

**CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT**

CORDOUÂN BAINS de MER DE PONTAILLAC

# ROYAN

DE PARIS à ROYAN  
PAR TRAINS RAPIDES  
(Départs de la Gare Montparnasse)  
MATÉRIEL de LUXE 1<sup>res</sup> 2<sup>mes</sup> & 3<sup>mes</sup> CL  
**WAGON RESTAURANT**  
DINERS 4<sup>f</sup>  
DÉJEUNERS 3<sup>f</sup> 50, REPAS à 2<sup>f</sup>  
(VINS COMPRIS)  
BILLETTS d'ALLER et RETOUR  
AVEC RÉDUCTION DE **40%**

**CASINO - GRAND PARC - OPÉRAS  
BALLETS - COMÉDIES - CONCERTS**  
Saison du 15 Juin au 15 Octobre

LES PLUS GRANDES  
AFFICHES - CAMIS  
PARIS - FRANCE

TAMAGNO

Coll. Musée de Royan. D.R.

▲ Affiche des Chemins de Fer de l'État de Maurice Tamagno en 1890.

# Royan-sur-l'Océan, station mondaine

1875-1914

Grâce au chemin de fer, au Decauville et à la publicité de la *Gazette des Bains de Mer*, Royan devient l'une des premières stations balnéaires de France.

## LE TRAIN ARRIVE AVEC LA C<sup>IE</sup> DES CHEMINS DE FER DE LA SEUDRE

Le docteur Rigaud fonde la Compagnie du chemin de fer de la Seudre en 1867, pour une liaison de Pons à La Tremblade. L'étude d'un embranchement à partir de Saujon, pour atteindre Royan, par l'ingénieur Eugène Plazolles de La Tremblade, n'aboutit pas. L'ingénieur Louis Dagail propose « *une solution immédiate, économique et lucrative* » à voie étroite, beaucoup moins onéreuse, que le conseil municipal de Royan adopte en 1869. Dans son étude, il démontre, chiffres à l'appui, que le chemin de fer à voie large des grandes lignes ne sera pas rentable car la recette brute, qu'il calcule à 6 500 francs par kilomètre, sera largement inférieure aux coûts réels d'exploitation. Dans ce cas, le chemin de fer local ira à la faillite. Mais son projet de voie étroite nécessitant un transbordement peu pratique n'aboutit pas. Ensuite, le système Larmanjat avec une locomotive routière sur l'accotement des routes est récusé, comme celui du marquis de Chasseloup-Laubat, ancien ministre, dont le projet de liaison de Rochefort à Royan par Marennes nécessite un bac pour traverser la Seudre. Un ingénieur belge farfelu, dénommé Jobard, préconise même de franchir les fleuves sans le moindre ouvrage d'art, en lançant simplement les trains à grande vitesse depuis une rive pour les faire atterrir sur l'autre rive <sup>1</sup> !

Finalement, c'est le projet des ingénieurs Desgranges et Richard qui est accepté. Il doit aider le commerce des 50 millions d'huîtres vertes de La Tremblade. Il faut ajouter les cargaisons des salines encore en activité, 1 600 tonnes de résine des 8 000 hectares de pins gemmés, 3 000 tonnes de vinaigre trembladais, enfin les 40 000 voyageurs pour Royan <sup>2</sup>. Desgranges et Richard prévoient des charges d'exploitation par kilomètre de 8 680 francs, une recette brute d'environ 10 000 francs qui fournirait 5,5 % d'intérêt sur les actions <sup>3</sup>. Par contre, lors d'un conseil d'administration, les mêmes estiment que le coût d'exploitation devrait être de 5 250 francs au kilomètre et la recette de 8 000 francs <sup>4</sup>. Ces trop importantes variations montrent que l'étude du projet laisse à désirer. Pourtant, le 15 janvier 1873, la ligne de 71 kilomètres de Pons à Royan, avec embranchement pour La Tremblade, est déclarée d'utilité publique.



La gare de la Grève à La Tremblade. >

Coll. Musée ferroviaire de Mornac-sur-Seudre, D.R.