

SUJET(S)

Chemins de fer construits par l'Organisation Todt, entre le silo de L'Anglade, le triangle de retournement et le réseau du tramway de Royan



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

17306 – Royan



Charente-Maritime

Lire également les fiches IRSP n°17306.1 et n°17306.2

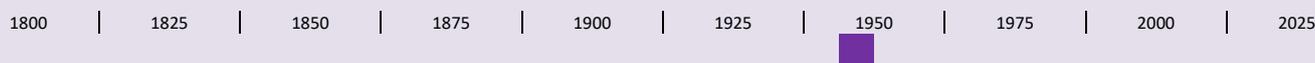


SECTION(S) DE LIGNE(S)



N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
17306.01M	/	Pousseau Triangle Retournement > Silo l'Anglade	≈ 1942	≈ 1945
17306.02S	/	Pousseau Triangle Retournement > Réseau Tram	≈ 1942	≈ 1950
17306.00P	/	Pousseau Triangle Retournement	≈ 1935	< 1970
17421.03N	544 000	Saujon > Royan	1875	En service
17306.RT1	/	Réseau Tramway de Royan	1890	1945

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE



SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Usine de chaux Fargues Royan (Charente-Maritime), l'Anglade	dossier.inventaire.Poitou.Charentes-pays-royannais-patrimoine.com
Usine	pays-royannais-patrimoine.com
Blog « Re: De Royan a Bourcefranc-Le Chapus »	LR.Presse.fr
Les blockhaus	C-Royan.com

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

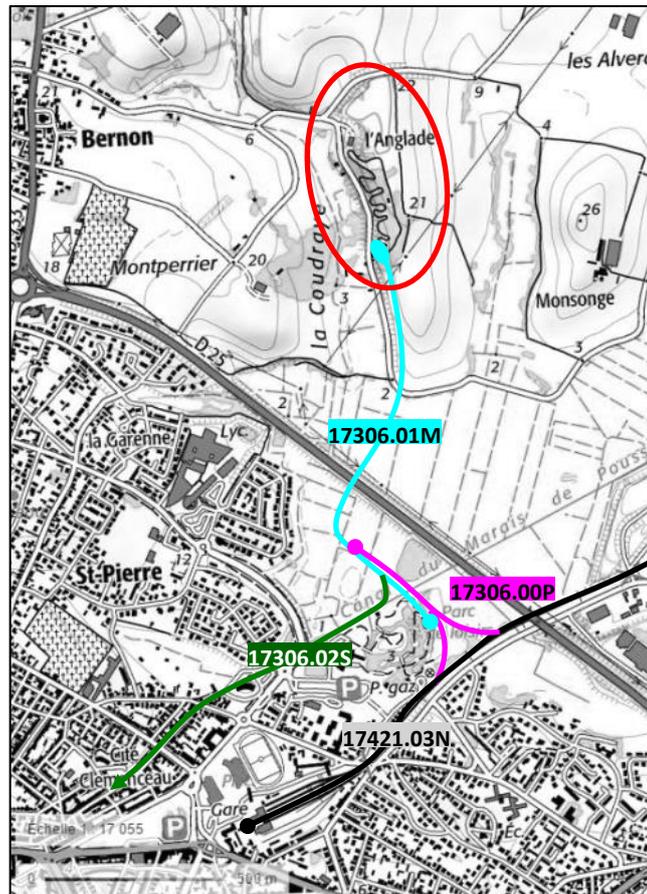
irsp-contact@sfr.fr

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.**

LOCALISATION



- Ecartement Normal en service — Ecartement Etroit abandonné
— Ecartement Normal abandonné — Réseau Stratégique Militaire abandonné

○ Carrières et usines

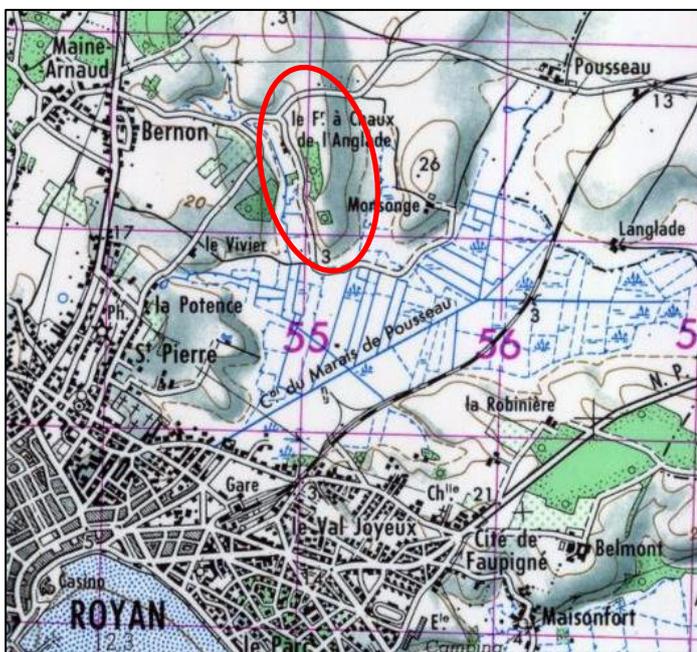


Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

HISTORIQUE

Les fours à chaux de L'Anglade



Le sous-sol calcaire, qui affleure en falaises au bord de l'estuaire de la *Gironde*, a été abondamment utilisé pour la fabrication de la chaux. C'est le cas au lieu-dit nommé **Le Four à Chaux de L'Anglade**, au nord-est de Royan, où entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle, au moins deux groupes de fours furent en service. Ce lieu ne doit pas être confondu avec le hameau de *Langlade*, à 1,5 km à l'Est, sur la commune de Médès.

En 1899, on cite un certain **Charles ONESIME** (second prénom ou nom ?), propriétaire de la fabrique de chaux hydraulique de *L'Anglade*. En 1912 **Henri FARGUES**, fonde une usine à chaux pour faire face à la demande sans cesse grandissante du pays Royannais.

Carte IGN - 1950

Le silo de L'Anglade

A partir de 1941, le site est occupé par l'*Organisation Todt* (OT) pour la construction des blockhaus du Mur de l'Atlantique. C'est à priori à cette occasion que le silo (ci-contre) aurait été construit. Il est néanmoins peu probable que ce dernier ait été utilisé pour stocker de la chaux. Sauf erreur, ce matériau n'était pas utilisé dans la construction des blockhaus. D'autre part, comme présenté pages suivantes, les fours semblent avoir cessé de fonctionner bien avant l'occupation allemande. Il s'agissait plutôt d'un silo destiné à stocker du ciment.



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



Construction d'un blockhaus sur le front de mer

C'est également l'OT qui a dû poser la voie, probablement Decauville, entre ce silo et le triangle de retournement situé en amont de la gare de Royan. Il y a en effet aucune trace de la voie sur la vue aérienne de 1937. D'autre part, si la voie avait été posée du temps de l'exploitation des fours, le cadastre en garderait la trace.

Du triangle, une seconde voie se raccordait au réseau du tramway urbain (voir la fiche [IRSP n°17306.1](#)) ; permettant ainsi aux wagonnets d'atteindre la *Forêt de la Coubre*.

LE SITE DES FOURS A CHAUX ET DU SILO DE L'ANGLADE

Il n'existerait pas de cartes postales anciennes, du temps de l'exploitation des fours. Sur la vue aérienne d'octobre 1950, plusieurs vestiges sont encore visibles sur environ 500 mètres de distance.



← ① Au nord, les ruines de 5 fours avec les vestiges d'une carrière. Les fours ont été démolis au milieu des années 1950. La carrière a été par la suite, utilisée comme décharge municipale.



Vues aériennes IGN - 1950



← ② Au centre, les ruines de bâtiments, de 3 fours et d'anciennes carrières. Ils sont peut-être toujours enfouis sous la végétation, mais rien n'est moins sûr.



③ Au sud, le silo, avec les traces de la voie ferrée à son sommet. →



Ce silo en béton armé est le seul témoin d'après la mémoire collective, de l'immense activité déployée durant la Seconde Guerre mondiale pour la construction des blockhaus.

Il mesure 20 mètres de long sur 6 mètres de large et environ 5 mètres de haut. Il est constitué de 4 réservoirs carrés. Il devait accueillir une toiture légère.

Une seconde voie avait peut-être été posée à sa base.

LA BUNKERISATION DE LA COTE ROYANNAISE

Avec ces liaisons ferroviaires, l'Organisation Todt acheminait le long de la côte royannaise, ciment, sable, gravier, fer à béton, poutrelles métalliques,...

Au terminus de La Grande Côte, les convois pouvaient emprunter la ligne du tramway forestier de la Coubre jusqu'à Ronce-les-Bains. Sûrement pour sécuriser la desserte en cas de sabotage ou bombardement, les allemands avaient posé une voie Decauville entre la gare SNCF de La Tremblade et Ronce-les-Bains ; ceinturant ainsi la Presqu'île d'Arvert via la gare de Saujon. Les matériaux pouvaient ainsi être transbordés à Royan ou La Tremblade.

L'inventaire fait par la direction régionale des Affaires culturelles en 1998, totalisait une cinquantaine de positions rassemblant 349 ouvrages bétonnés entre La Tremblade et Saint-Georges-de-Didonne.



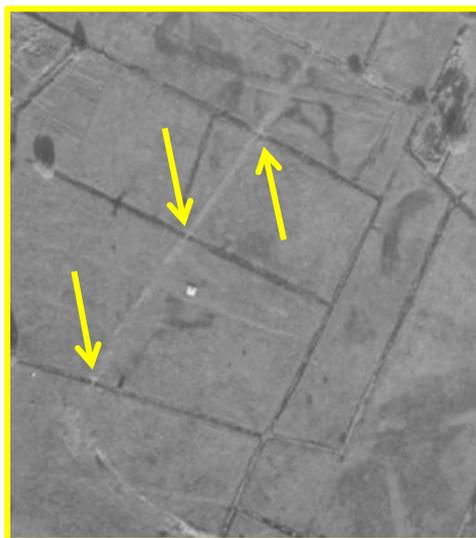
Sur l'extrait de la carte Michelin N°71 de 1938, ci-dessus, l'emplacement du silo de L'Anglade est pointé par la flèche mauve.



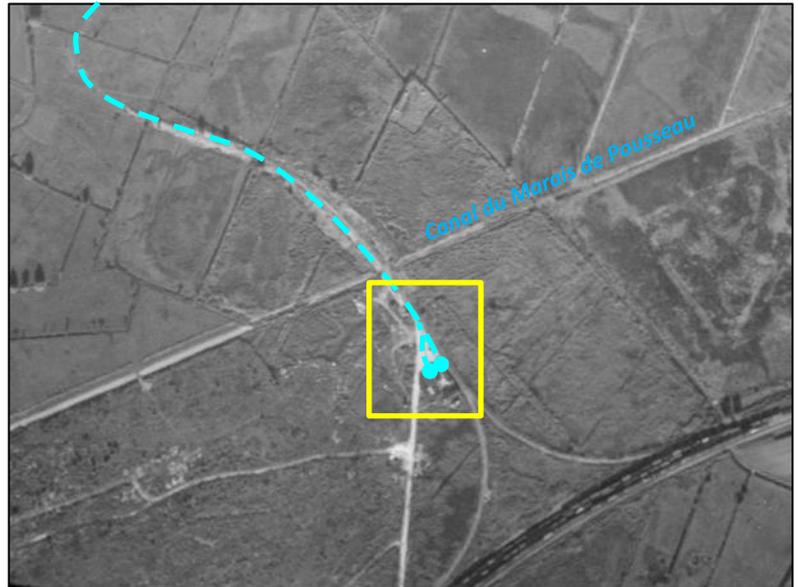
Vues aériennes IGN – 1950

DU SILO AU TRIANGLE

Après avoir quitté le silo, à environ 14 mètres d'altitude, la voie descendait rapidement vers le [Marais de Pousseau](#). Au croisement avec le chemin communal N°203, elle n'était plus qu'à deux mètres d'altitude. Elle traversait plusieurs fossés sur des ponceaux, aujourd'hui disparus. Seule trace visible, une herbe un peu plus verte.



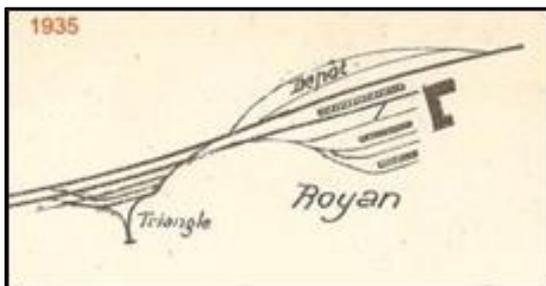
La voie parvenait ensuite au niveau du triangle de retournement.



En zoomant, la voie étroite parallèle à la voie normale, est clairement visible. Elle se divise en 2 branches. Les bâtiments devaient servir de remise et de dépôt.

LE TRIANGLE DE RETOURNEMENT

Le triangle de retournement a été posé vers 1935. Il remplaçait une plaque tournante en gare. Déposé à la fin des années 1960, il se greffait sur la ligne de Saujon à Royan, ouverte en 1875.



Vue aérienne IGN - 1937



Comme il est possible de l'observer, en comparant la vue aérienne de 1937 à gauche et celle de 1945 à droite, le tiroir de manœuvre a été allongé, à priori par l'OT afin d'accueillir une « gare militaire » permettant le transbordement entre réseaux normal et Decauville.

Vue aérienne IGN - 1945





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

C'est sans doute là, avant la formation de la poche et l'encerclement, que les Allemands recevaient, transbordaient et centralisaient tous les matériaux dont ils avaient besoin. L'endroit s'y prête bien : en dehors de la ville et au milieu du marais.

Le marais n'étant pas adapté pour accueillir un silo de plusieurs centaines de tonnes, c'est sûrement pour cette raison que celui-ci fut construit sur un sol ferme, plusieurs centaines de mètres au nord. Autre avantage de cet emplacement, une rampe naturelle permettant d'accéder à son sommet.

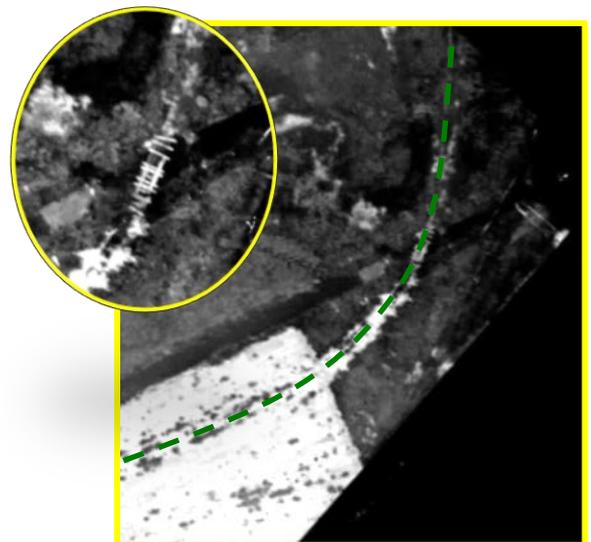
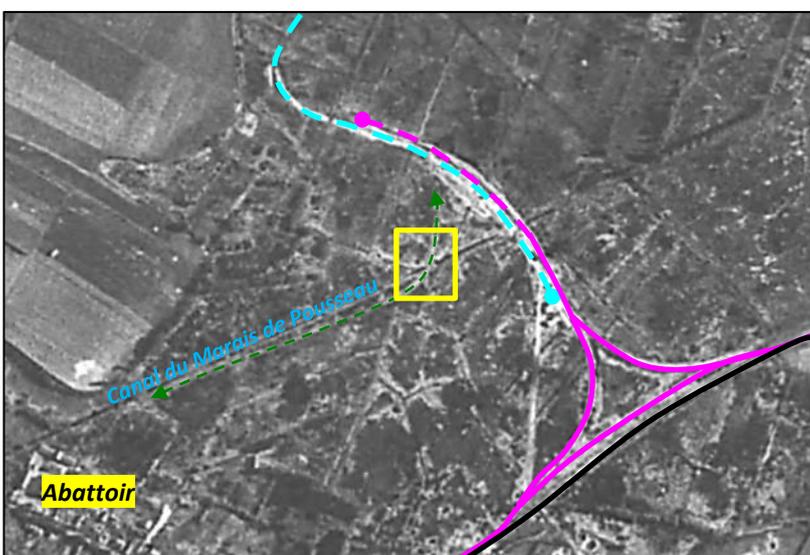
DU TRIANGLE AU RESEAU DU TRAMWAY DE ROYAN

L'extrait de plan ci-contre présente la ville de Royan durant l'occupation allemande. Le réseau historique du tramway est surligné en bleu. Une voie indiquée en pointillés se détache de celle du dépôt et part en direction du triangle de retournement.

Cette voie est visible sur la vue aérienne de 1945, parallèle au *Canal du Marais de Pousseau*, qu'elle traversait sur un pont très sommaire.

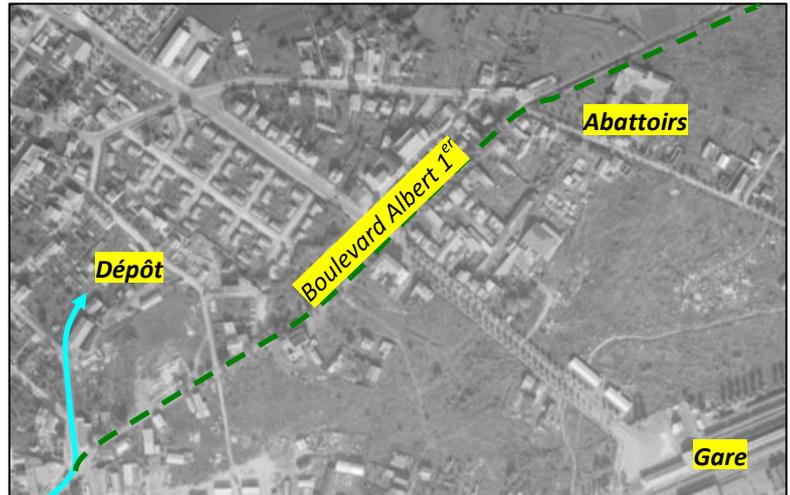


Vue aérienne IGN – juillet 1945



Vue aérienne IGN – 1946

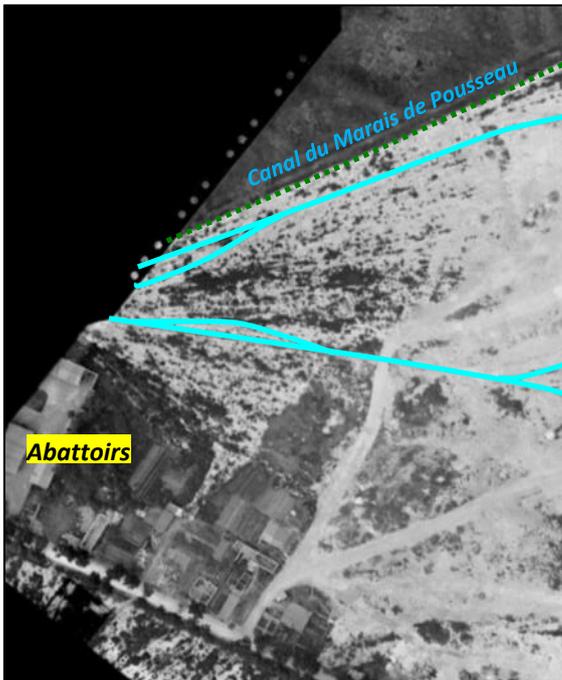
A la sortie du marais, la voie passait derrière l'abattoir (dont il reste un bâtiment face au *Centre Audiovisuel de Royan pour l'Etude des Langues*), avant d'emprunter le *Boulevard Albert 1^{er}* (ancien *Boulevard du Champ de Foire*). A l'intersection avec la *Rue Combe de Mons*, la voie se raccordait à celle du dépôt des tramways.



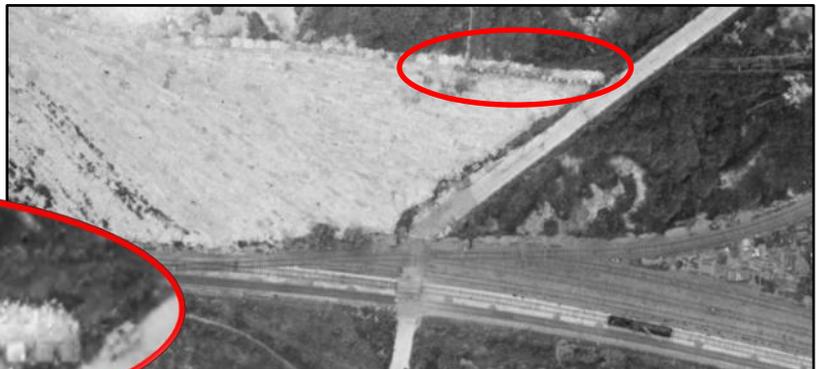
Vue aérienne IGN - 1950

Après les bombardements de janvier et avril 1945, la portion ci-dessus sera réutilisée pour l'évacuation des milliers de tonnes de gravats.

Sur la vue ci-contre, la voie longeant le canal n'existe plus, déposée ou recouverte de gravats. Ci-dessous, aux abords du triangle, des wagonnets Decauville sont clairement visibles sur la zone de décharge.



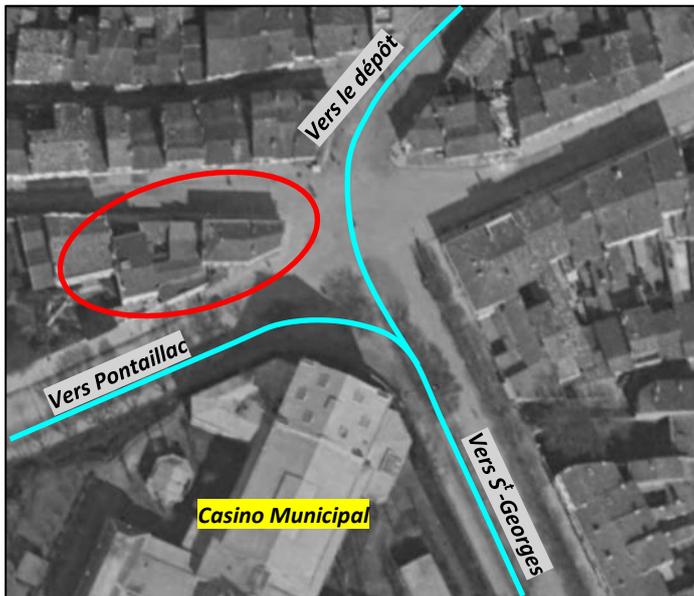
Vue aérienne IGN - 1946



L'implantation du parc zoologique [Planet Exotica](#) a depuis, profondément modifié le paysage.



UNE MODIFICATION DU RESEAU DU TRAMWAY ?



Vue aérienne IGN – 1920 (ci-dessus)

Vue aérienne IGN – 1946 (ci-dessous)

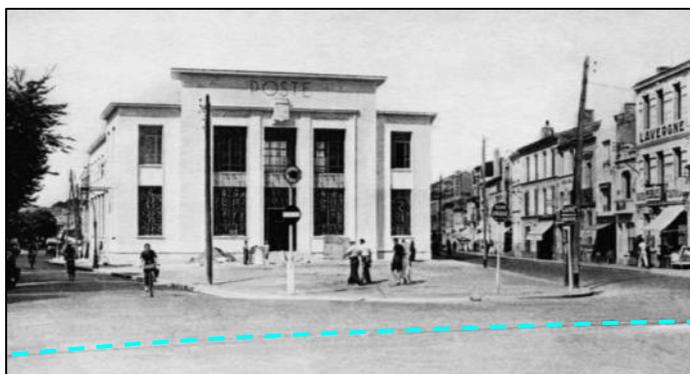


L'OT a peut-être réalisé d'autres modifications ou prolongements, mais qui restent difficiles à détecter.

Il semblerait que l'OT soit également responsable d'une modification du réseau du tramway.

Initialement, au niveau du *Casino Municipal*, les trams n'avaient pas la possibilité de partir en direction de *Pontailiac/La Grande Côte* sans rebrousser.

Durant l'entre-deux-guerres, les immeubles situés dans le cercle ont été démolis pour laisser place au nouvel *Hôtel des Postes*. Sur la photo prise en 1937, il est en cours de finition. La voie est visible au premier plan, mais aucune ne traverse la place.



La vue aérienne ci-contre date de 1946. La reconstruction de la ville a débuté. Le *Casino Municipal* est rasé, mais l'*Hôtel des Postes* a relativement bien résisté. Une nouvelle voie est visible, permettant d'éviter le rebroussement. Elle pourrait logiquement avoir été posée par l'OT. Une autre voie, en pointillés, est posée sommairement. Elle est clairement utilisée pour le déblaiement des gravats.

