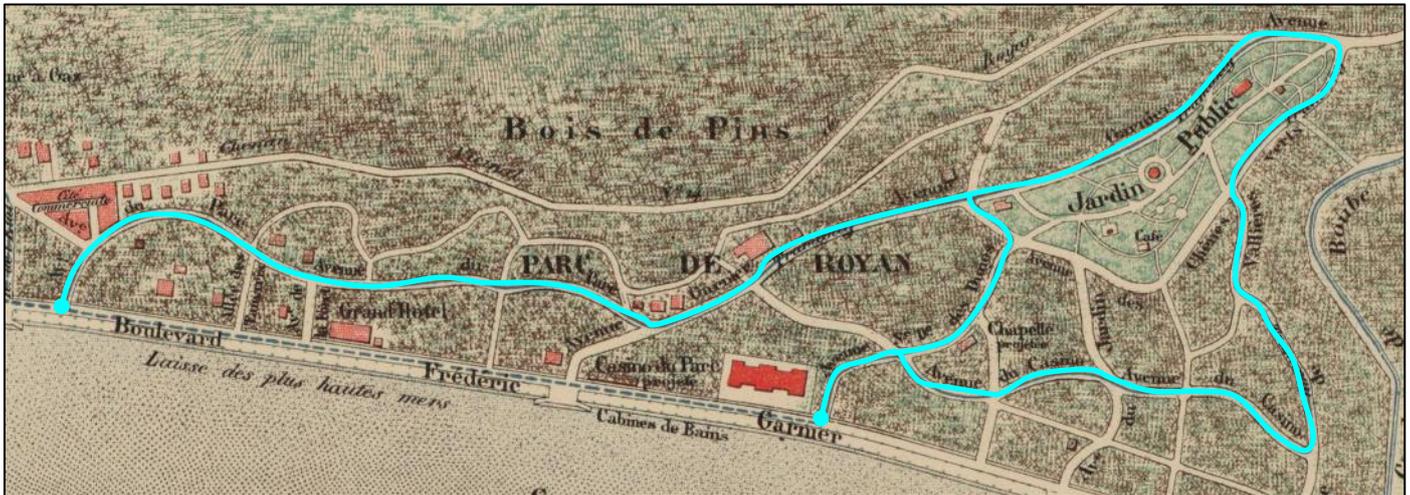
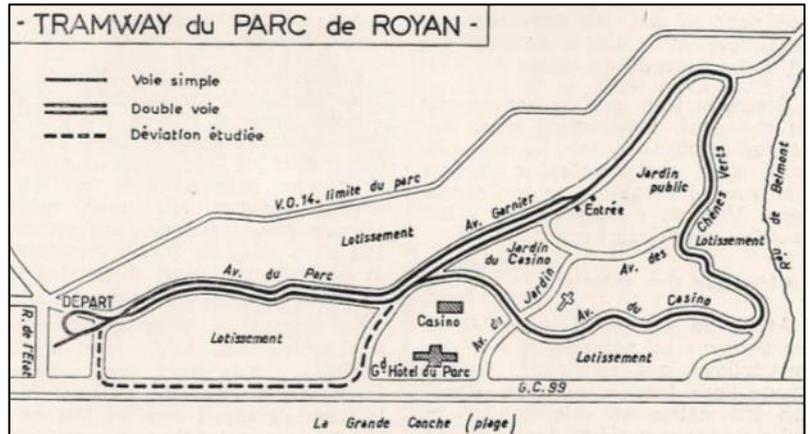
Pour explorer les vues aériennes de 1946, se connecter sur le site de l'IGN : <http://remonterletemps.ign.fr/>

Cliquer sur « TELECHARGER » puis saisir « Royan » dans le champ « Rechercher un lieu ». Choisir ensuite les vues de 1946.

## LE TRAMWAY DU PARC

Le tracé du **tramway du Parc** est mentionné sur un plan de 1888 (surligné en bleu ci-dessous). Il diffère légèrement d'un autre tracé (ci-contre).

Dans les deux cas, le départ était situé à proximité de la *Rue de l'Etat* (entre les actuelles rues *Albert Barthe* et *des Flots*). La ligne parcourait le *Parc de Royan* en contournant le *Jardin Public*. La construction du *Casino du Parc*, projetée en 1891, fut abandonnée au profit du *Casino Municipal*.



La gravure datée de 1888 semble correspondre au point de départ qui, selon l'un des deux plans, décrivait une boucle.

Le tramway circule au rythme de ses chevaux avec des voitures minuscules pendant l'été 1889, mais en 1890, il est définitivement détrôné par le Decauville.



## LE RESEAU DECAUVILLE

### Evolution du réseau, hors tramway du parc



1890



1891 (prolongements de Pontailiac et de S<sup>t</sup>-Georges-de-Didonne)



1897 (prolongement de La Grande Côte)



1906 (embranchement S<sup>t</sup>-Georges-Port)

## LES SEGMENTS DE LIGNE

Les segments de lignes (SDL) sont définis à partir de deux axes :

- Champ de Foire ;
- Paradou.

Ils sont étudiés dans le sens des aiguilles d'une montre autour de ces deux axes :

**A. Axe du Champ de Foire**

1. SDL Champ de Foire > gare
2. SDL Champ de Foire > Paradou
3. SDL Champ de Foire > La Grande Côte (traité en deux chapitres, du Champ de Foire à Pontailiac et de Pontailiac à La Grande Côte, en raison de sa longueur)
4. SDL Champ de Foire > dépôt

**B. Axe du Paradou**

1. SDL Paradou > Saint-Georges-de-Didonne
2. SDL Paradou > Saint-Georges-Port

**Champ de Foire et Casino Municipal**

Le Champ de Foire de Royan était initialement situé sur l'actuel parvis de l'auditorium. Il a été déplacé en 1894, suite à la construction du Casino Municipal, inauguré le 1<sup>er</sup> août 1895. Ce dernier, considéré comme le plus beau de France, était le plus grand du pays jusqu'à sa destruction par les bombardements de 1945.



Avant 1895



De 1895 à 1945



Depuis 1961

Deux périodes sont à considérer : avant et après la construction du *Casino Municipal*.

Sur la vue aérienne ci-contre, deux tracés sont indiqués : en jaune, celui de 1890 à 1894 et en bleu, celui de 1894 à 1945. Le tracé en pointillés jaunes parvenait de la gare de l'*Etat*.

A gauche, la voie part en direction de *La Grande Côte*, en haut, vers le dépôt et à droite, vers Saint-Georges-de-Didonne.



Sauf mention contraire, les vues IGN sont datées de 1920.



Initialement située au niveau de l'ovale orange, la halte du *Champs de Foire* fut déplacée de 150 mètres et rebaptisée *Casino Municipal*.

La nouvelle halte était située *Place des Acacias*. Elle disposait d'un château d'eau pour le ravitaillement des locomotives, ainsi que d'une voie en cul-de-sac. Celle-ci recevait le fourgon chargé d'un stock de sacs de coke.

### Du Champ de Foire à la gare de l'Etat

Les travaux du tramway commencent le 26 juin 1890. Dès le 4 Juillet, environ 100 tonnes de matériels sont déchargés. Huit jours plus tard, la voie est posée sur environ 2 km à partir de la gare, jusqu'au kiosque à musique (casino de *Foncillon* ?).

En 1892, la ligne de la gare est peu utilisée : les voyageurs préfèrent prendre une voiture avec leur bagage. Elle sera maintenue, à priori jusqu'en 1894, mais comme voie de service pour le transport des matériels. Elle n'est pas mentionnée sur le plan de 1895.

**Terminus de la ligne Saujon – Royan, la gare est inaugurée le 28 août 1875. Initialement exploitée par la C<sup>e</sup> du Chemin de Fer de la Seudre, elle intègre le réseau de l'Etat le 1<sup>er</sup> janvier 1881.**



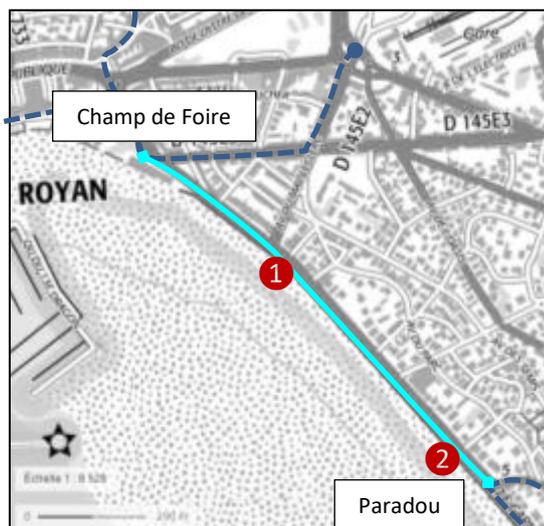
Tracé reporté sur un extrait du plan de Royan -1888

Au départ du *Champ de Foire*, la voie empruntait l'*Avenue de La Grande Conche* puis tournait à gauche au niveau de l'usine à gaz, pour emprunter l'*Avenue du Parc* (*Avenue du Maréchal Leclerc*).

### Du Champ de Foire au Paradou

Cette section ouvre le 27 juillet 1890 entre le *Champ de Foire* et *Le Grand Hôtel du Parc*. Le 28 juin 1891, elle est prolongée jusqu'au *Paradou*, suite à l'ouverture de la ligne de Saint-Georges-de-Didonne.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Il y avait deux haltes entre *Le Champ de Foire* et le *Paradou* : *Rue de l'Etat* (*Rue Albert Barthe*) ① et *Grand-Hôtel* ②.



*Du Champ de Foire à Pontailiac*

D'une longueur de 3 487 mètres, cette section a été ouverte en plusieurs étapes :

- Le 27 juillet 1890 entre le *Champ de Foire* et *Foncillon*, en empruntant le *Boulevard Botton* et le *Boulevard Lessore* (*Route du Front de Mer*), la *Façade du Port* (*Boulevard Thiers*), et la *Façade de Foncillon* ;
- Le 3 août 1890 entre *Foncillon* et *Le Chay*, par un itinéraire provisoire empruntant l'*Avenue de Pontailiac* et la *Rue Auguste Râteau* ;
- Le 10 août 1890 entre *Le Chay* et *Pontailiac*, en empruntant le *Boulevard Carnot*, le *Boulevard de Cordouan* et le *Boulevard de la Côte d'Argent*, où était situé le terminus provisoire de *La Falaise* ⑪.
- Le 15 juillet 1891, la voie est prolongée jusqu'à la plage de *Pontailiac*.
- En 1897, l'itinéraire provisoire est abandonné.



Il y avait 11 haltes entre le *Champ de Foire* et *Pontailiac* :

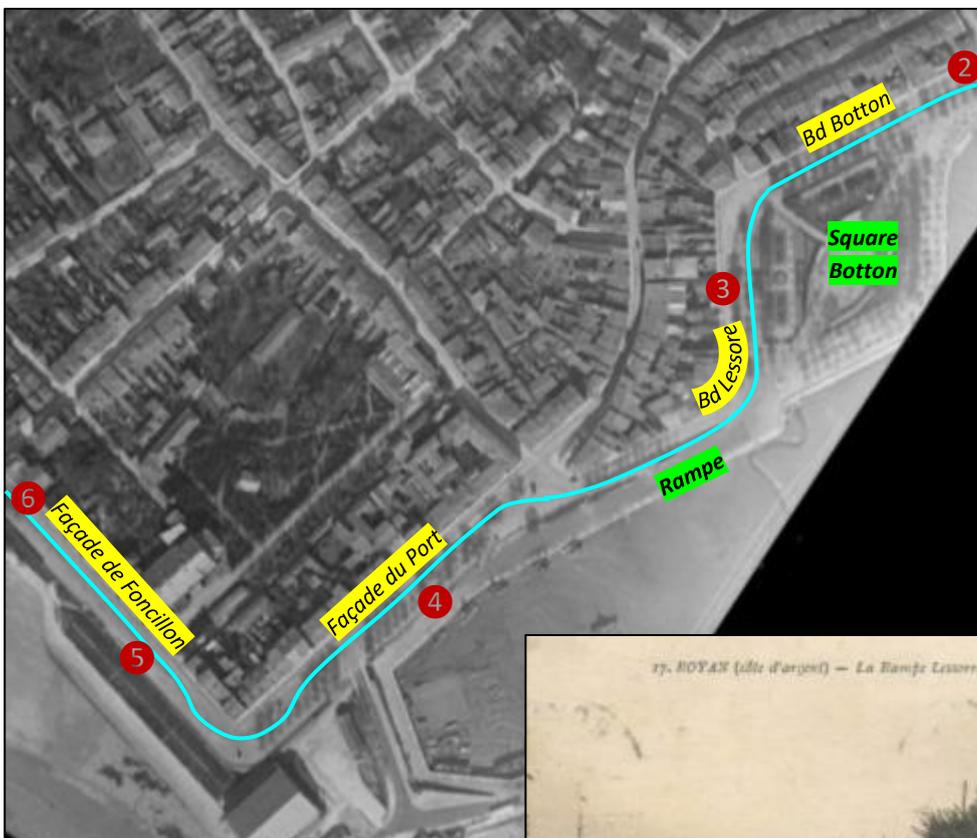
- ① *Croix-Blanche* (à partir de 1894) ;
- ② *Boulevard Botton* ;
- ③ *Boulevard Lessore* avec voie d'évitement ;
- ④ *Le Port* avec voie d'évitement ;
- ⑤ *Casino* (arrêt sans abri créé ultérieurement) ;
- ⑥ *Foncillon* ;
- ⑦ *Les Tennis* (créé ultérieurement) ;
- ⑧ *Le Fort* ;
- ⑨ *Le Chay* avec voie d'évitement ;
- ⑩ *Le Pigeonnier* (créé ultérieurement) ;
- ⑪ *La Falaise*.



Ci-contre et ci-dessous, la halte du *Boulevard Botton* ②. Elle ne disposait pas de voie d'évitement.



La voie longeait ensuite le *Square Botton* avant d'attaquer la rampe du port (ou rampe Lessore).



Cette rampe sévère de 4% était située peu après la halte du *Boulevard Lessore* ③. Il n'était pas rare que le mécanicien s'y reprenne à deux fois pour la gravir.

Cette zone est aujourd'hui totalement défigurée par les commerces des *Voute du Port*.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



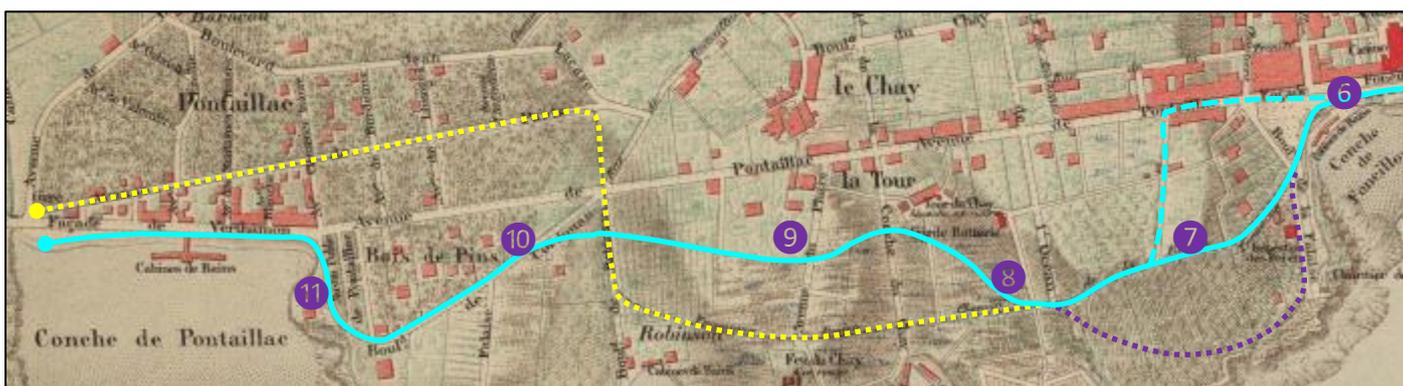
Après avoir gravi la rampe, le tram parvenait à la halte du Port ④, devant le *Café des Bains*.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

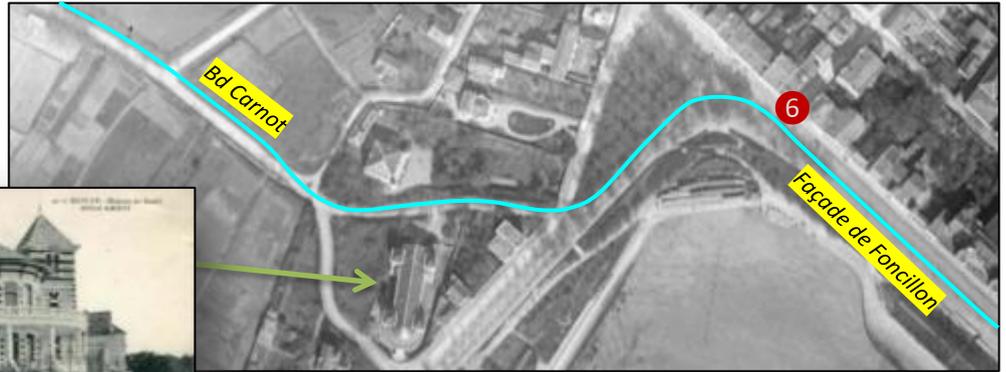


Après la *Façade du Port*, la voie passait devant le casino de *Foncillon* (ci-contre) où un arrêt, baptisé *Casino*, sera ajouté. Inauguré en 1885, le casino ferma en 1909. Il abrita un temps la mairie et fut détruit lors des bombardements de 1945. La halte *Foncillon* (ou *Boulevard de La Falaise* ?) ⑥ était située au fond de la CPA ci-contre.

L'itinéraire entre *Foncillon* et *Pontailiac* fut très controversé, notamment entre *Foncillon* et *Pontailiac*. C'est seulement en 1897 que le tracé définitif fut adopté. Ci-dessous, le plan de 1888 présente l'un des projets primitif (en pointillés jaunes). L'itinéraire provisoire de 1891 est présenté en pointillés bleus. Un autre projet est indiqué en pointillés violets. Le tracé définitif est en trait plein.



La voie passait derrière la *Maison de Santé Alfred Amiot*, construite vers 1905 et détruite en 1945.

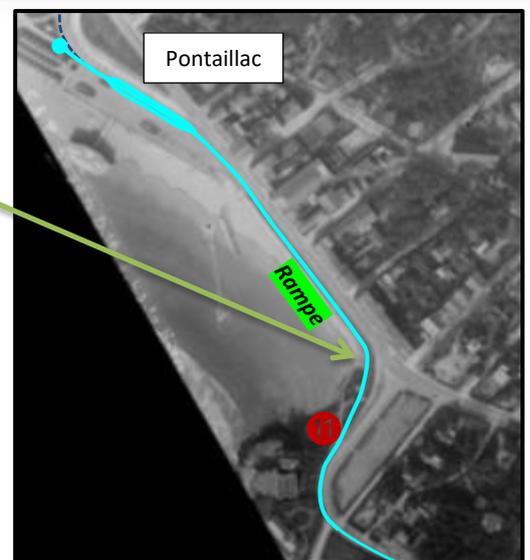


Ci-contre un tramway se dirigeant vers *Pontaillac*, vient de quitter la halte du *Fort* ⑧, à proximité de la plage du *Chay*. Ci-dessous, un tramway circule à proximité des villas du *Chay*.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Pour parvenir à la station de *Pontaillac*, la chaussée étant à forte pente et trop étroite, la solution d'un perré maçonné fut retenu. Il devait faire 4 m dans sa plus grande largeur, mais finalement il empiéta de 5,20 m sur la plage en tête et de 3,20 m en pied.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Ci-contre, la plage de *Pontailiac* avec *La Restauration*, qui remplaça les anciens établissements de Bains, détruits par un incendie.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

La station de *Pontailiac* possédait 3 voies accessibles par une aiguille triple symétrique. Une voie en impasse permettait le stationnement d'un wagon de sac de coke.



Ci-contre, plan de *Pontailiac* en 1903 sur lequel le tracé est reporté.

En quittant *Pontailiac*, le tram quittait **Royan** pour **Vaux-sur-Mer**.

*De Pontailiac à La Grande Côte*

Essentiellement rurale, cette section avait une longueur d'environ 6 530 mètres. Elle est inaugurée le 25 juillet 1897. Quittant Royan, elle desservait les communes de **Vaux-sur-Mer** et **Saint-Palais-sur-Mer**. Une piste cyclable réutilise en grande partie la plateforme.



Il y avait 9 haltes entre le Pontailiac et La Grande Côte :

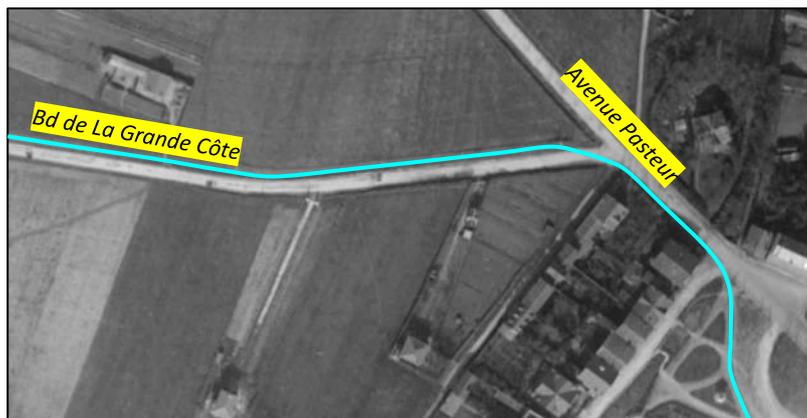
## &lt; Vaux-sur-Mer &gt;

- ① Malakoff avec voie d'évitement ;
- ② Les Ajoncs, créée ultérieurement ;
- ③ Deffé ou Les Fées ;
- ④ Vaux-Nauzant avec voie d'évitement posée ultérieurement lors du déplacement de la halte ;

## &lt; Saint-Palais-du-Mer &gt;

- ⑤ Très-la-chasse ;
- ⑥ Le Bureau avec voie d'évitement, voie de garage et château d'eau ;
- ⑦ Puyraveau avec voie d'évitement déposée ultérieurement ;
- ⑧ Concier ;
- ⑨ Puy de l'Auture.

Entre *Pontailiac* et *Nausan* (autres orthographes *Nauzan* ou *Nauzant*), la voie était posée en site propre. Sur la vue aérienne ci-contre, elle quitte la station de *Pontailiac*, emprunte sur une centaine de mètres, l'*Avenue Pasteur* puis longe le *Boulevard de la Côte de Beauté*



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

La photo ci-contre a été prise avant l'arrivée à la plage de *Nauzan* (*Promenade de la Plage de Nauzan*). La pente est de 4% sur environ 250 mètres. Un endroit méconnaissable aujourd'hui...



La voie, en bleu, longeait le *Boulevard de la Côte de Beauté* d'elle croisait à niveau pour rejoindre la plage de *Nauzan*.

La moitié sud-est de la plage est située sur la commune de **Vaux-sur-mer**. La moitié nord-ouest est située sur la commune de **Saint-Palais-sur-Mer**.



Vue aérienne IGN - 1937

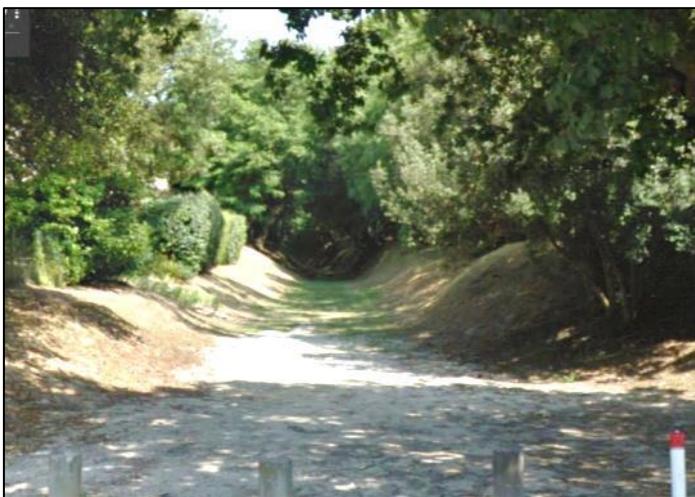
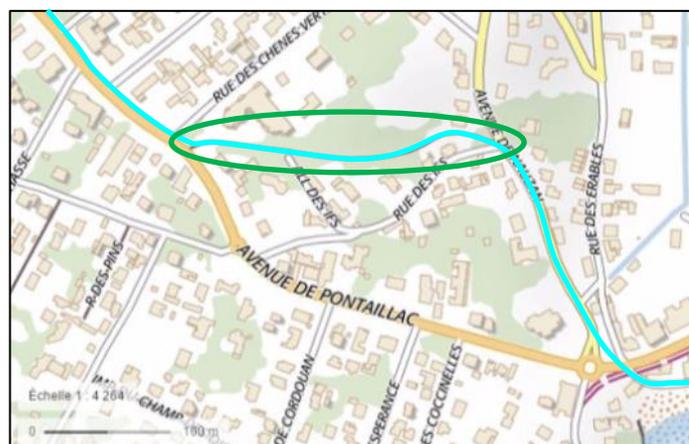


Ci-contre, la halte de *Vaux-Nauzan* ④2, en bordure de plage. A l'origine, elle était située 225 mètres avant ④1 et ne disposait pas de voie d'évitement.

Ci-contre et ci-dessous, trois vues de la halte de *Vaux-Nauzant*.



Entre les haltes de *Vaux-Nauzant* et *Très-la-Chasse*, dans la forêt du *Clocher*, la voie s'éloignait de la route pour franchir la crête. Longue de 250 mètres, la « *Promenade Forestière de Très-la-Chasse* », est l'un des rares endroits resté tel qu'il était du temps du tramway.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

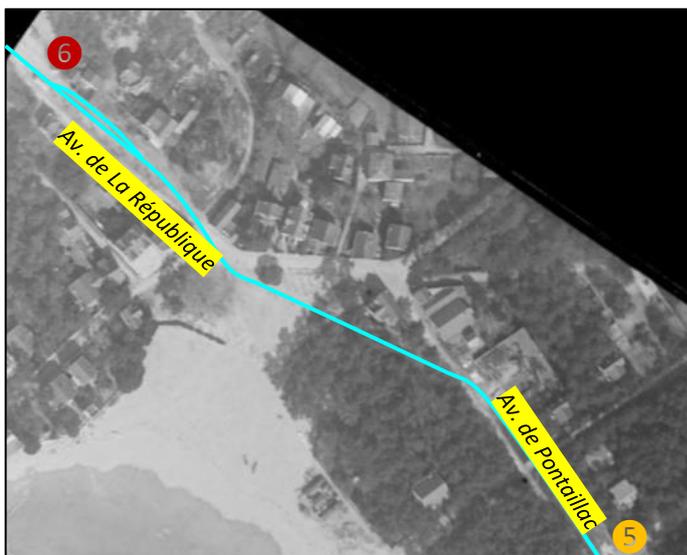
Ci-dessus, la tranchée à l'intersection de l'*Avenue de Pontailiac* avec la *Rue des Chênes Verts*.



Après la tranchée de la forêt du *Clocher*, la voie longeait l'actuelle *Avenue de Pontailiac*, desservait la halte de *Très-la-Chasse* ⑤ puis coupait la route à niveau pour s'approcher au plus près de la *Plage du Bureau*. Elle remontait ensuite l'*Avenue de La République* (ci-dessous), où se situait la station du *Bureau* ⑥.



Ci-contre, la station du *Bureau*, vue en direction de *La Grande Côte*. Elle disposait d'un évitement et d'une voie de garage.



A la sortie du bourg de Saint-Palais, la traversait la *Forêt du Platin* sur environ 800 mètres (ci-contre). Il s'agit de l'actuelle *Allée de la Jonque*. Le repère n° ⑦ indique l'emplacement de la halte de *Puyraveau*.





Vue aérienne IGN - 1947

La halte de *Puyraveau* disposait d'un abri. Celui-ci existe toujours, sur une propriété privée, reconverti en cabane de jardin. Elle disposait également d'une voie de garage au début de l'exploitation.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



L'*Avenue de La Grande Côte* reprend le tracé de l'ancien tramway.

Le repère n°8 indique l'emplacement de l'avant dernière halte du *Concié*, avant le terminus de la *Grande Côte*.

Vue aérienne IGN - 1947



Sur la photo ci-contre, le tram arrive à la dernière halte du *Puits de l'Auture*. Derrière la locomotive, le phare de *Terre Nègre* (1838).

Ci-contre, le *Puits de l'Auture*, curiosité naturelle. Au fond, *La Grande Côte*.



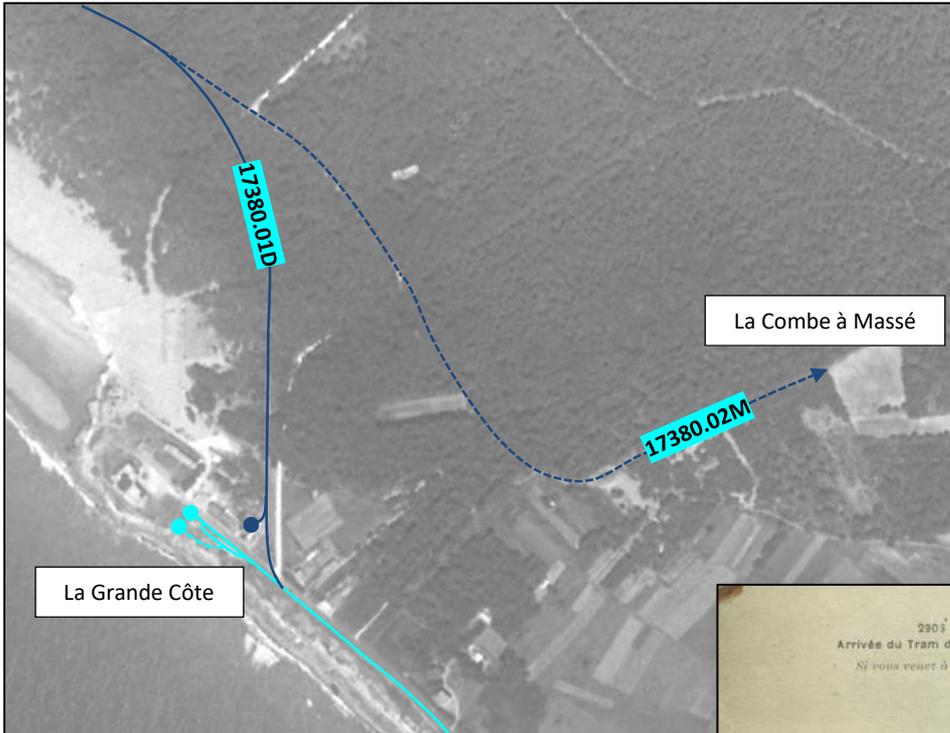
Il existe de nombreuses cartes postales du terminus de *La Grande Côte*. En voici trois.

Le casino – visible en arrière-plan des photos ci-dessus et ci-dessous – est inauguré en 1899 sur l'emplacement du *Fort de Terre Nègre*. Il sera détruit dans un incendie en 1929 et aussitôt reconstruit. En 1939, d'abord saccagé et pillé, il est détruit pour les besoins de la construction des blockhaus. Les voies du tramway seront utilisées pour acheminer le matériel.



Le terminus disposait d'une voie d'évitement et, au tout début de son exploitation, d'une voie de garage.





La vue aérienne ci-contre présente le terminus de *La Grande Côte*. Le tracé du tramway forestier de la *Forêt de la Coubre* (RSU n°17380.01D) est indiqué en traits bleus foncés. Ce dernier était en correspondance avec le tramway de Royan. En pointillés bleus foncés, le tracé approximatif (RSU n°17380.02M) du tramway forestier qui partait initialement d'une carrière située dans la *Combe à Massé*.

Vue aérienne IGN - 1937

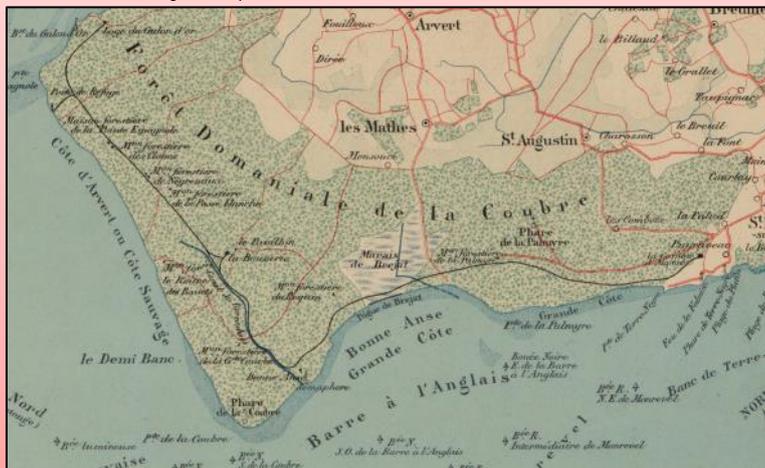
Sur la carte postale ci-dessous, les voitures du tramway de Royan sont à gauche ; celles du tramway forestier de la Coubre, à droite.



### LE TRAMWAY DE LA FORET DE LA COUBRE

*L'implantation d'un tramway dans la forêt de la Coubre est liée au recul de la côte. Dès 1868, l'administration des Eaux & Forêts entreprend de construire une voie ferrée à écartement métrique destinée à faciliter les communications dans la presqu'île d'Arvert. Le tramway hippomobile qui y circulait avait pour point de départ une carrière de pierres située à la Combe à Massé. Terminée en 1876, la ligne conduisait jusqu'à la Loge du Galon d'Or. Elle sera prolongée en 1913 vers Ronce-les-Bains.*

Extrait de la carte de la région de Royan - 1888



*En 1895, le nouveau concessionnaire, Octave Baudry obtient de l'Etat l'autorisation de déplacer le départ de la ligne depuis la Combe à Massé, dont les carrières ne sont plus utilisées, vers la pointe de la Grande Côte, où il tient un restaurant.*

*En 1923/1924 la voie, reconstruite à l'écartement de 60 cm, est raccordée au réseau du tramway de Royan. Les locomotives à vapeur n'ayant pas l'autorisation de circuler dans la forêt de la Coubre, seules des remorques renforcent le tramway forestier en cas d'affluence. Elles étaient tractées par des automotrices à essences.*

*L'ancienne plateforme a été reconvertie en voie verte. Voir fiche n°17380.a.*

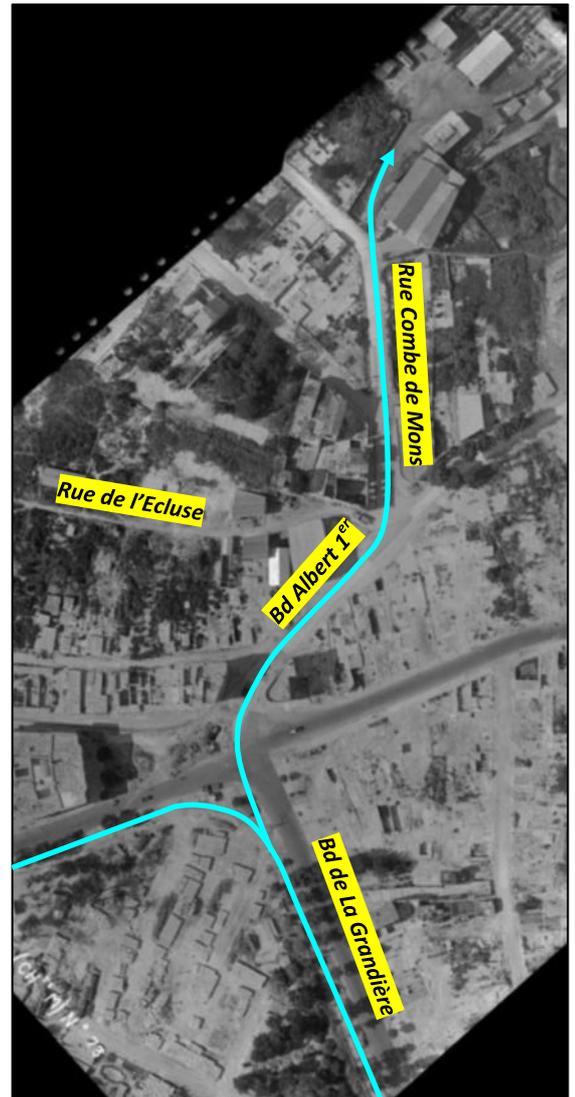
*Du Champ de Foire au dépôt*



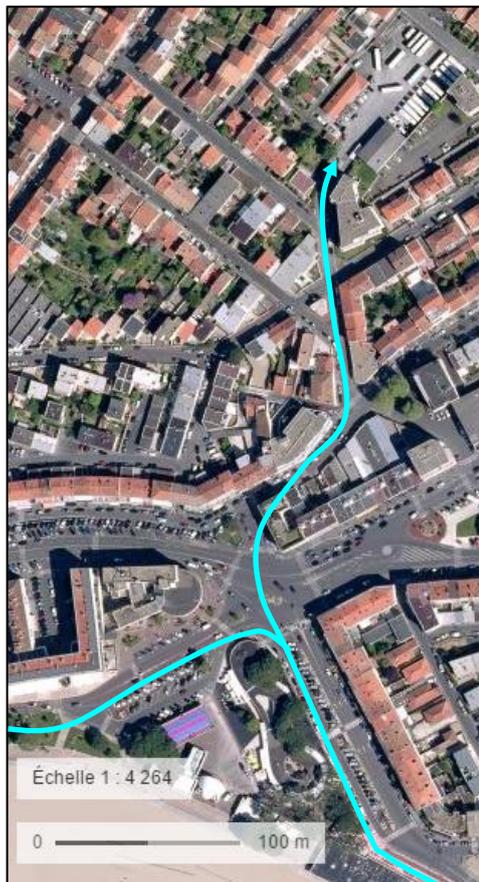
Extrait plan de Royan - 1908

En quittant le *Champ de Foire*, la voie rejoignait le dépôt en empruntant le *Boulevard Albert 1<sup>er</sup>* (ex *Rue de Pousseau*) et la *Rue Combes de Mons*. A noter que l'embranchement de la gare n'est plus mentionné sur le plan de 1908.

Vue aérienne IGN - 1946



La meilleure définition est obtenue grâce aux vues aériennes de 1946. La ville est en pleine reconstruction, et les voies du tramway sont utilisées comme voies de chantier.



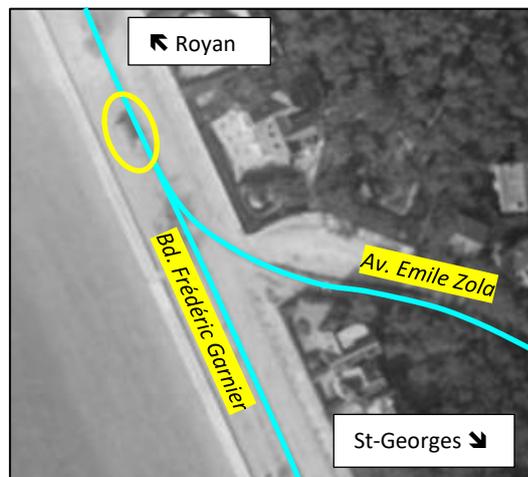
Le tracé est reporté sur une vue aérienne du début des années 2010.

**DEPOT DE LA RUE DE L'ECLUSE ?**

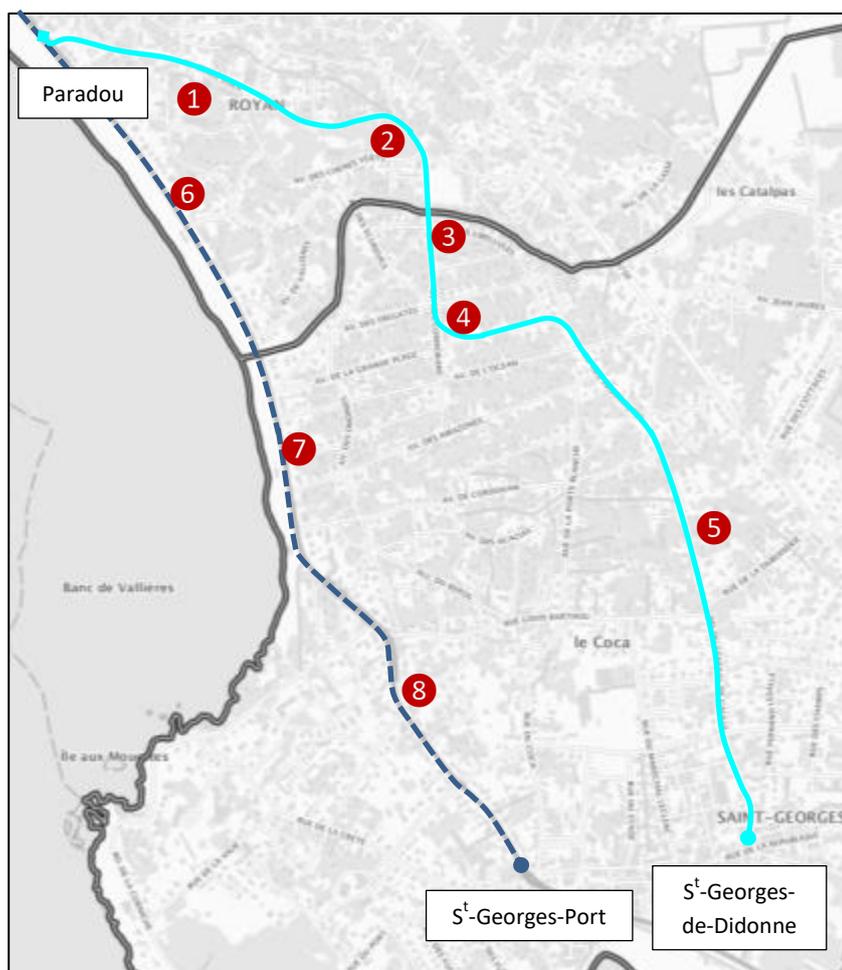
*Certains documents nomment le dépôt « Dépôt de la rue de l'Ecluse », alors que cette dernière est éloignée d'une cinquantaine de mètres sur le plan de 1888 (aujourd'hui Rue Colonel Desplats). La raison en est simple : La Rue des Combes de Mons n'existe pas encore lors de la rédaction du cahier des charges, en 1894. C'est donc la rue la plus proche qui est indiquée.*

### La bifurcation du Paradou

*Paradou* est le nom de la halte (ovale jaune) située juste avant l'intersection des deux branches de Saint-Georges-de-Didonne. La première empruntait l'Avenue Emile Zola ; la seconde, le Boulevard Frédéric Garnier (ex Boulevard Saint-Georges).



### Du Paradou à Saint-Georges-de-Didonne (bourg)



Le premier segment de ligne ouvre à la circulation le 28 juin 1891. Au départ du *Paradou*, il traversait **Parc de Royan** en empruntant les artères actuelles suivantes :

- Avenue Emile Zola ;
- Allée de l'Orangerie ;
- Avenue des Cormorans ;
- Avenue de La Grande Plage ;
- Avenue des Argonautes ;
- Boulevard du G<sup>al</sup> de Gaulle.

*Le quartier du parc est situé en bordure de la plage de la Grande-Conche, dans la partie orientale de Royan. Il fut longtemps un espace désertique occupé par un important massif dunaire. Afin de fixer celui-ci, les autorités municipales décidèrent la plantation d'une forêt de pins maritimes dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Cependant, avec l'accroissement de la population et le développement du tourisme balnéaire, les bois furent peu à peu lotis dès 1885.*



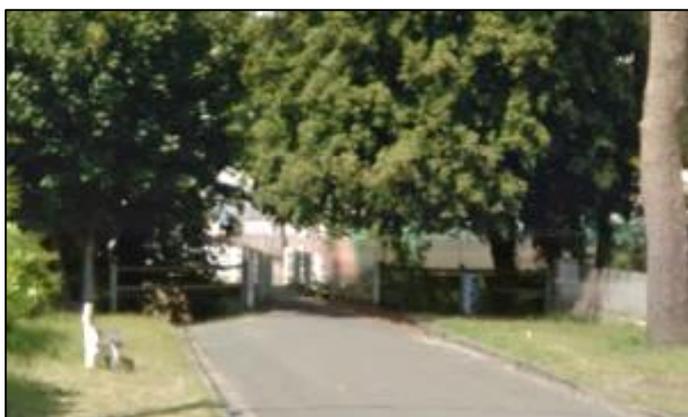
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Ci-contre, vu en direction de la plage, un train circule *Avenue Emile Zola*, à l'entrée du Parc de Royan.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Au niveau du jardin public ②, une voie d'évitement permettait le croisement des trains. La halte du *Parc* sera rebaptisée *Parc-Oasis* après l'ouverture de l'embranchement du port, pour la différencier de la halte *Parc-Façade* ⑥.



Ci-contre, un train arrivant de Saint-Georges va quitter l'*Avenue Emile Zola* (ex *Allée du Parc*) pour déboucher sur le *Boulevard Frédéric Garnier*.



La voie longeait ensuite la clôture de l'Institut Collégial ① (collège *Emile Zola*), construit en 1904.

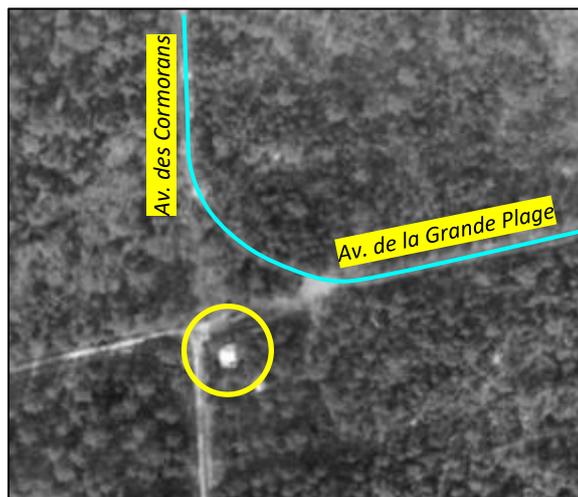
Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



La voie quittait la commune de **Royan** pour celle de **Saint-Georges-de-Didonne** en traversant le *Canal de Boube* ③ (aussi nommé *Riveau de Vallières*). Le tablier a été remplacé par une passerelle suite à la dépose de la voie en 1945/46, mais les culées sont à priori d'origine.

Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Pour passer de l'actuelle *Avenue des Cormorans* à celle de *La Grande Plage*, la voie décrivait une courbe ④ dans le *Grand Parc de Vallières*. A priori initialement nommée *Vallières*, la halte présente à cet endroit sera rebaptisée *Parc des Sports* après l'ouverture l'embranchement du port. Une nouvelle halte *Vallières* ⑦ étant créée sur cette seconde branche.



Dans le cercle jaune, l'une des rares maisons présente en 1920 (actuel n°40 de l'*Avenue de La Grande Plage*).

Ci-dessous, le tramway circule dans la *Forêt de Vallières* (*Grand Parc de Vallières*).

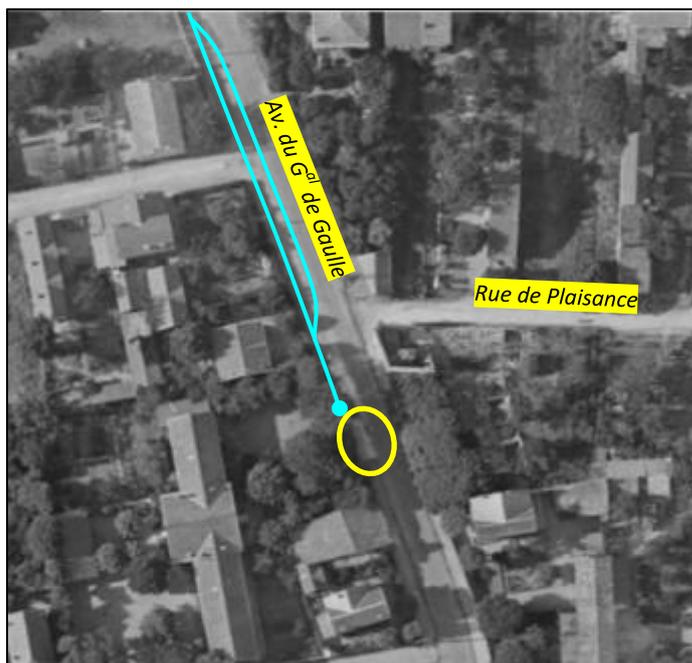


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Le terminus était nommé *Saint-Georges-de-Didonne*, par opposition à l'autre terminus, baptisé *Saint-Georges-Port*. Il était situé face au *Café-Hôtel de Plaisance*, aujourd'hui au niveau du parking d'entrée d'une supérette. Ci-contre, sur la vue aérienne d'août 1946, l'abri est encore visible (ovale jaune), face aux murs sans toit du café-hôtel, démolé en 1945.

Avant d'arriver au bourg de Saint-Georges-de-Didonne, la ligne desservait la halte du *Coca* ⑤.

Vue aérienne IGN -1946



**Du Paradou à Saint-Georges-Port**

Voir tracé en pointillés bleus foncés sur le plan précédent



Le tramway passait ensuite devant l'hôtel *Océanic* construit en 1928. Occupé en 1941 par les allemands qui l'avaient reconverti en hôpital militaire, il est dynamité en 1945 pour qu'il ne puisse pas servir de cible à l'aviation alliée...

Cette seconde branche ouvre en 1906. Au départ du *Paradou*, elle empruntait les actuels boulevards *Frédéric Garnier* et *De Lattre de Tassigny*. Elle desservait les haltes de *Parc Façade* ⑥, *Vallières* ⑦ et *Plume-la-Poule* ⑧.

Ci-contre, on aperçoit l'aiguille de sortie de l'évitement de la halte de *Vallières*.

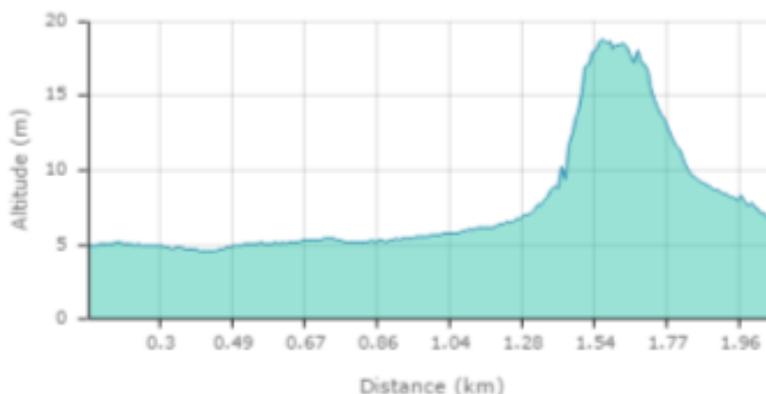


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Ci-contre, un tram retournant sur Royan vient de quitter le terminus du port et passe au milieu des vignes de *La Crête de Vallières*.

Dans ce sens, la machine n'a pas le temps de chauffer à pleine puissance avant d'arriver à l'arrêt de *Plume-la-Poule* ⑨, 400 m plus loin ; si bien qu'il lui arrive de s'essouffler et de monter à la vitesse d'un enfant sur sa bicyclette (dans l'ovale jaune). Le profil de la ligne entre *Paradou* et *Saint-Georges-Port* montre la côte à gravir.



Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Le terminus de *Saint-Georges-Port* était situé au niveau de l'*Hôtel Beauséjour* et de la *Villa Malfane* (actuel garage Renault).



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)



Comme pour le terminus du bourg, celui du port disposait d'une voie permettant au mécanicien de manœuvrer la machine pour la remettre en tête du train.

Malgré sa dénomination, le terminus – à gauche sur la carte ci-dessous – était situé à environ 250 mètres du port (cercle rouge ci-dessous).

Vue aérienne IGN - 1946



## LE DEPOT

La vue aérienne ci-contre présente le dépôt en 1946. Il n'a pas été directement visé par les bombardements de 1945, mais a néanmoins souffert et le matériel fut très abimé.



Ci-dessus, l'entrée du dépôt. Ci-dessous, le résultat des bombardements.



Vue aérienne IGN - 1946



Il fallait environ 4 heures pour chauffer les machines qui fonctionnaient avec du coke. Ce dérivé de la houille était fabriqué par l'usine à gaz de la *Rue de la Grande Conche* qui produisait le gaz d'éclairage. Chaque machine utilisait, pour parcourir 1 km, 50 litres d'eau et 5 kilos de coke, ce qui lui permettait de circuler à une vitesse moyenne de 14 km/h.

Le terrain sera par la suite utilisé par les transports en commun de l'agglomération de Royan. Depuis mai 2014, il est à l'abandon.



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

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

## LE MATERIEL

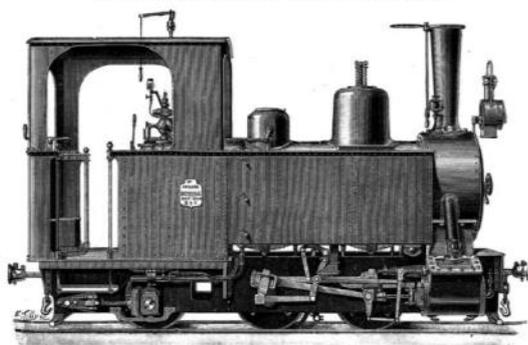


La première année d'exploitation se fit avec des locomotives de l'Exposition universelle (ci-contre). Elles étaient du type 020+020T. A partir de 1891, les établissements Decauville livrèrent des locomotives de type 021T et 031T qui furent utilisées jusqu'à la fin du réseau, en 1945.

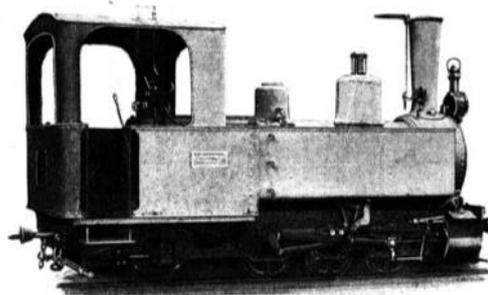
Le modèle 021T (type n°6) pouvait remorquer 3 baladeuses. Neuf locomotives de ce type ont circulé à Royan.

Le modèle 031T (type n°10) pouvait remorquer 4 baladeuses. Il n'était utilisé que lors des pointes d'essais. Trois locomotives de ce type ont circulé à Royan.

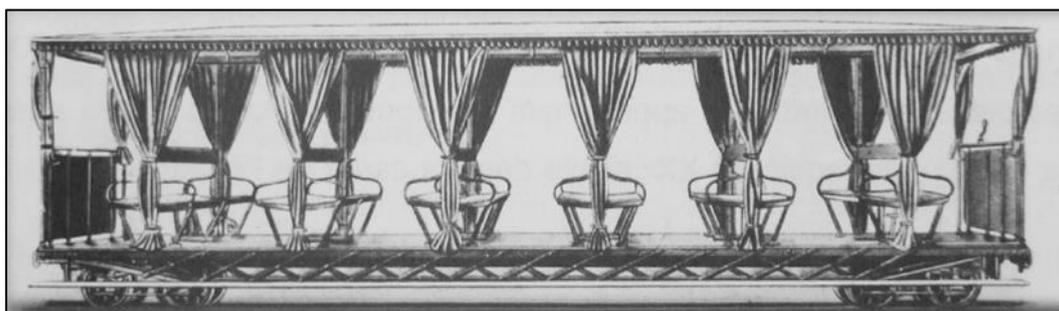
LOCOMOTIVE Type N° 6 de 7 Tonnes 500 à vide (9 Tonnes 750 en marche)  
Avec 2 essieux couplés et un essieu radial.



LOCOMOTIVE Type N° 10 de 10 Tonnes à vide (13 Tonnes 500 en marche)  
Avec 3 essieux couplés et un essieu radial.



Les baladeuses ouvertes eurent le même succès et la même longévité que les locomotives. Elles étaient du type KE.



Les voitures de première classe fermées disparurent vers 1920. Elles étaient de type IS.



## L'EXPLOITATION

### Décret du 8 septembre 1894 : Section Saint-Georges-de-Didonne – Pontaillac

La grille ci-dessous présente le nombre minimum de trains simultanément en service sur la ligne. Par exemple, entre le 5 octobre et le 15 avril, un seul train faisait des allers-retours entre les deux terminus, de 7h30 à 18h en semaine. Ceux-ci parcouraient environ 6,6 km à une vitesse maximale de 20 km/h hors agglomération et 10 km/h en agglomération.

	7h30	12h	18h	19h	20h	24h
1 <sup>er</sup> janvier	1 train en semaine / 2 trains WE et jours fériés ou de foire					
15 avril	1 train	2 trains				
15 juin	2 trains		3 trains			
1 <sup>er</sup> juillet	2 trains		3 trains			
15 juillet	3 trains		5 trains			2 trains
20 septembre	2 trains		3 trains			
5 octobre	1 train en semaine / 2 trains WE et jours fériés ou de foire					

### Décret du 19 mars 1897 : Section Pontaillac – La Grande Côte

Au-delà de *Pontaillac*, l'exploitation n'est obligatoire que du 20 juillet au 20 septembre. Le nombre minimum de train dans chaque sens est fixé à quatre par jour.

Vers 1925, à titre d'essai, une automotrice du tramway forestier assura à Saint-Palais, la correspondance pour la *Grande Côte*. Il semble que cet essai n'ait pas été renouvelé.

### Décret du 19 mars 1897 : Section Saint-Georges-Port – Paradou

La ligne est mise en service si au moins deux trains circulent sur la ligne principale Saint-Georges-de-Didonne – Pontaillac. A partir de deux trains, le départ se fait alternativement du bourg ou du port de Saint-Georges.

### Evolution des dessertes

En 1925, ce n'est plus le nombre de trains qui est imposé, mais le nombre d'allers-retours. En août la fréquence ne doit pas être inférieure à 20 minutes et une rame doit circuler en soirée du *Parc* à *Pontaillac*.

En 1933, le service est exprimé à nouveau en trains avec des fréquences à 1 heure, à la demi-heure en saison, et à 20 minutes en haute saison avec un service prolongé d'un train jusqu'à minuit. La desserte de Saint-Palais est obligatoire toute l'année et celle de la *Grande Côte*, uniquement du 20 juillet au 20 septembre.

