

Le saviez-vous...

Après les lignes aériennes sur le « MAG » précédent, le comité des sages dans ce numéro, redescend sur le terrain et vous propose un petit tour, sur l'ancienne voie ferrée de la commune.

Les gares, lieux de passage, de routine ou d'évasion, apparaissent d'abord en Angleterre vers 1820. C'est à **Richard Trevithick**, inventeur Britannique du début du XIX^e siècle, que l'on doit le premier train tracté par une locomotive vapeur en reprenant l'invention de **James Watt**, qui a réussi à transformer en énergie mécanique, la vapeur produite par l'eau chauffée au charbon.

La France également, est en pleine mutation. Par le balbutiement des premières machines de transport, la révolution industrielle est là et il nous faut attendre 1837 pour assister à l'inauguration de la première ligne de voyageurs. Le chemin de fer va largement participer à ce développement industriel et urbanistique de la nation. Conçues à la fois par des architectes et par des ingénieurs, les voies ferrées font désormais partie du paysage national depuis la seconde moitié du XIX^e siècle.

En 1835, la science l'aurait affirmé : **le train c'est la fin de la civilisation.**

« La translation trop rapide d'un climat à un autre produira sur les voies respiratoires un effet mortel... L'anxiété des périls constamment courus tiendra les voyageurs dans une perpétuelle alerte et sera le prodrome d'affections cérébrales. Pour une femme enceinte, tout voyage entraînera infailliblement une fausse couche avec toutes ses conséquences ».

Malgré ces prédictions très alarmistes et un peu farfelues à nos yeux, la construction des gares se généralise. Le plus souvent implantées en pleine campagne, elles prennent l'apparence d'une maison d'habitation et sont construites pour la plupart sur un modèle standard d'infrastructure : un bâtiment central avec un étage et une ou deux ailes symétriques.

La ligne secondaire à voie unique qui passe à *Saint-Agnant*, relie *Bourcefranc Le Chapus* à *Tonnay-Charente*, avec une bifurcation sur la ligne de *Rochefort* à *Saintes*, située en amont du port de *Tonnay-Charente*. Elle est déclarée d'utilité publique et concédée à la Compagnie des chemins de fer des Charentes en 1874. Le cahier des charges prévoit que cette ligne de « *Tonnay-Charente à Marennes et la Pointe du Chapus à Bourcefranc* » doit être achevée le 23 mars 1879.



Achetée par l'état la même année, l'exploitation commerciale n'interviendra réellement qu'en 1889. Cette ligne est une aubaine, notamment pour les

ostréiculteurs qui peuvent désormais assurer le transport des huîtres vers la capitale, mais pas seulement car elle favorise le transport de vins, bois, sel, poissons, bestiaux et autres marchandises, sonnant du coup le glas du transport par la diligence de *Rochefort* à *Marennes* en passant par le Martrou. Elle concurrence également le trafic fluvial du canal dit de la Bridoire qui relie la Charente à la Seudre, « le plus long canal de la Charente Maritime avec ses 30 kms ». Le transport de voyageurs n'est donc pas l'activité majeure. Néanmoins, les villageois peuvent emprunter ce moyen de transport pour se rendre sur *Rochefort*, *La Rochelle* ou *Saintes*. Au XX^e siècle, quatre trains journaliers assurent la navette, mais également durant la saison estivale durant laquelle des voitures sont apprêtées pour *Paris Montparnasse* de nuit en trajet direct.

Dès la mise en activité, un service de voiture hippomobile assure la liaison des hameaux environnants : Saint-Martin, Villeneuve ou le Merzeau aux horaires des trains. Dénommé « **L'omnibus** » (du latin omnibus, « pour tous »), ce transport en commun, est l'ancêtre des taxis. Plus tard, avec la généralisation des chemins de fer et par glissement de sens, on nomme omnibus un train qui dessert toutes les gares d'une ligne (par opposition à un train direct).

Cette ligne secondaire fait également l'objet de construction d'ouvrage d'art majeur comme le pont de la Cèpe à Cabariot inauguré en février 1889, en même temps que la ligne de chemin de fer. L'implantation du pont à *Cabariot*, en amont de *Rochefort* et de *Tonnay-Charente*, n'est pas choisie par hasard, pour ne pas entraver la navigation sur la Charente, et ainsi, le commerce de ces deux villes. Le choix de son installation à la Cèpe est lié à la présence dans la

Charente, à cet endroit précis, d'un rocher qui facilite les fondations. Le tablier métallique fixe, établi à 4,30 mètres au-dessus de l'eau, permet le passage des gabares, mais une partie mobile (côté Cabariot) facilite aussi le passage des voiliers. Les fondations sont encore visibles de nos jours.

Cette ligne pittoresque, ne fêtera jamais son centenaire, car elle fut fermée au service voyageur en septembre 1971, et en septembre 1986 pour le service fret au grand dam des utilisateurs et la gare vendue la même année.

Déferrée en 1989 pour devenir une voie verte, « la Vélodyssée » pour le plaisir du randonneur et cyclotouriste, ou tout n'est que verdure, ou marais et dans laquelle se reposent les vaches et les chevaux, accompagnés par les cigognes, aigrettes, hérons.

Le Comité de sages

