



FICHE ITINERAIRE

VOIE VERTE DE LA COUBRE

TYPE :

Voie verte aménagée et sécurisée

[Voir fiche Voie Verte](#) ▶

Long : 29 Km



COMMUNES :	Début :	Fin :
	Lieudit :	
	Coordonnées GPS :	
	Saint Palais sur Mer (17) La Grande Côte 45°39'10.8"N 1°07'18.8"W	La Tremblade (17) Ronce les Bains 45°47'34.5"N 1°09'41.7"W

SITUATION GENERALE

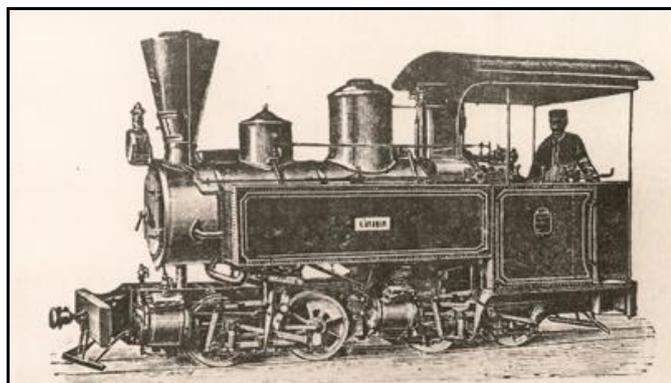


COMMENTAIRES

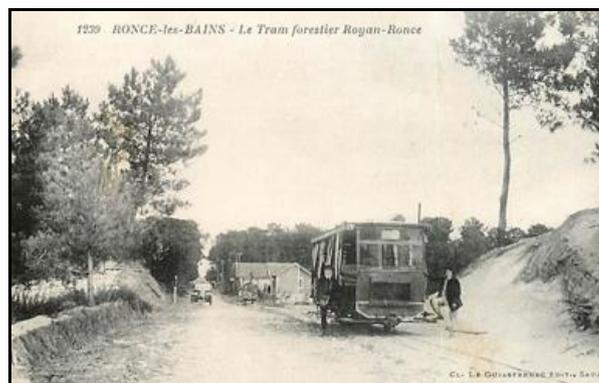
Depuis la plus haute antiquité, la côte sableuse atlantique comportait une zone dunaire très instable qui ne cessait de varier au gré des courants et des vents. Elle constituait une menace particulièrement redoutable pour les différentes communautés villageoises établies à proximité. C'est pourquoi une vaste campagne de boisement forestier est entreprise à partir de 1810 pour fixer les dunes.

Pour faciliter cette exploitation, une voie ferrée métrique (n° IGRF 17306.03D) sera construite à travers la forêt de la Coubre. Initialement destinée au transport des bois, elle sera progressivement utilisée à des fins touristiques à la belle saison, puis convertie en voie Decauville pour permettre le raccordement avec les tramways de Royan en gare de la Grande Côte et prolonger ainsi le transport des voyageurs jusqu'à Ronce les Bains.

Mais le risque d'incendie étant trop grand dans la forêt, elle ne pourra faire appel à la traction à vapeur comme les tramways de Royan. Au-delà de la Grande Côte, la traction sera partagée entre des chevaux et six automotrices à pétrole.



Locomotive à vapeur des tramways de Royan



Et automotrice à pétrole du tram de la Coubre



Quelque part à Saint Palais sur Mer, un train des tramways de Royan revenant de la Grande Côte

A l'exception de ses extrémités, à la Grande Côte et à Ronce les Bains, la ligne ne comportera pas de gares à proprement parler, mais des arrêts avec de simples abris légers en bord de voie qui n'ont laissé aucune trace.

En service jusqu'à la seconde guerre mondiale, elle sera utilisée par l'occupant pour les travaux du mur de l'Atlantique, puis sera abandonnée et déposée après guerre. Sa trace est devenue aujourd'hui une piste cyclable qui s'intègre dans les nombreux circuits de randonnée de la presqu'île d'Arvert. Mais elle ne montre aucun vestige ferroviaire car son infrastructure était vraiment trop légère.

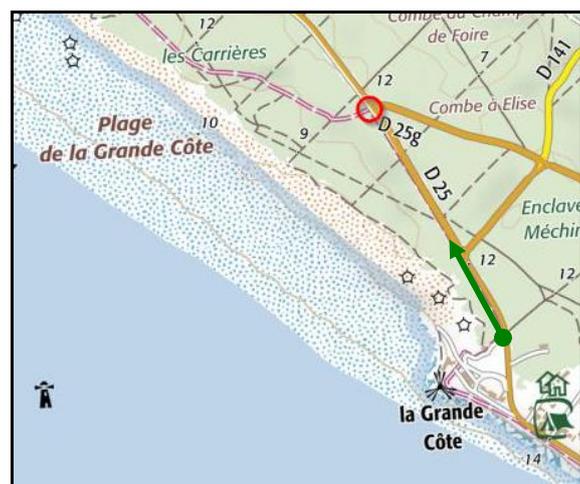


La voie du tram et la voie verte



Pistes et circuits de randonnée de la presqu'île d'Arvert

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



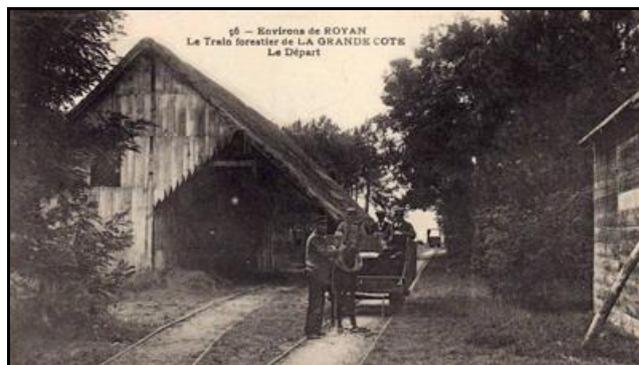
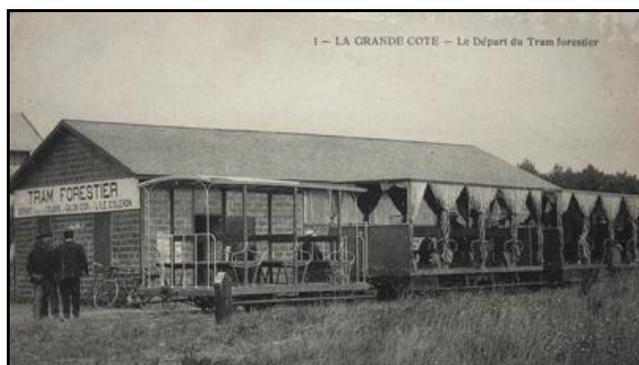
Ci-contre et ci-après, le départ de la voie verte sur le parking de la Grande Côte

Le parking actuel correspond à l'emplacement de l'ancienne gare du tramway de la Coubre.

Après avoir longé la RD 25 sur quelques centaines de mètres, la voie verte oblique à gauche (**rond rouge**) et pénètre dans la forêt.



Le parking de la Grande Côte et le départ de la voie verte le long de la RD 25



Ci-dessus et ci-dessous,
plusieurs aspects de la gare de la Grande Côte telle qu'elle se présentait à l'époque
Sur la photo ci-dessous, un train des trams de Royan va être pris d'assaut



Le point où la voie verte pénètre dans
la forêt



Il est difficile aujourd'hui de savoir où se trouvaient exactement les stations. C'est pourquoi nous nous contenterons d'en énumérer quelques unes dans l'ordre où le train les rencontrait.



La Palmyre se trouvait grosso modo devant la maison forestière du même nom. C'était un arrêt typique avec sa hutte en bois réduite à sa plus simple expression.

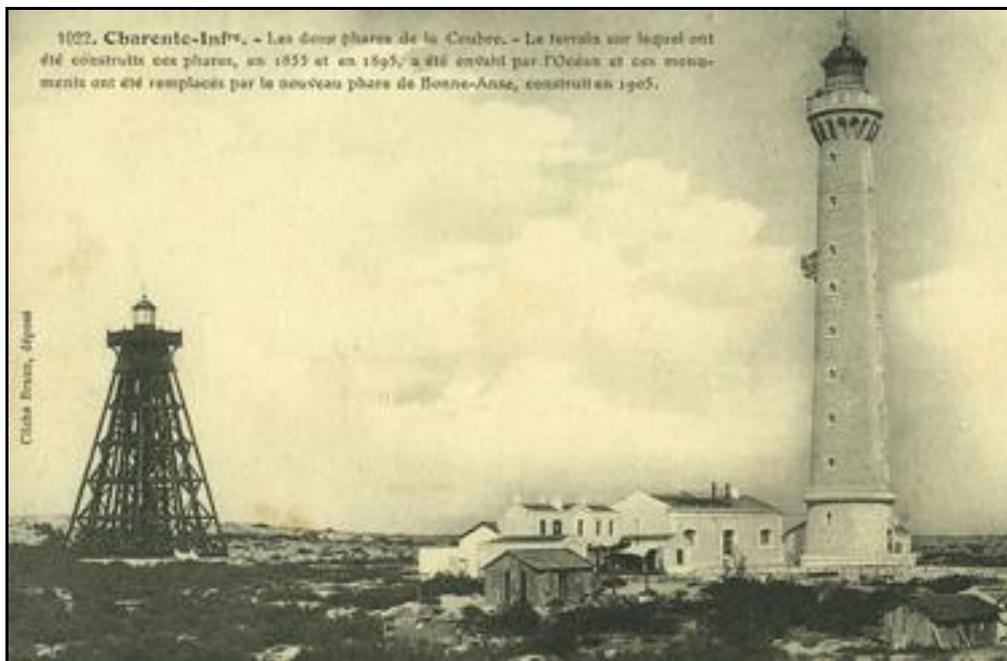
Puis venait la station de la Coubre non loin de laquelle se trouvait le phare du même nom qui constituait un des hauts-lieux de la ligne.



Ci-contre et ci-dessous, à la Coubre toujours, traction hippomobile et automotrice avec le phare en arrière-plan



Pour les marins, la pointe de la Coubre située en rive nord de la Gironde a toujours été un endroit extrêmement dangereux, théâtre de nombreux naufrages. C'est pourquoi des tourelles de signalisation furent installées mais elles étaient toutes emportées, une à une, par l'érosion de la côte. Alors, en 1860, on installa un phare en bois de 30 m de haut. Il offrait la possibilité de pouvoir être déplacé suivant les mouvements du littoral. Mais devenu instable en raison de sa dégradation, il fut remplacé en 1895 par un phare en pierres de 57 m de haut, construit assez loin du rivage pour ne pas avoir à souffrir des variations du littoral.

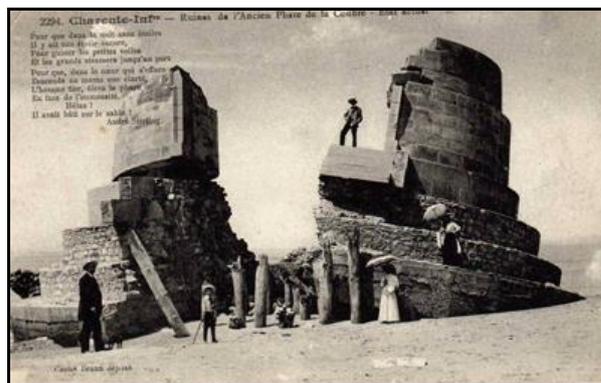


Le phare en bois et le phare de 1895

Mais, peine perdue, le littoral continua à bouger, le soubassement du phare en pierre fut mis à nu et la tour s'écroula le 21 mai 1907.



Le phare encore debout, mais dont le soubassement a été mis à nu



Détail du soubassement mis à nu et le phare écroulé
Conformément à une technique de fondation de l'époque,
le phare prenait appui sur des pieux en bois plantés dans le sable

La catastrophe était cependant prévisible. C'est pourquoi un troisième phare haut de 64 m et construit tout en béton fut mis en chantier dès 1904. Prudemment implanté à 1800 m du rivage, on pensait qu'il serait définitivement à l'abri des divagations des bancs de sable. Mais en 2010, il n'était plus qu'à 150 m de la mer et, en plus, il présente de nombreuses fissures. Affaire à suivre...



Le phare actuel



Un TGV tracté par une puissante automotrice traverse rapidement l'espace
devant la maison forestière de la Bouverie



Alors que les omnibus tractés par des chevaux marquent un arrêt prolongé



Ci-dessus et ci-dessous, dans la partie nord de la presqu'île, deux arrêts successifs :
la Pointe Espagnole et l'anse du Galon d'Or





La fin de la voie verte à Ronces, à l'emplacement de l'ancienne gare, en bordure de la RD 25



La gare terminus de Ronces les Bains
avec une automotrice et deux baladeuses en attente de départ

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.
Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.**

★ ★ ★