

La gare

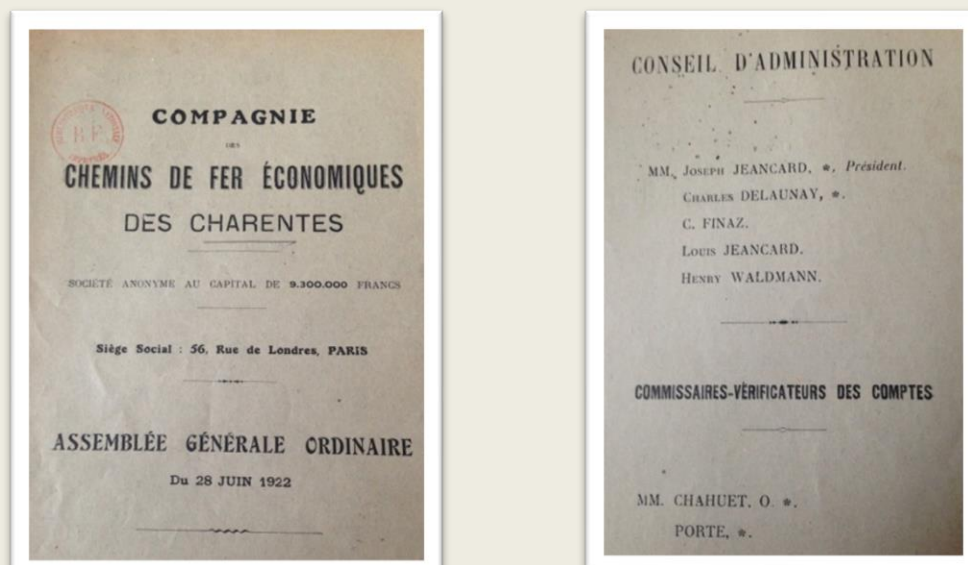
La gare de Pont l'Abbé d'Arnoult est installée sur l'ancienne ligne de chemins de fer Saintes-Marennnes



Le Conseil Général de la Charente-Inférieure décide en 1900, la création d'un second réseau de tramways, (**un tramway est un train qui a pour écartement entre les rails, un mètre**), la déclaration d'utilité publique est prise par un décret du 22/12/1900, publié au Journal Officiel du 28/12/1900.



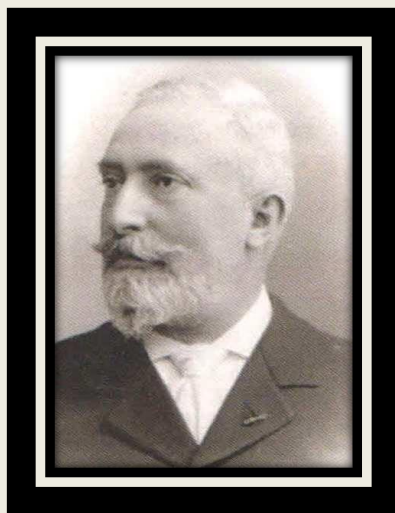
La société concessionnaire qui est choisie afin de construire le second réseau de tramways est la Compagnie des Chemins de Fer Économiques des Charentes (CFEC), présidée par Joseph Jeancard, aux termes d'une convention signée par Eugène Fosse, préfet de la Charente-Inférieure, au nom du département et Joseph Jeancard pour la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes. La durée de la concession est de 60 ans (JO 28/12/1900). Le siège charentais est situé à Saintes, par contre le siège central est rue de Londres, à côté de la gare Saint-Lazare à Paris. Les ateliers techniques sont implantés dans le quartier Bellevue à Saintes.



Ce groupe Jeancard exploite déjà des réseaux de chemins de fer, à voie métrique dans le Morbihan, le Finistère, l'Ain, le Cher, la Loire-Inférieure, la Charente et le Var.



Qui est Joseph Jeancard ?



Joseph Jeancard 1852-1931. Ancien élève de Polytechnique est le promoteur et le gestionnaire de chemins de fer à voie étroite. Il fonde en 1895 la Compagnie des Chemins de Fer Economiques des Charentes lors de l'attribution du premier réseau de tramways par le Conseil Général de la Charente-Inférieure.

En 1900, il obtient par la même collectivité le second réseau de tramways.

Le second réseau de tramways des Charentes se compose de 3 lignes

- Saintes-Marennnes avec embranchements sur Taillebourg et Saujon
- Saint-Denis d'Oléron-Saint Trojan , avec embranchement sur Boyardville
- Mirambeau-Saint Aigulin

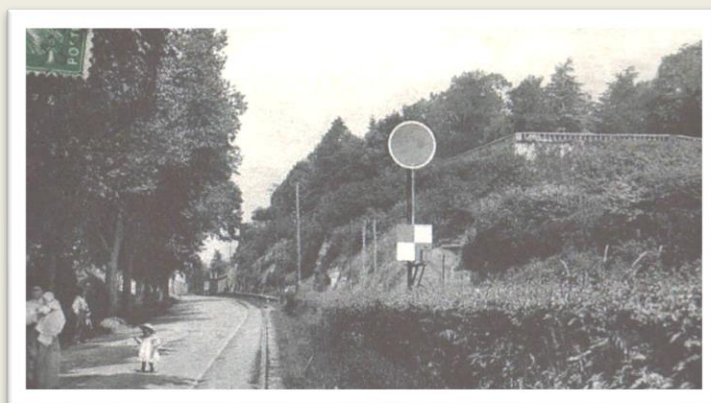


La ligne Saintes-Marennnes et la gare de Pont l'Abbé d'Arnoult

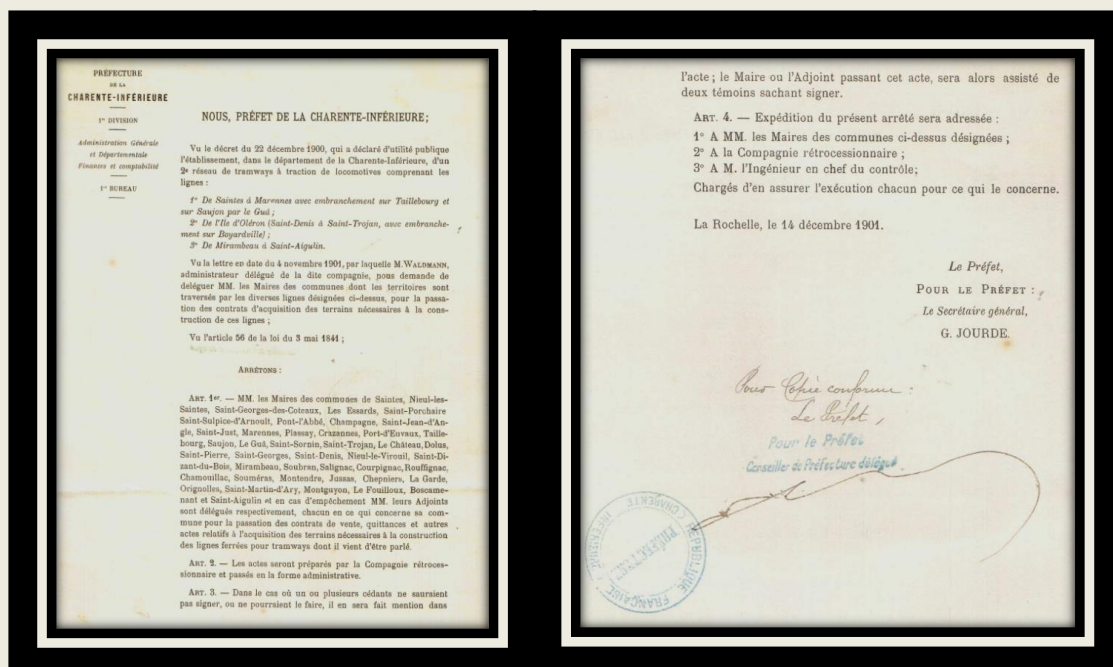
Longue de 49 kilomètres (plus 5 km pour Marennnes-La Cayenne), elle se décompose en deux sections :

- Saintes-Pont l'Abbé : 29 kilomètres
- Pont l'Abbé-Marennnes : 20 kilomètres

La ligne est souvent installée le long des chaussées pour des raisons économiques.



Le tracé

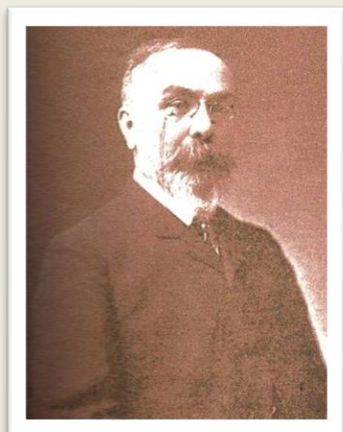


Arrêté du préfet de la Charente-Inférieure du 14 /12/1901 qui désigne les territoires des communes sur lesquels seront exécutés les travaux de la ligne Saintes-Marennnes et autorise l'achat des terrains nécessaires à la construction de la ligne.

Arrêts de la ligne Saintes-Marennnes

● Saintes gare de l'Etat (gare SNCF actuelle)	DÉPART
● Saintes-Bassompierre (arrêt facultatif)	
● Saintes-Ville-cours Reverseaux (gare principale)	
● Saintes-Bellevue (Station)	
● La Mothe-à-l'œuf (arrêt facultatif)	
● La Croix Mouniers (arrêt facultatif)	
● Pessines (arrêt facultatif)	
● Nieul les Saintes-Saint Georges des Coteaux (Halte)	
● Rulon (arrêt facultatif)	
● Les Essards (station)	
● Les Quatre-routes (halte, embranchement pour Taillebourg)	
● Le Pinier (arrêt facultatif)	
● Saint-Porchaire (station)	
● Le Terrier (Halte)	
● Le Plat d'étain (arrêt facultatif)	
● Saint-Sulpice d'Arnoult (station)	
● Saint-Michel (commune de Pont l'Abbé, arrêt facultatif)	
● Pont l'Abbé d'Arnoult (station)	
● Champagne (station)	
● Saint-Jean d'Angle (station)	
● La Gripperie (arrêt facultatif)	
● Pont de la Bergère (marais de Saint-Just, arrêt facultatif)	
● Bifurcation pour Saujon (arrêt facultatif)	
● Saint-Just, Luzac (station)	
● Mauzac (arrêt facultatif)	
● Marennnes ville (station)	ARRIVÉE

Le train à Pont l'Abbé d'Arnoult



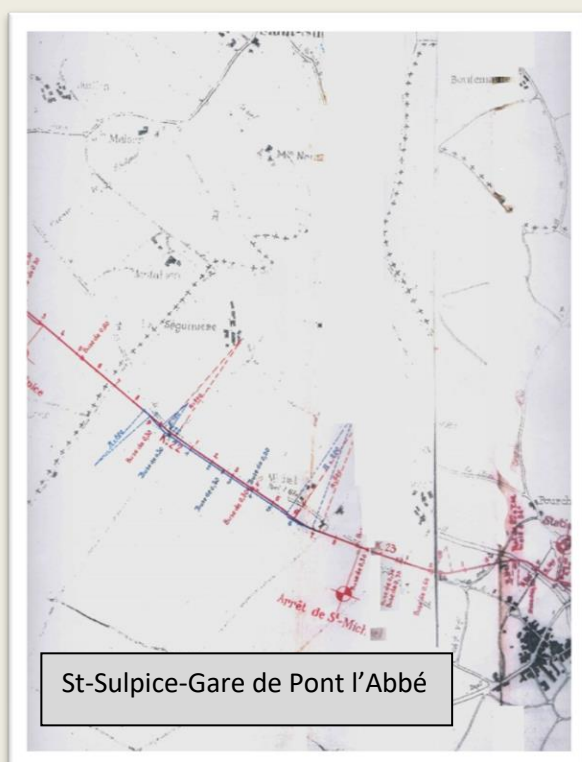
Arthur Bonnet, propriétaire du château Saint-Antoine de la Chaume facilitera et aidera beaucoup pour que Pont l'Abbé soit particulièrement bien desservi par le train. Né le 31 mai 1855 à la Vergne, il intègre Polytechnique en 1875 et fera toute sa carrière dans les compagnies des chemins de fer.

En 1902, il devient sous-directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et après le rachat de cette dernière par l'Etat, il devient sous-directeur en 1913 de la Compagnie du Midi fondée par les frères Pereire jusqu'à sa retraite en 1921.

Il vend pour 30 000 francs, 61 ares 95 à la Compagnie des Chemins de Fer Economiques des Charentes.

Ce sont 61 propriétaires de Pont l'Abbé, qui doivent vendre des morceaux de parcelles pour l'installation de la ligne de chemins de fer, sur une longueur de 5 kilomètres.

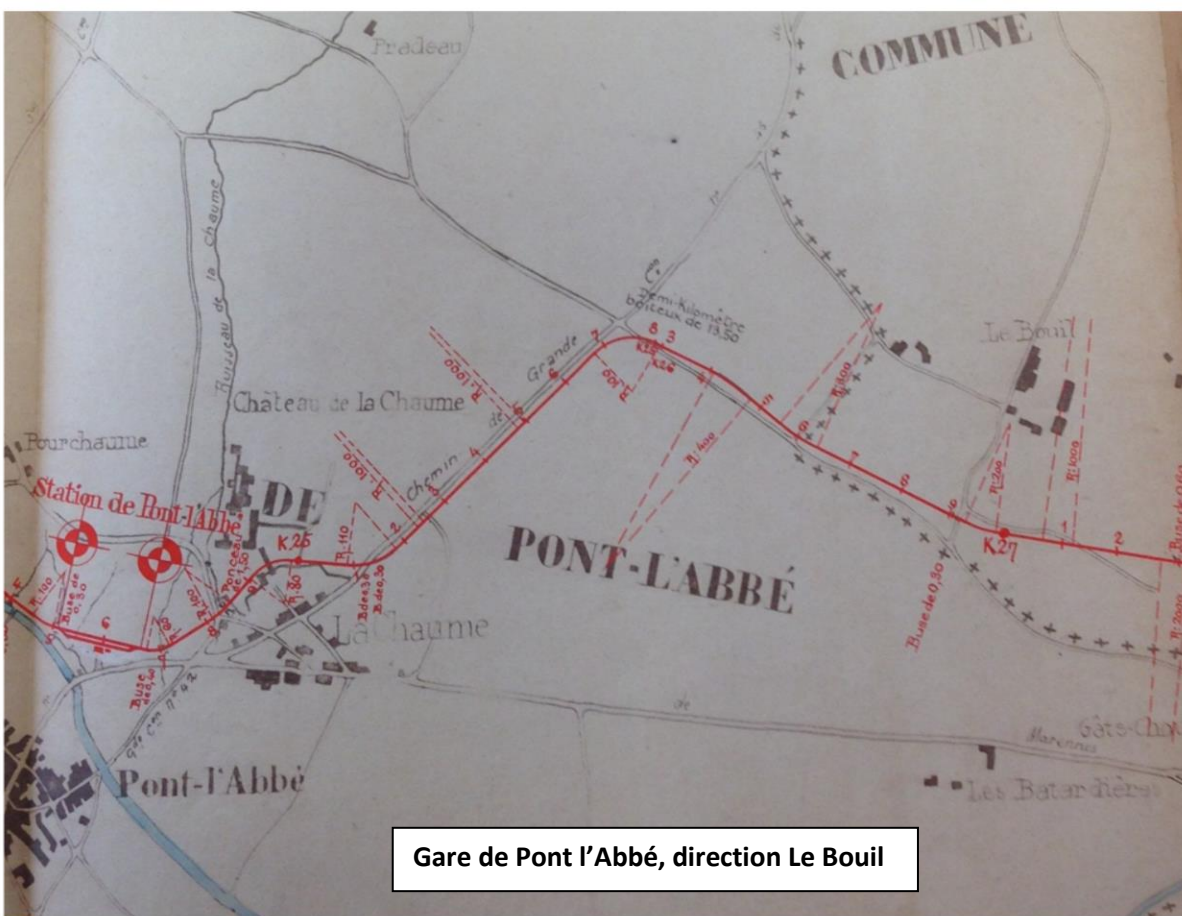
(Source : Archives départementales de la Charente-Maritime).



Plans du tracé réalisé par la CFEC



Les Guilloteaux, direction route de Saint-Sornin



Gare de Pont l'Abbé, direction Le Bouil

La construction de la ligne

Il s'agit d'une voie métrique (un mètre d'écartement entre les rails, alors que l'écartement normal est de 1,435 mètres) avec des rails en acier de 20 kilos le mètre (aujourd'hui c'est 60 kilos le mètre pour les lignes TGV).

Les travaux commencent le 22 juillet 1902 et sont réalisés par l'entreprise Verney et Dequindry du Mans

A Pont l'Abbé, un pont en fer de 16 mètres de portée est installé pour franchir l'Arnoult, (il a été remplacé il y a quelques années par une passerelle pour piétons), au point kilométrique 24, à quelques centaines de mètres de la gare, il a été réalisé par la société Daydé et Pillé de Creil, qui a à son actif, les structures métalliques de la gare Saint-Jean de Bordeaux et du Grand Palais à Paris en 1900.

Il s'agit du principal ouvrage d'art de la ligne Saintes-Marennes, car le pont sur l'Enet de Champagne a une portée de 4 mètres comme celui du canal de Broue à la Bergère.

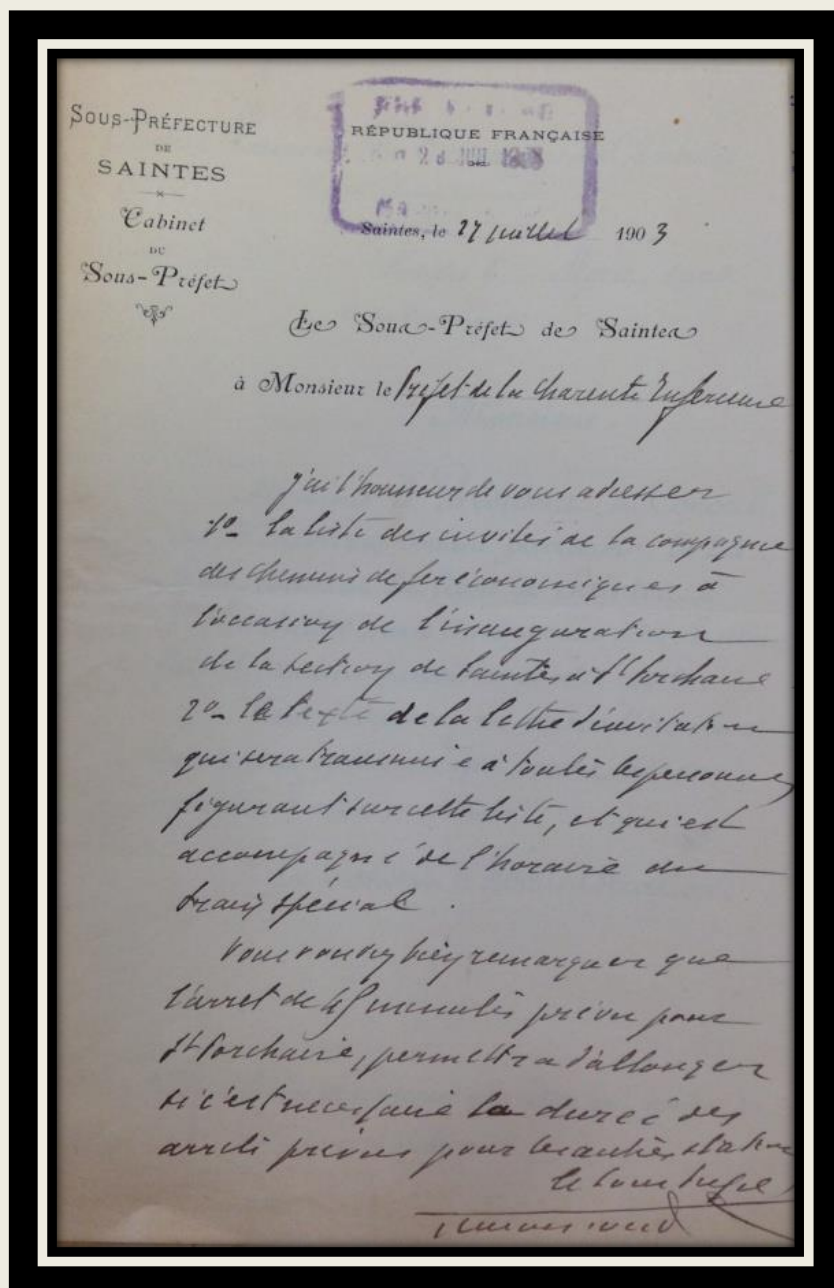
Une plaque tournante de 2,70 mètres de diamètre d'une valeur de 1400 francs et installée à la gare de Pont l'Abbé, afin de permettre le retournement des locomotives.

L'inauguration de la ligne

Le dimanche 23 août 1903, Emile Combes, Président du Conseil, Président du Conseil Général de la Charente-Inférieure, maire de Pons, inaugure la section Saintes-Saint-Porchaire longue de 17 kilomètres.

Contrairement aux prévisions de Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes, **le tronçon Saint-Porchaire/Pont l'Abbé n'est pas terminé pour le jour de l'inauguration par Emile Combes, la raison avancée est le départ des ouvriers qui posent la voie, aux moissons !**





**Lettre sous-préfet Saintes au préfet Pour
organisation journée 23/08/1903**

Le maire-adjoint de Pont l'Abbé d'Arnoult, (le maire est le docteur Théodore Gilbert) conseiller d'arrondissement, Anatole Roussie demande au député de la circonscription, Gabriel Denis, afin que les travaux s'accélérent, car dit-il c'est une injustice faite à Pont l'Abbé par rapport à Saint-Porchaire. Suite à l'intervention de Gabriel Denis, les travaux ne seront pas terminés à temps pour l'inauguration du 23 août, mais la Compagnie Des Chemins de Fer Economiques des Charentes, décide de ne mettre en service son train, après l'inauguration officielle, que quand le tronçon Saint-Porchaire sera finalisé, l'honneur de Pont l'Abbé est sauf !

Cie des Chemins de Fer Economiques des Charentes

2^e Réseau Capital Social: 2.700.000 F^{cs}

Construction

Les Lettres doivent être adressées
à M. l'Administrateur délégué
des Chemins de Fer Economiques des Charentes
à Saintes (Charente - Supérieure)

Les Télégrammes:
Economiques Saintes

Saintes, le 20 juillet 1903.
Cours Lemercier, 65.

Monsieur le Député,

En arrivant à Saintes je trouve votre lettre du 17 par laquelle vous me faites connaître tout l'intérêt qu'il y aurait à continuer le train d'ouverture jusqu'à Port-L'Abbé. Je viens d'examiner l'état d'avancement des travaux sur la ligne. Il nous manque encore trois kilomètres de ballastage à partir de Saintes; je fais pousser les travaux pour que cette partie soit terminée au commencement du mois d'août. Mais entre St Porchaire et Port L'Abbé sur 8 kilomètres de longueur, contre mon attente ce ballastage n'est pas encore commencé.

Cela tient à ce que la moitié des ouvriers a quitté les chantiers pour aller faire la moisson. Dans ces conditions il sera matériellement impossible de terminer cette partie de la ligne pour le 23 août.

Je suis au regret de ne pas pouvoir vous donner satisfaction en ce qui concerne Port L'Abbé, mais cette date du 23 août est tellement rapprochée que tout ce que nous pourrons faire ce sera d'aller jusqu'à St Porchaire.

Monsieur Denis, Député de la Charente - Supérieure
à La Chauvellerie, par Nançay.

Nous avons l'intention d'ouvrir à l'exploitation d'abord la section de Saintes à St-Porchaire, mais en présence des difficultés que vous me signalez, je crois qu'il sera préférable d'attendre que la ligne soit terminée jusqu'à Pont l'Abbé pour ouvrir à l'exploitation dès le commencement jusqu'à Pont l'Abbé; de cette façon nous évitons d'exciter les rivalités des populations.

Veuillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes sentiments dévoués.

L'Administrateur Délégué

Wadmann

P. S. La ligne Saintes à St-Porchaire n'est terminée qu'à St-Porchaire et Pont l'Abbé, il y a au moins deux ans. Nous concentrons tous nos efforts sur Saintes. St-Porchaire a pu l'être jadis par le 23 Pont.

Mon cher Roussie,

Comme vous le voyez, malgré toute mon instance il m'est impossible de dire que l'Adm^e délégué des chemins de fer économiques de Charente n'a pas raison; calmez vous donc, mes bons amis de Pont l'Abbé, et si que je vous promets c'est que je ferai de mon mieux pour que la ligne soit livrée à peu près terminée, de Pont l'Abbé à St-Porchaire

A vous de cœur
Gabriel Denis Député

Lettre de Wadmann, Administrateur délégué de la Compagnie des Chemins de Fer Economique des Charentes à Gabriel Denis, Député de la Charente-Inférieure
Mot de Gabriel Denis à Anatole Roussie, maire adjoint de Pont l'Abbe et conseiller d'arrondissement.

Quelques semaines plus tard, Gabriel Denis décèdera brutalement, à l'âge de 50 ans, le 30/10/1903 à Paris

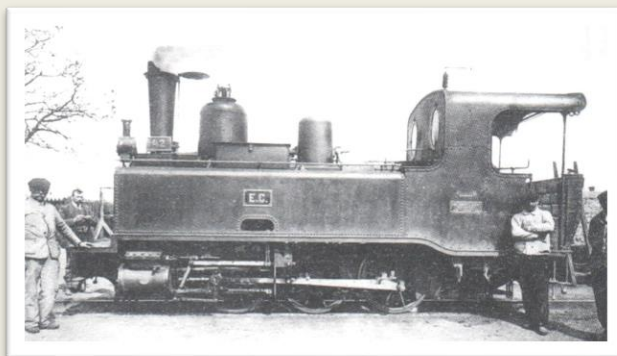
Le train entre en gare à Pont l'Abbé d'Arnoult

Le 15 novembre 1903, le train arrive enfin à Pont l'Abbé. Le premier train en provenance de Saintes est accueilli par le docteur Théodore Gilbert, Anatole Roussie, maire-adjoint et conseiller d'arrondissement et Henry Waldmann, administrateur délégué de la compagnie des chemins de fer économiques des Charentes.

La section Pont l'Abbé-Marennnes sera ouverte le 14 février 1904.

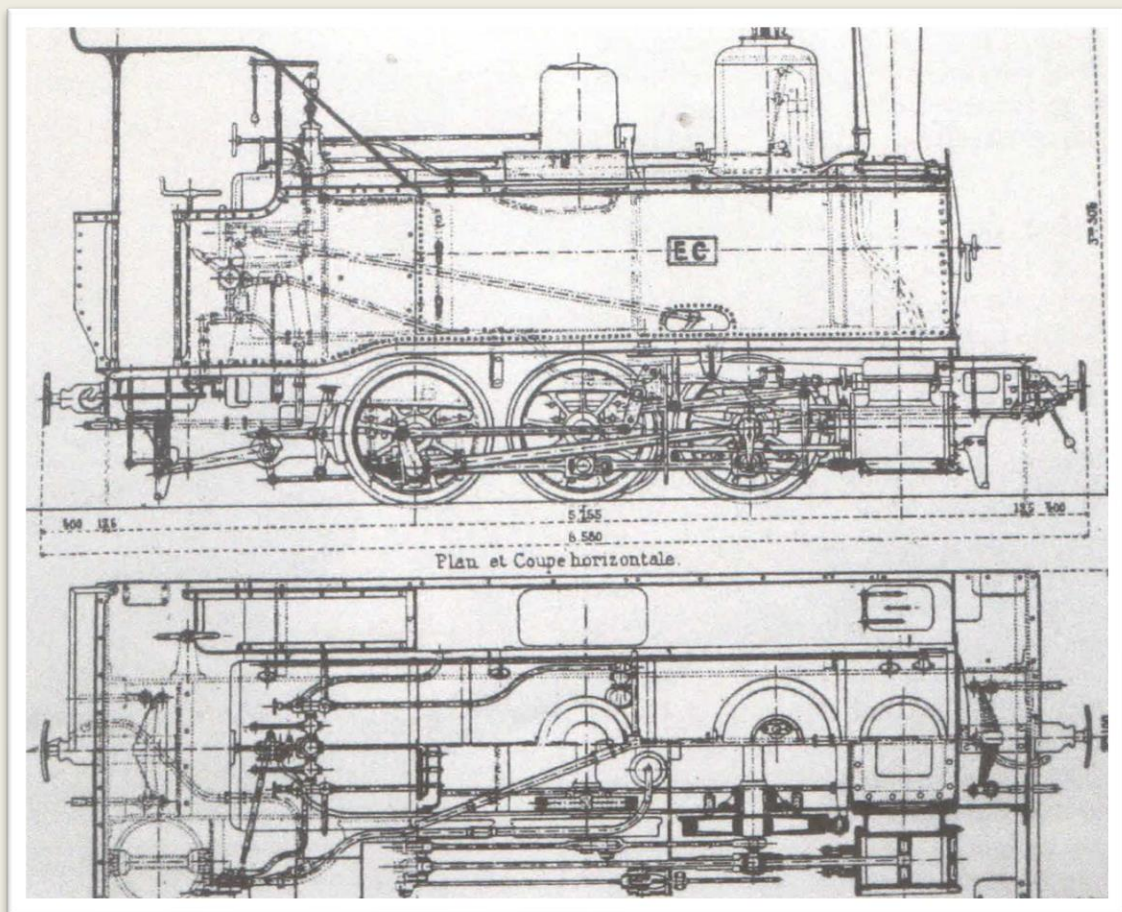


Ligne le long du château de la Chaume, propriété d'Arthur Bonnet



Exemple de locomotive en service sur la ligne

Il s'agit d'une locomotive à vapeur Corpet-Louvet. Elle pèse 14,5 tonnes et a trois essieux moteurs, atteint la vitesse de croisière de 25 km/h et a souvent des difficultés à franchir les côtes.



Le trajet était particulièrement lent : Près 2 heures pour rallier Saintes à Pont l'Abbé et plus d'1 heure pour Pont l'Abbé à Marennes !

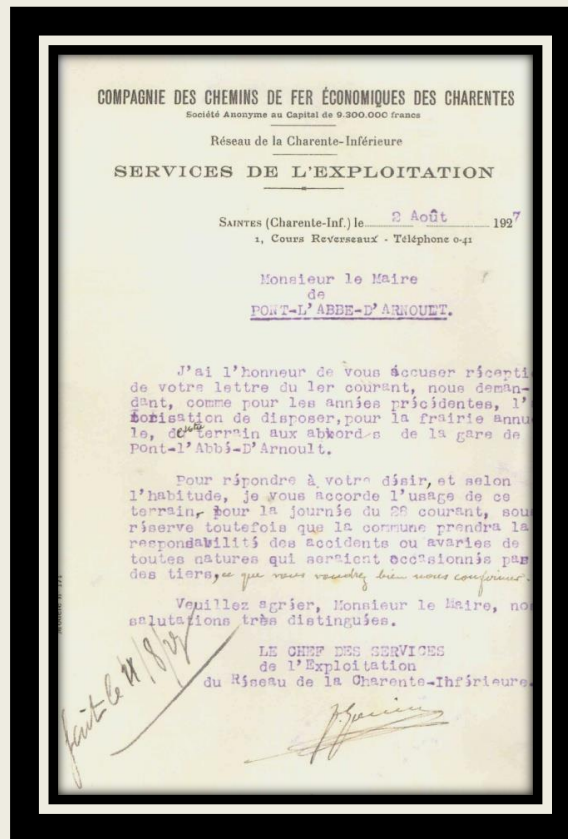
CHEMINS DE FER ECONOMIQUES DES CHARENTES											
La correspondance des trains entre eux et avec les autres Compagnies de chemins de fer ou bateaux n'est pas garantie.											
263 SAINTES A MARENNES (1re, 2e classes)											
(Etat)											
● Saintes.....dép.	...	7 35	2e cl.	...	● Marennes...dép.	...	8 30	2e cl.	...	17 35	2e cl.
● Saintes (Ville)...	...	7 50	15 10	...	● St-Just-Luzac..	...	8 44	17 49	...	17 49	2e cl.
Saintes-Bellevue.	6 25	8 1	15 21	...	St-Jean-d'Angle.	...	9 15	18 16	...	18 16	2e cl.
Nieul-St-Georges	6 48	8 22	15 45	...	Champagne.....	...	9 26	18 27	...	18 27	2e cl.
Les Essards.....	7 1	8 35	16 0	...	Pont-l'Abbé.....	9 35	9 40	18 40	...	18 40	2e cl.
Les Quatre-Routes	7 1	8 41	16 0	...	St-Sulpice-d'Arn.	9 46	9 52	18 51	...	18 51	2e cl.
● St-Porchaire....	7 20	8 56	16 2	...	● St-Porchaire...	9 58	10 15	19 6	...	19 6	2e cl.
St-Sulpice-d'Arn..	7 35	9 11	16 41	...	Les Quatre-Routes	10 10	10 26	19 17	...	19 17	2e cl.
Pont-l'Abbé.....	7 56	9 24	17 0	...	Les Essards.....	10 16	10 36	19 23	...	19 23	2e cl.
Champagne.....	8 4	9 17	17 9	...	Nieul-St-Georges	10 28	10 56	19 38	...	19 38	2e cl.
St-Jean-d'Angle.	8 14	9 21	17 21	...	Saintes-Bellevue.	10 52	11 30	20 3	...	20 3	2e cl.
● St-Just-Luzac..	8 44	9 48	17 48	...	● Saintes (Ville)..	10 58	11 40	17 33	...	17 33	2e cl.
● Marennes (Etat)	8 56	9 58	18 0	...	● Saintes (Etat)..	11 50	12 30	18 0	...	18 0	2e cl.

(a) Supprimé entre Saintes-Ville et Saintes-Etat le 1er lundi du mois, jour de foire à Saintes.

Horaires 1917

L'esplanade de la gare, lieu de divertissement

Une frairie sera organisée jusque dans les années 1950 sur l'esplanade de la gare



Lettre de la CFEC, autorisant la frairie sur l'esplanade de la gare



Fête foraine à la gare

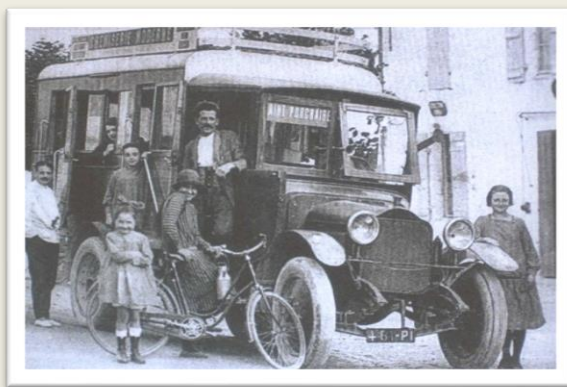
Les conséquences de la Première Guerre Mondiale, la crise économique et le développement spectaculaire de l'automobile vont signer l'arrêt de mort de la plupart des tramways à voie métrique, en particulier celui de Saintes à Marennes.

Avant l'acte de décès définitif, le groupe Jeancard va se doter d'autorails moins consommateur en énergie, mais l'expérience ne sera pas concluante.

Le 1^{er} janvier 1929, le département de la Charente-Inférieure reprend l'exploitation de la ligne Saintes-Marennes et crée la régie départementale des voies ferrées d'intérêt local d'Aunis et de Saintonge, qui deviendra très rapidement la régie départementale d'Aunis et de Saintonge.

Très vite les autocars vont remplacer le train :

- ➡ La section Marennes-Pont l'Abbé est fermée le 01/12/1932
- ➡ La section Saintes-Pont l'Abbé est fermé le 01/07/1934

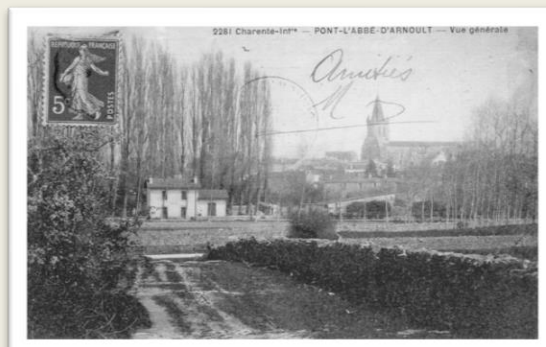


Autocar à Saint-Porchaire, 1935, (source Jacques Poge)

Presqu'aussitôt, la voie est retirée. Heureusement il subsiste encore quelques traces de l'ancienne ligne en particulier à Pont l'abbé avec la gare et le tronçon qui va de l'Arnoult, jusqu'à la gare.

Afin de conserver et valoriser ce patrimoine, la commune de Pont l'abbé d'Arnoult, avec Claude Meunier comme maire, a acheté la gare et le tronçon jusqu'à l'Arnoult pour la somme de 150.000 francs à la régie départementale d'Aunis et de Saintonge en novembre 1984.

Peut-être une autre destinée pour la gare demain ?







Poget Jacques, *L'arrivée du Chemin de Fer à Marennes*, 2018

*Et un très grand merci à Roland Clochard pour le prêt de sa collection privée
de cartes postales anciennes.*

Pont l'Abbé d'Arnoult au fil du temps ...

... Poursuivez votre déambulation historique

