



TITRAIN LONTAN

L'aventure ferroviaire de La Réunion

Avec cette nouvelle exposition les Archives départementales font revivre l'histoire du train de La Réunion sur le temps long, du premier projet de chemin de fer à traction hippomobile en 1858 jusqu'à la fermeture définitive du service de secours ferroviaire en 1976.

En 1872 l'ingénieur Lavalley et l'homme d'affaires Pallu de La Barrière présentent le projet colossal de réalisation d'un port artificiel et d'un chemin de fer sur l'île de La Réunion. Constituée en société anonyme en 1878, la Compagnie du chemin de fer et port de La Réunion s'engage dans les grands travaux et la ligne de Saint-Benoît à Saint-Pierre est inaugurée en 1882. Mais les travaux du port grèvent les finances de la compagnie qui est dans l'incapacité de remplir ses engagements. En 1888 la compagnie devient propriété de l'État. C'est le temps du CPR (Chemin de fer et port de La Réunion), qui se clôt à sa dissolution en 1950, devant les difficultés financières et la concurrence accrue de la route. En 1951, le port est dissocié du chemin de fer, qui passe sous régie départementale. C'est l'époque du CFR (Chemin de fer de La Réunion), qui voit la lente agonie du rail, faute de modernisation : fermeture de la branche sud en 1956 puis de la branche nord

en 1963 avec l'inauguration de la route du littoral, instauration entre Saint-Denis et le Port d'un service de secours provisoire qui ferme définitivement avec l'inauguration en 1976 de la nouvelle « route en corniche ».

Pendant près d'un siècle le chemin de fer a façonné l'histoire économique, sociale et culturelle de La Réunion. En mettant en relation les ouvriers agricoles, ceux des usines, les cheminots, les dockers et les marins, il a rendu possible l'éclosion d'un mouvement syndical, à l'origine de nombreux bouleversements dans une société en pleine mutation.

De nouveau le train de La Réunion vous invite au voyage.



VIDEO DE LAURENT PANTALEON



VIDEO DE LIONEL LAURET



Partenaires

Association pour la sauvegarde du patrimoine de l'île Bourbon et l'entretien du chemin de fer réunionsais
Association T. T. T. (T. T. T. Direction des affaires culturelles (DPAFC) Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP) Région Réunion / Service régional de l'économie (SRE) Préfecture régionale de l'océan indien (PROI)

Comité scientifique

Yvanje Bouché, Patrick Bouché, Arno Boulogne, Gérard Chopard, Luc Di Pietro, Frédéric Gaudin, François Mottet, Gilles Pignat, Damien Vialat, Christophe Vialat

Textes

Eric Boulogne, Damien Vialat, François Mottet, Frédéric Gaudin, Raphaël Vialat, Christophe Vialat, Franck Pichouret (ARCA)

Scénographie, design graphique

Karimoo

Impression, fabrication

Lafont

Multimedia

Happy System, Si, Dac

Contributeurs publics

iconographie

Archives nationales, Musée de l'Inde (MOCRI), Institut géographique national, Département de La Réunion (DOR), Bibliothèque nationale de France (BnF), Centre national de l'histoire industrielle et du patrimoine (CNIIP), Institut national de l'information géographique et cartographique (IGN), Musée Jean-Baptiste Sayon, Musée de la Ville de Saint-Denis, Musée de la Ville de Saint-Pierre

Contributeurs privés

iconographie

Alain Abadie, Patrick Aho, Annette Abony, Nicolas Anouze, Eric Boulogne, Christian Buret de La Courbe, René Caumont, Jean-Vincent Chassagny, Marie-Catherine Faget-Castellan, Pierre-Claude Castagna, et Stéphane Laffont, Jean-François Laffont, Patrick Lagard, Bernard Lavenex, Claude Magnard, Christian Michelard, Frédéric Piquery, Nicolas Piret, Anne Tanguy

Vidéo

Création vidéo Lionel Lauret, Film et scénographies Laurent Pantaléon, Titrain Lontan, Nadine Pichouret, Carole Kail, Pascal Hély

Remerciements

André Bily, Myriam Verrier, Jean-Luc Bily, Catherine Bily, Jean-François Boulogne, Christophe Coudane, Frédéric Chassagny, Jean-François Chassagny, Margot Bernat, Pascal Laude, Michel Laffont, Bernadette Laffont, Jean-Luc Bily, Régis Lagard, Akaba, Christophe Pichouret, Christine Castagna, Christophe Castagna, Christophe Castagna, Christophe Castagna, Christophe Castagna, Christophe Castagna

Le personnel des Archives

Administratives : Jean-Benoît Piquery, Christian Berrès, Laureline Agier, Corinne Rousselle, Audrey Nade, Dominique Deshayes, Estelle Lavenex, Benjamin Dubois, Isabelle Vicaire, La Direction de la culture et du sport, Catherine Diemer-Notte, Hervé Guillard, Jérôme Dominique Buisson, La Direction de la communication, Christophe Pichouret, Bruno Bernat, La Direction des moyens matériels (DMM), La Direction des bâtiments et des espaces publics



Inauguration du chemin de fer le 11 février 1862
(lithographie d'Antoine Roussin, 1862
© A. G. S. - Paris)

NAISSANCE DU CHEMIN DE FER

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, La Réunion est une colonie essentiellement agricole dont le commerce extérieur repose surtout sur le sucre de canne, le rhum et la vanille. Sans port naturel, les chargements et déchargements des marchandises dans les navires sont soumis aux aléas climatiques. Dans un relief tourmenté, les communications entre Saint-Benoît et Saint-Pierre représentent de vraies expéditions avec le franchissement de nombreuses rivières et de la falaise entre Saint-Denis et La Possession.

Premiers projets

En 1858, une compagnie privée publie un Prospectus « pour la création et l'exploitation d'un chemin de fer destiné à mettre les quartiers de l'arrondissement du Vent et la ville de Saint-Denis en communication directe avec la ville et la rade de Saint-Paul ». Les concepteurs du projet proposent de transférer tout le trafic maritime dans « la tranquille baie de Saint-Paul ». Partant de là, la voie ferrée à traction hippomobile arrivera à Saint-Denis par un tunnel et s'arrêtera à Saint-Benoît ou à Sainte-Rose. Devant le refus des uns et les hésitations des autres, ce projet reste en l'état.

En 1865 Alexandre Laserve relance l'idée d'une voie ferrée dans une brochure intitulée Un chemin de fer à La Réunion. Il insiste sur la nécessité d'un véritable port et estime que celui de Saint-Pierre, en travaux depuis 1854, ne peut réunir tout le commerce de la colonie. La rade de Saint-Paul accueillera le nouveau port et des trains à vapeur circuleront de Saint-Leu à la Rivière de l'Est, voire jusqu'à Sainte-Rose.

Adoption du projet de MM. Lavalley et Pallu de La Barrière

En 1872, Alexandre Lavalley, ingénieur civil, et Eugène Pallu de La Barrière, homme d'affaires, proposent de réaliser un port artificiel dans la Plaine des Galets. Ils obtiennent en 1874 la concession gratuite pour 99 ans de terrains pour la création du port et demandent en 1875 la concession gratuite des terrains nécessaires à la construction d'un chemin de fer, indispensable à la réussite du port. Une partie des travaux devant être exécutée par la colonie, alors lourdement endettée, Pallu de La Barrière propose de faire les avances relatives aux expropriations et à la construction de la voie nouvelle, à condition que la colonie le rembourse pendant toute la durée de la concession.

La chambre de commerce reconnaît le 31 août 1875 l'utilité du chemin de fer comme « œuvre de progrès, devant contribuer à la prospérité de la colonie ». Le Conseil général attribue le 27 novembre 1875 aux concessionnaires du port la construction, l'entretien et l'exploitation d'une

voie ferrée dans l'île. L'aide de l'Etat étant sollicitée, une convention est établie entre le ministre de la Marine et des Colonies et les concepteurs du projet. Le 23 juin 1877 enfin, le Sénat et la Chambre des députés adoptent la loi relative à la création d'un port à la Pointe des Galets ainsi qu'à l'établissement d'un chemin de fer le reliant à Saint-Pierre et à Saint-Benoît.

Travaux

La Compagnie du chemin de fer et port de La Réunion s'engage dans les travaux en août 1878.

Pour se rendre dans l'Ouest depuis Saint-Denis, il n'y a alors le choix qu'entre la route de la Montagne, la route Laugier, chemin pour cavaliers longeant la falaise, ou les chaloupes des établissements de batelage. Le train va suivre une autre voie, un tunnel qui est creusé dans la falaise. Le 10 août 1881, à l'entrée du tunnel de Saint-Denis, le gouverneur et quelques personnalités montent dans le train inaugural, qui rejoint le chantier du futur port à la Pointe des Galets.

Port du chemin de fer sur la Grande Ravine
(lithographie d'Antoine Roussin, 1861
© A. G. S. - Paris)





LE TEMPS DU CPR

1888-1950

CHEMIN DE FER
ET PORT DE LA RÉUNION



A compter du 1^{er} janvier 1888, le CPR (Chemin de fer et port de La Réunion) appartient à l'État. Le développement économique et social de l'île dépend désormais du port de la Pointe des Galets. Pour assurer son développement, le CPR parvient à supprimer les marines et connaît son âge d'or. Le train suscite un véritable engouement, il est sans rival et permet d'éviter les longs trajets sur un réseau routier peu empierré et difficilement praticable lors de la saison des pluies. Mais à compter de 1911 s'engage une lutte avec la route, qui va peu à peu détrôner le rail.

La fin des marines

Les marines luttent farouchement pour maintenir leurs positions face au nouveau port de la Pointe des Galets. Ces établissements maritimes offrent encore bien des avantages pour les armateurs et leurs tarifs très avantageux incitent à leur maintien. La loi du 6 juillet 1905 autorise l'État à racheter des marines et interdit l'établissement de nouvelles installations. Les dernières marines disparaissent au début des années 1910.

Le CPR face au blocus

Le 29 juin 1940, le gouverneur Aubert se place sous l'autorité du gouvernement de Vichy. Cette décision provoque le blocus de La Réunion, d'août 1940 à novembre 1942. L'île vit isolée du monde. Les trains de marchandises sont pour la plupart à l'arrêt dans les dépôts et le manque à gagner est considérable pour le CPR.

Ses ateliers trouvent très vite, face au rationnement et à la pénurie, des produits de substitution aux carburants, aux lubrifiants, aux graisses... À partir de camions Renault 15 CV en bon état mécanique, les techniciens des ateliers du Port réalisent des « locotracteurs ». Ces ateliers travaillent jour et nuit afin de transformer les foyers et les chaudières des locomotives à vapeur. Il s'agit d'adapter les éléments des machines au bois. L'île subit alors une véritable déforestation, compensée par des actions de reforestation à la fin des années 1940.

Durant cette période difficile, le CPR, auparavant critiqué, se révèle plus utile et plus indispensable que jamais.

Rail contre route

L'automobile reste, durant longtemps, l'apanage de quelques privilégiés. Les routes, parsemées de nids-de-poule et d'ornières, ne

peuvent concurrencer le rail, plus confortable.

Dès 1911 des petits autocars offrent leur service sur des secteurs non desservis par la voie ferrée. Ils sillonnent les routes des Hauts, ne portant pas préjudice aux trains desservant la littorale. Mais avec l'amélioration du réseau routier, les sociétés de transports s'engagent dans une lutte sur les trajets desservis par le rail. La direction du CPR réagit et impose un partage des bénéfices entre les entrepreneurs de transports et le CPR. Elle modernise également son réseau pour rivaliser avec les autocars. Deux motrices et deux remorques Brissonneau et Lotz entrent en service en mars 1940, ce qui n'empêche pas le maintien des trains tractés par des locomotives à vapeur. Pour le passage de la Montagne, entre Saint-Denis et la Possession, le CPR offre encore, avec la traversée des tunnels, bien des avantages.

Autocar n° 225.

ACS, 2017/2018, copie d'un original conservé aux DDCR, Service de l'agence des archives, Collaboration contemporaine.





Personnel du CFR posant devant une motrice Brissonneau et Lotz décorée à l'occasion de la fête nationale (J. Gilbert Abadie), 14 juillet 1963.
Carnet de presse de la Réunion

LE TEMPS DU CFR

BOULANGERIE
CFCR

C. F. R.

1951-1976

En 1951, le CFR (Chemin de fer de La Réunion) devient régie départementale et succède au CPR. Cette nouvelle organisation dissocie les cheminots et les dockers. En 1956, la chambre de commerce de La Réunion prend en charge la gestion des infrastructures portuaires du port de la Pointe des Galets. Au chemin de fer, les grèves ne semblent plus avoir de réelle portée. Elles permettent seulement de prolonger un peu la vie du chemin de fer. Malgré la situation désespérée, les cheminots luttent pour sauvegarder leur outil de travail.

Une concurrence routière accrue

Le CFR se heurte d'emblée à la concurrence routière. Les sociétés de transports en commun peuvent, désormais, se déployer sans contraintes ; le développement des infrastructures routières laisse peu d'espoir au chemin de fer. Le CFR lutte avec peu de moyens. En 1952, 6 motrices et 6 remorques Floirat viennent remplacer les vieux Brissonneau et Lotz. Mais la commande de ces autorails ne porte pas préjudice à la route. À présent et paradoxalement, le train a bonne presse dans l'opinion publique qui ne souhaite pas sa disparition. Sans un ambitieux plan d'investissements pour une véritable modernisation du réseau, le CFR reste condamné. Malgré l'affection du public pour le « ti train », les voyageurs l'empruntent de moins en moins, sauf sur la section entre Saint-Denis, La Possession et le Port.

Fermeture de la branche sud (1956) puis de la branche nord (1963)

Le 21 avril 1954, le Conseil général adopte à nouveau (après le 13 juin 1946) le principe de la suppression progressive du CFR. Les syndicats de cheminots CGT et CFTC parviennent à un accord sur un mot d'ordre d'action : « Pas de suppression du chemin de fer - Pas de licenciements de cheminots ». Malgré leurs efforts et malgré les demandes de Léon de Lépervanche, conseiller général et maire du Port, la direction du CFR ferme le 15 mars 1956 la branche sud, entre Saint-Pierre et Le Port. Il reste à présent moins de 59 km de ligne ferroviaire entre Saint-Benoît et Le Port.

Une autre menace plane sur le chemin de fer : l'« auto-strade ». Sa création a été votée dès 1946 par le conseil général en même temps que la suppression du CPR. En 1956 il est décidé de construire une route au pied de la falaise entre Saint-Denis et La Possession. La route de la Montagne, avec ses 32 km et ses virages s'avère un frein pour le développement économique de l'île. L'idée est de mettre Saint-Denis à 30 minutes

du Port. Après avoir choisi parmi trois tracés différents, le chantier démarre début 1959 au pied de la falaise entre Saint-Denis et La Possession.

À la direction du CFR, on espère que les usiniers, entre Sainte-Rose et Sainte-Marie, continueront à confier le transport des sucres et des rhums au chemin de fer. Le CFR compte aussi sur les nouveaux autorails Billard mis en service en 1960 pour retenir la clientèle. Mais les voyageurs délaissent les autorails au profit des autocars plus pratiques. Sur l'île, le réseau routier s'améliore considérablement et le parc automobile augmente régulièrement.

Le 26 novembre 1962, la section entre Saint-Benoît et Saint-André ferme. Le 15 mars 1963, la ligne entre Saint-André et Saint-Denis est fermée pour le trafic de voyageurs. L'ouverture, le 1^{er} juin 1963, de la première route « en corniche », entre Saint-Denis et La Possession entraîne la fin d'exploitation du CFR avec la fermeture de la branche nord programmée pour le 31 décembre. Affaiblis, sans illusions et sans réel soutien, les employés du CFR attendent une fin inéluctable.

Car courant d'air (J. Jean Colbas), (vers 1960)
CFCR



CHANTIERS



Montage d'une arche du pont de la Grande Ravine (J. Adrien Blondel), [1878-1882].
Bibliothèque de géographie, 100 02 01 02



Construction du viaduc de la Petite Ravine (J. Adrien Blondel), [1878-1882].
Bibliothèque de géographie, 100 02 01 02



Pont sur la Grande Ravine (J. Adrien Blondel), [1878-1882].
Bibliothèque de géographie, 100 02 01 02

Dès le début de l'année 1877, les ingénieurs du port et du chemin de fer commencent les travaux préparatoires, consultent les plans dressés antérieurement par l'administration coloniale et se déplacent sur le terrain, afin d'établir les tracés précis du chemin de fer. Les projets de tous les travaux, outre l'approbation de l'administration coloniale, doivent être examinés par les diverses commissions municipales et aboutir au projet définitif, avant l'ouverture des chantiers.

Les bâtisseurs doivent répondre à deux défis de taille. Le premier est géographique, avec le franchissement de nombreuses rivières et ravines et l'obstacle de la falaise entre Saint-Denis et La Possession. Le second défi est économique: l'île traverse une crise durable et il faut travailler avec peu de moyens.

Les bâtisseurs

L'ensemble du chantier, placé sous la direction de l'ingénieur en chef Adrien Blondel, est lancé presque simultanément au milieu de l'année 1878. Toute la côte de Saint-Benoît à Saint-Pierre devient un vaste chantier. Près de 8 000 hommes sont mobilisés: Réunionnais en majorité, mais aussi Malgaches, Africains de l'Est, Somalis, Égyptiens, Indiens, Mauriciens, Belges, Grecs, Hollandais, Turcs, Arabes d'Aden, Français de métropole et un contingent d'environ 200 Italiens du Piémont réputés comme mineurs et maçons. Les travaux sont souvent périlleux et plus de 150 hommes perdront la vie sur les chantiers entre 1878 et 1886.

La traversée de la Montagne

Le colossal chantier du percement du massif de la Montagne va doter La Réunion du 3^e tunnel du monde en voie métrique, après ceux du Saint-Gothard et de Fréjus. Aujourd'hui les tunnels entre Saint-Denis et la ravine à Jacques et entre la Grande Chaloupe et La Possession restent les deux plus longs de France. Deux autres obstacles nécessitent le percement de deux petits tunnels; l'un de 45 m à Sainte-Suzanne à la pointe de Bel Air, et l'autre, de 40 m, à Saint-

Paul au Cap Bourgogne.

Le percement des tunnels de la Montagne est entamé par tous les accès possibles. Par les extrémités mais aussi par un grand nombre d'ouvertures ménagées entre le tunnel et l'océan. Ces ouvertures servent aussi à aérer le tunnel et à évacuer les déblais. Plusieurs centaines d'ouvriers se côtoient jour et nuit dans les profondeurs de la montagne. Ils travaillent sans excavatrice, avec des pelles, des pioches, des barres à mines et de la dynamite.

Le franchissement des rivières

La voie ferrée doit traverser trois grandes rivières (celles du Mât, des Galets et de Saint-Étienne), trois rivières secondaires (celles des Roches, des Pluies et de Saint-Denis) et une infinité d'autres torrents de moindre importance. Les travaux vont porter sur 41 ponts métalliques, 14 ponts en maçonnerie, sans compter les petits aqueducs et ponceaux de moins de 5 mètres, pour une longueur totale de près de 2 620 m.

Le tracé de la voie ferrée

Un autre obstacle contre lequel les ingénieurs ont à lutter est la brusquerie des contours à laquelle les

fissures du sol et les escarpements des coulées de lave ont obligé le tracé. Il faut abaisser les courbes à 80 mètres de rayon, ce qui ne permet guère de donner aux trains une marche supérieure à 25 km à l'heure. À certains endroits, entre Saint-Paul et Saint-Gilles par exemple, la voie doit passer entre la mer et de hautes falaises dont les éboulements constituent une menace permanente. Des ouvrages de défense considérables sont aménagés et même un tunnel de protection avant l'entrée du tunnel comme à Saint-Denis.

En fin d'année 1881 les grands travaux entre Saint-Benoît et Saint-Louis sont pratiquement terminés. La section entre Saint-Louis et Saint-Pierre n'est pas encore achevée car elle comprend la traversée de la rivière Saint-Étienne; le tablier du pont n'a pas pu être monté pendant la saison des pluies. Les gares attendent leurs premiers voyageurs. L'ingénieur en chef Adrien Blondel peut envoyer ses lettres d'invitation aux personnalités pour l'inauguration, le 11 février, de la ligne de Saint-Denis à Saint-Benoît, et le lendemain, de la ligne de Saint-Benoît à Saint-Louis.

Reconstruction d'un pont (J. Adrien Blondel?), [1880-1900].

Musée Léo Clément, 2-7, Hôtel de France, 974 23 23 23 23 23

En attendant que le pont existant soit reconstruit, une voie de contournement a été aménagée sur un pont provisoire.





Chauffeur et mécanicien passent devant leur locomotive Carpat-Louvet 031, [années 1960]. Archives de la commune du Port, 011121.

CHEMINOTS

Le CPR a pu faire travailler en même temps jusqu'à 1 500 employés. La compagnie est, de loin, le premier employeur de l'île. Les métiers du train sont nombreux : contremaîtres, magasiniers, mécaniciens, chauffeurs, serre-freins, facteurs, tourneurs, fraiseurs, chaudronniers, forgerons, soudeurs, ajusteurs, riveurs, menuisiers, tôliers, électriciens, manœuvres...

Lors des cyclones, des déraillements, des éboulis, les hommes du CPR font tout leur possible pour assurer le service, parfois au péril de leur vie. Les cheminots se distinguent dans bien des circonstances difficiles.

Les roulants

Les « roulants », élite du chemin de fer, font des journées de dix heures. Le conducteur et le mécanicien doivent avoir l'œil pour repérer les signaux et entraves potentielles, et oreille pour saisir le souffle de leur machine.

Les ouvriers

Autour des roulants travaillent des centaines d'hommes, chargés de l'entretien du matériel, des bâtiments, des voies, et des relations avec les voyageurs.

Les locomotives à vapeur nécessitent un entretien permanent et leur mise en chauffe doit se faire à l'avance pour que le convoi parte à l'heure. Les convois n'étant pas dotés de freins automatiques, ceux de la locomotive sont complétés par des serre-freins perchés sur le toit des wagons.

Les employés des services techniques arpentent les voies la nuit, avant le passage du premier convoi, pour repérer les dangers éventuels. Comme il n'y a pas de moyen d'informer les gares, ils placent des pétards sur les rails avant l'obstacle : le poids de la locomotive fait éclater la poudre, ce qui alerte le chauffeur et les serre-freins.

Loin de la métropole et avec peu de moyens financiers, les ouvriers réalisent des prouesses techniques pour maintenir en état un matériel souvent. Le CPR ne dispose pas toujours des moyens nécessaires pour renouveler son parc roulant, et les machines s'essouffent très vite. Les locomotives sont donc bricolées pour prolonger leur durée de vie : ainsi la doyenne des locomotives a roulé de 1882 à 1963, de l'ouverture à la fermeture des lignes. Des wagons et des draisines sont fabriqués sur place de toutes pièces à partir de matériaux de récupération.

GRÈVES

Le CPR a été un terreau de revendication sociale, puissant contre-pouvoir face à l'aristocratie terrienne. Les grèves des agents du chemin de fer sont le reflet d'exigences populaires qui ne peuvent s'exprimer aussi ouvertement dans le monde clos des domaines sucriers. Les dockers et les ouvriers du chemin de fer de la colonie voient bien qu'ils sont moins payés que leurs homologues métropolitains. La première grande grève éclate en 1912 et surprend les autorités par son ampleur. En 1930 l'administration fait des concessions et le personnel du CPR obtient un supplément colonial de 40 %.

Les grèves de 1937

En août 1936 est créée la Fédération réunionnaise du travail (FRT), qui rassemble dockers, cheminots et ouvriers agricoles. Du 16 au 25 janvier 1937 une grève très dure immobilise le port de la Pointe des Galets : véritable événement fondateur, elle voit émerger de grands leaders politiques comme Lépervanche et consolide la ville du Port dans son rôle de bastion de la classe ouvrière.

L'année suivante la FRT ne parvient pas à maintenir l'union entre les travailleurs. Durant la Seconde Guerre mondiale, sous l'autorité du gouvernement de Vichy d'août 1940 à novembre 1942, le syndicalisme à La Réunion est bâillonné.



TÉMOIGNAGES DE CHEMINOTS

Défilé du 1^{er} mai devant la gare du Port, [années 1930]. Archives de la commune du Port, P01 103. Collection contemporaine.



CYCLONES

Le chemin de fer doit affronter, durant l'été austral, de novembre à avril, les cyclones avec leurs pluies diluviennes et leurs vents violents. Les plus destructeurs sont ceux des années 1892, 1896, 1904, 1905 et 1948. Les cyclones de 1904 et 1905 font de terribles ravages et détruisent notamment le pont de la rivière des Galets. Dans la nuit du 26 au 27 janvier 1948 La Réunion affronte un cyclone d'une violence inouïe. Les vents du météore s'acharment sur les constructions et ravagent les champs. On déplore près de 200 morts. Dans ces circonstances, la direction du chemin de fer met en place des mesures particulières pour rétablir le service. Les agents du CPR procèdent à de nombreux transbordements de voyageurs d'un train à l'autre aux endroits critiques. Des manœuvres sont embauchés pour exécuter d'urgence les travaux de remise en état. Des autocars assurent les liaisons ferroviaires coupées par le cyclone.



Transbordement à la rivière des Galets après le cyclone des 21 et 22 mars 1905 (carte postale), 1905.
AGC 5 1138

Comme le train ne peut plus traverser la rivière, un pont provisoire en planches et une échelle permettent aux voyageurs de rejoindre le convoi qui les attend sur la partie intacte du pont.



Lorry passant sur les rails malgré la destruction du pont (cf. Adrien Blondel ?), années 1880-95.

Musée Louis-Blondel, coll. J. P. Hérold et P. Hérold, DR, 2020, IAT 7



Un train sur les palées de la rivière des Galets (cf. Carcon Bidet), 1902-1904.
AGC 5031 328

Un cyclone a emporté une trouée mais les rails ont réédité et pendent dans le vide, [années 1960]

Coll. E. Rodriguez





Care de Saint-Denis: sortie de l'autorail (cl. Jean Colbe), 1960.
 ©2015 Société Jean Colbe, 1971-2000. Collection des Chemins de fer de France

VOYAGEURS

En 1938, un voyage de Saint-Benoît à Saint-Pierre nécessite pratiquement la journée, avec un arrêt de plusieurs heures à Saint-Denis ou à Saint-Gilles. Le train part à 6 h 20 de Saint-Benoît et arrive à Saint-Denis à 8 h 35. La correspondance pour Saint-Pierre est à 13 h 35 et l'arrivée prévue à 18 h 11. Près de 12 heures pour franchir 126 kilomètres! Usées par les milliers de kilomètres parcourus, brinquebalantes, les voitures du CPR laissent souvent apparaître un état de délabrement très inquiétant. Le chemin de fer devient la cible des journaux et les critiques ne manquent pas. Le matériel roulant « démodé et vermoulu » semble faire fuir les voyageurs qui préfèrent emprunter, dès les années 1930, les autocars plus pratiques et surtout plus confortables.

Les autorails, mis en service en 1940, marquent incontestablement un grand progrès pour le CPR. « Voyager par autorail sera pour tous un vrai plaisir. La traversée du tunnel se faisant toutes glaces levées et éclairage parfait n'a plus rien de désagréable ». (Le Peuple, 14 mars 1940). Faute d'une vraie modernisation du réseau, les voyageurs se détournent néanmoins du rail au profit des transports routiers.

Entre Saint-Denis et le port de la Pointe des Galets, les voyageurs désirant embarquer sur la malle (paquebot à destination de la France qui achemine également le courrier) bénéficient de convois comportant des fourgons spécialement destinés aux bagages et les horaires permettent aux voyageurs d'être en correspondance directe avec les paquebots en partance.

Outre les vendeurs à la sauvette qui se ruent sur les voyageurs à l'arrêt du train, toutes les gares sont flanquées de boutiques voire de véritables restaurants. De nombreuses corporations vivent en marge des gares, comme les voitures et conducteurs de calèches.



TÉMOIGNAGES DE VOYAGEURS

Livret de marche des trains, 1931.
 Clot. G. Roussigne

St. Benoît - Pointe à Pitre - Saint-Benoît									
Station	Heure d'arrivée	Heure de départ	Distance	Notes	Station	Heure d'arrivée	Heure de départ	Distance	Notes
St. Benoît	6 h 20	6 h 20	0		St. Benoît	18 h 11	18 h 11	126	
St. Denis	8 h 35	8 h 35	126		St. Denis	13 h 35	13 h 35	0	
Pointe à Pitre	18 h 11	18 h 11	126		Pointe à Pitre	13 h 35	13 h 35	0	



Billet aller et retour Saint-Denis - Saint-Gilles.
 Clot. G. Roussigne

Mouvement des passages à l'arrêt du train, (juin 1932).
 Clot. G. Roussigne de La Courville



LA BRANCHE NORD

La branche nord relie Saint-Benoît (KM 0) au Port (KM 58+500). La ligne dessert l'Est, région de plantations avec plusieurs usines sucrières disposant d'embranchements particuliers, le Nord avec Saint-Denis et le Nord-Ouest avec la plaine des Galets et Le Port après une traversée de la Montagne sous tunnels ferroviaires. Le prolongement du chemin de fer au-delà de la rivière des Marsouins et jusqu'à Sainte-Rose, un temps envisagé, est abandonné faute de rentabilité.

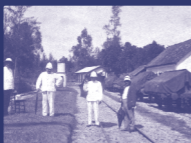


SAINT-BENOÎT

KM 00

La gare de Saint-Benoît est le départ de la ligne ferroviaire. Construite en pierre de taille, c'est une gare de 1^{re} classe comprenant une salle d'attente de 1^{re} classe, une autre salle d'attente, une salle de bagages, la billetterie, le bureau et le logement du chef de gare. L'infrastructure ferroviaire comprend deux voies principales et des voies secondaires ainsi qu'une plaque tournante permettant de faire faire demi-tour aux locomotives, aux voitures de voyageurs et aux wagons de marchandises. Des fouilles archéologiques engagées en 2020 permettent de mieux connaître aujourd'hui ce bâtiment désaffecté en 1962.

Illustration: Direction des affaires culturelles / INRAP



SAINT-ANDRÉ

KM 12+800

La gare de Saint-André est construite en maçonnerie de basalte taillé, béton et tôle. Ce bâtiment a laissé sa place à l'actuelle médiathèque Auguste Lacaussade. La gare de marchandises située derrière la gare des voyageurs a également été démolie. Il ne reste plus rien de l'ancien passage de la voie ferrée. En face de la gare, rue Camphriers, se dresse la maison du garde barrière encore visible.

Gare de Saint-André (carte-photos), (vers 1905).



SAINTE-SUZANNE

KM 21+700

À l'origine gare de 2^e classe construite entre 1879 et 1881, la gare est reconstruite après le passage du cyclone de janvier 1948 et passe en 1^{re} classe. Réhabilitée en 2014, le bâtiment est devenu la maison du patrimoine de Sainte-Suzanne. Le faisceau ferroviaire n'est plus visible, mais il a laissé la place à un sentier de promenade.

Un patrimoine, un lieu et un territoire. Sainte-Suzanne (1905). Station de la gare de Sainte-Suzanne (carte postale, 1902, 1903). ADR, S-FI 2025. Colonisation contemporaine.

Tracé du chemin de fer de Saint-Benoît à Saint-Denis.
Atlas colonial français: colonies, protectorats et pays sous mandat.
P. de S. Paris, illustration, 1938.
ADR, CP 04.



SAINT-DENIS

Pour le chemin de fer, la section de Saint-Denis représente, entre la rivière des Pluies (KM 33+037) et la ravine de la Grande Chaloupe (KM 48+055), plus de 15 km de voie ferrée. La gare de Saint-Denis dispose de deux vastes magasins pour le transit international (d'où un poste des douanes, jusqu'en 1910, et l'appellation de gare maritime). La gare abrite les bureaux de la direction du CPR puis du CFR. Par ailleurs, la ravine à Jacques et la halte de la Grande Chaloupe sont sous la responsabilité de la gare du chef-lieu.

SAINT-DENIS

KM 38+800

La gare de Saint-Denis est le plus grande de l'île. De vastes entrepôts de marchandises la flanquent à l'est et à l'ouest.

Descente des voyageurs à la gare de Saint-Denis (cl. G. P. Lagneaux ?), [1950-1960].
ADR, Fonds de la prefecture de La Réunion, 03 P 130



LA GARE RENOVÉE

La gare de Saint-Denis est rénovée en 1953 par l'architecte Guy Lejeune, qui supprime les toits en charpente et les remplace par des dalles de béton, et procède de même pour les entrepôts.

Gare de Saint-Denis (cl. G. P. Lagneaux ?), [1950-1960].

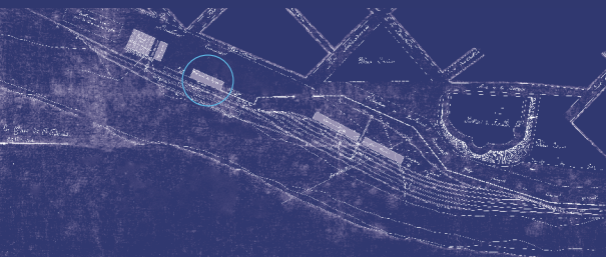


VUE EXTÉRIEURE

Au bâtiment central de la gare d'origine lors de l'inauguration de 1882 se sont ajoutées deux ailes imposantes construites en 1883. Les voyageurs passent par le bâtiment central pour se rendre sur les quais ou sortir place Candide Anzéma. Les ailes à étage abritent des bureaux et divers services du CPR. Au centre de la place se dresse une fontaine qui sert aussi d'abreuvoir pour les chevaux.

Saint-Denis : vue extérieure de la gare (carte postale), [1905-1909].
ADR, S P 1620

Plan de Saint-Denis à hauteur de la gare, 1880.
ADR, 201 136



LES QAIS

Les quais donnent sur l'océan. Les deux voies permettent aux trains venant de Saint-Benoît ou de Saint-Pierre de se croiser.

VERS OUEST

Arrivée d'un train en gare de Saint-Denis (carte postale), [1905-1909].
ADR, S P 1620

À GAUCHE

Arrivée d'un train en gare de Saint-Denis (cl. Henri George), [1870-1890].
Regist. Réunion, Musée des



Plan de Saint-Denis extrait de l'Atlas colonial... de Henri Mager, Paris, 1890.

LA GRANDE CHALOUPE

La Grande Chaloupe, avec ses lazarets, est la première terre d'accueil pour des milliers d'immigrants. Ces établissements sanitaires accueillent et contrôlent les nouveaux arrivants, pour une quarantaine plus ou moins longue. Mais l'isolement des pensionnaires reste relatif... à proximité de la voie ferrée.

En février 1883, un an après l'inauguration de la ligne, la compagnie étudie l'ouverture d'une halte entre les tunnels. La Grande Chaloupe devient une station fort appréciée des voyageurs ; un petit endroit réputé pour sa buvette, son café du matin et son lait chaud. Les bureaux de la direction du CPR puis du CFR. Par ailleurs, la ravine à Jacques et la halte de la Grande Chaloupe sont sous la responsabilité de la gare du chef-lieu.

LA GRANDE CHALOUPE

KM 47+900

Construite face à l'océan Indien, la halte de la Grande Chaloupe est un modeste édifice composé de deux salles, l'une servant de salle d'attente et l'autre de logement de fonction pour l'employé du chemin de fer. En 1936 la halte devient gare de 2^e classe. La Grande Chaloupe est le dernier lieu de La Réunion où l'on peut encore voir une infrastructure ferroviaire complète avec la gare régulièrement entretenue et ses dépendances, la voie ferrée avec une voie d'évitement, deux aiguillages manuels, deux ponts ferroviaires et deux entrées de tunnels. Depuis le 22 octobre 1998, la gare de la Grande Chaloupe est inscrite dans sa totalité à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques.



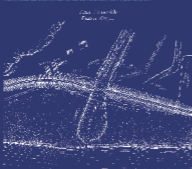
Voie ferrée de la Grande Chaloupe (cf Henri George), [1879-1880]
ADL 7 01 036

Le photographe s'est positionné au-dessus de la sortie du tunnel de la ravine à Jacques. La voie ferrée traverse le pont de la ravine Tamarins avant de se diriger vers la gare. Au fond, l'entrée du tunnel qui conduit à La Possession.



Croisement de trains à la Grande Chaloupe (carte postale), [1905-1910]
Cf. 4. Biologie

Pont de la ravine de la Grande Chaloupe, [1881-1882]
ADL Atlas du chemin de fer de La Réunion, 38 P, planche 34



La Grande-Chaloupe: en attendant le train (carte postale), [1905-1910]
ADL 3 01 016





Plan général du port de la Pointe des Galets, 1947. ADR 70106. Carte postale contemporaine.



Gare du Port (carte postale), [1890-1910]. ADR 811106. Carte postale contemporaine.

LE PORT

KM 58+500

À partir du nœud ferroviaire, situé au KM 58+222 (au niveau de l'actuel rond-point de la Glacière), la voie ferrée se sépare en deux branches principales. L'une se dirige vers les infrastructures portuaires, l'autre est la continuité de la ligne ferroviaire et emprunte l'actuelle avenue de la Commune de Paris en direction de la gare du Port, située à l'intersection avec l'actuelle rue Renaudière de Vaux, non loin de l'hôtel de ville.

Entre le nœud ferroviaire et la gare, le CPR dispose pour ses manœuvres de 7 voies secondaires reliées à la voie principale un système d'une vingtaine d'aiguillages manuels. Ces voies secondaires peuvent être utilisées comme voies d'évitement lors des croisements de trains, de voies de stockage pour positionner des wagons de marchandises ou des voitures de voyageurs en attente d'un convoi.



Vue aérienne de la Pointe des Galets, [1950-1970]. Cof. 8. Boulogne.



Port de la Pointe des Galets (carte postale), [vers 1906]. Cof. 8. Boulogne.



Le Port : magasin général du chemin de fer et du port (carte postale), [1905-1925]. ADR 811107.

À l'arrivée ou au départ d'un navire, la gare s'anime sous le flot des voyageurs et de leurs bagages. Le Port de la Pointe des Galets est une véritable plaque tournante dans le dispositif du CPR.

LES DOCKS

Outre du sucre et du rhum, les wagons de marchandises du CPR transportent vers Le Port des balles de tapioca, des huiles essentielles, du café. Un convoi d'une vingtaine de wagons peut transporter jusqu'à 150 tonnes. Les dockers s'activent, manipulant jusqu'à près de 2 000 tonnes de marchandises par jour, qui rejoindront les cales des navires en partance.

Fouille sur le quai de la gare du Port (d. André Blay), [années 1950]. ADR 811107.

Si la gare n'existe plus, la ville du Port conserve néanmoins de nombreux vestiges de l'histoire du chemin de fer, comme les quatre grandes maisons des ingénieurs, avenue amiral Bosse, inscrites à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques.



BRANCHE SUD

La branche sud relie Le Port (KM 58+500) à Saint-Pierre (KM 126+200). La ligne dessert l'Ouest avec Saint-Paul et Saint-Leu, en longeant le littoral et en franchissant de nombreuses rivières et ravines, avant de se diriger vers le Sud et Saint-Pierre, terminus de la ligne ferroviaire. Le prolongement de la ligne ferroviaire de Saint-Pierre à Saint-Joseph, voire jusqu'au Grand Brûlé pour satisfaire les touristes, fait l'objet de plusieurs projets maintes fois reportés et finalement abandonnés.



Gare de Saint-Paul (carte postale), [1905-1910].
ADM, 3 F1 2022.

SAINT-PAUL

KM 67+200

Saint-Paul compte une gare de voyageurs de 1^{re} classe et un entrepôt de marchandises accolé, construits en bord de mer. Le quai de la gare est protégé par un auvent. Le bâtiment existe toujours (il abrite l'antenne de justice et du droit de Saint-Paul), ainsi que l'entrepôt, mais les voies ferrées ont disparu.



Gare de Saint-Gilles les Bains
(cl. Henri George), 1899.
Musée Léon Dierx, 6041, 3-F. Hôtel de France, MS 202014.77

SAINT-GILLES LES BAINS

KM 76+070

Saint-Gilles, à l'origine petit village de pêcheurs, doit son développement à l'arrivée du chemin de fer. Très vite, la classe créole aisée s'installe dans ce village et le transforme en lieu de villégiature. Auparavant les difficultés du voyage étaient si grandes que bien peu de personnes pouvaient venir. Les baigneurs affluent désormais de tous les côtés. La gare n'existe plus depuis longtemps et le pont métallique (30 m de long) de la ravine Saint-Gilles a disparu lors des travaux du nouveau port de plaisance.



Gare de Saint-Leu, [vers 1900].
ADM, 3 F1 2022.

SAINT-LEU

KM 92+200

La gare compte deux quais, l'un côté voies ferrées et l'autre côté route. Non loin de la gare, l'entrepôt de marchandises remplace la première gare quand celle-ci est détruite par de mauvaises conditions atmosphériques. La gare de la station balnéaire de Saint-Leu est un point de ralliement où les vacanciers peuvent se retrouver avant de regagner leur hôtel et les plages toutes proches. L'entrepôt de marchandises transformé en gare est aujourd'hui la poste de Saint-Leu.

Viaduc sur la Petite Rivière,
[1885-1887].
ADM, Atlas du chemin de fer de La Réunion,
188 F1, plan n°104.02.





Saint-Louis: pont sur la rivière Saint-Étienne (carte postale), [1907-1925]
 Coll. S. Boulogne



Halte de l'Étang-Salé (carte postale), [1905-1910]
 ADG, S. P. M. C. Cabanis d'Alcoque

ÉTANG-SALÉ

KM 105+200

La halte de l'Étang-Salé va contribuer à développer et transformer le modeste village de pêcheurs des Bas, l'activité de la commune se concentrant auparavant dans les Hauts plus favorables aux cultures.

Simple case en bois à forigine, le bâtiment de la halte est remplacé par la suite par une vraie gare de première classe, l'Étang-Salé étant devenu une station balnéaire. Elle abrite aujourd'hui l'office du tourisme de l'Étang-Salé les Bains.

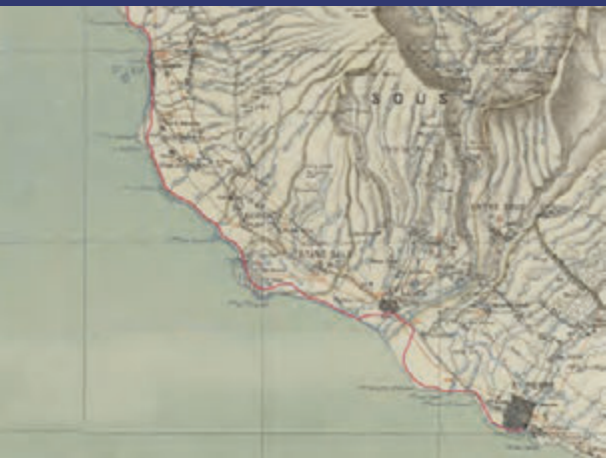


Site de Saint-Louis vers le pont, vers 1910

SAINT-LOUIS

KM 114+900

La gare de Saint-Louis est un point de ralliement des charrettes de cannes à sucre avant leur transport vers la grande sucrerie du Sud. Les curistes de Cilaos fréquentent également cette gare pour se diriger ensuite aux thermes afin d'y suivre leur traitement. Le bâtiment a été réhabilité et rénové pour abriter aujourd'hui une maison de quartier.





Omnibus De Dion-Bouton modèle 1914 devant la gare de Saint-Pierre. [1914-1920]. Musée Léon Dierx, don J.-F. Hibon de Fozhen, M2 2020142142.

TERMINUS

Saint-Pierre, qui inaugure son port en 1883, voit d'un mauvais œil la concurrence du nouveau port couplé au chemin de fer. Mais le port de la pointe des Galets est mieux adapté aux nouveaux navires à vapeur et surtout mieux positionné sur la route maritime de Marseille à La Réunion, via le canal de Suez en service depuis 1869. À l'origine le terme de la ligne se situe sur le boulevard Hubert Delisle, près de la rue de la Cayenne, à l'emplacement de l'actuelle gendarmerie. En octobre 1890 la direction du CPR déplace son terminus près des bassins du port.



Gare de Saint-Pierre, du côté du boulevard Hubert Delisle (carte postale, [1906-1909]). Côté V. Rougny.

SAINT-PIERRE

KM 126+200

La gare de Saint-Pierre est, dans le domaine architectural, un des plus beaux fleurons de l'époque du CPR, avec ses colonnes cannelées, son toit en bardeaux et ses lambrequins. Comme à l'autre extrémité de la ligne, la gare comprend une plaque tournante pour positionner les locomotives, les autorails et certains wagons dans la direction opposée. Des correspondances routières sont prévues vers Saint-Joseph, Cilaos, le Tampon et l'Entre-Deux. Le bâtiment abrite aujourd'hui l'office du tourisme et un restaurant. La gare est classée depuis 2012 au titre des Monuments historiques.

Saint-Pierre : empreintes sur les pavés géométriques pour le transfert de la nouvelle gare de Saint-Pierre, 1893. ADR, Fonds des Domaines, 2 (Q 25).



Automotrice Floirat et sa remorque en gare de Saint-Pierre, 1952. Musée Léon Dierx, don J.-F. Hibon de Fozhen, M2 202014730. Colorisation contemporaine.





Association Ti Train



VIDEO TI TRAIN LONTAN
 Prénommée «Léon» par Gérard Collin et Lucien Richard dans le cadre de l'unité d'enseignement consacrée au patrimoine vidéo du musée ingénieur des langues de l'université de La Réunion, novembre 2010. Durée : 5 min 14.

ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DU PATRIMOINE, LA RÉNOVATION ET L'EXPLOITATION DU CHEMIN DE FER RÉUNIONNAIS

Dès sa création, en 1988, l'association Ti Train cherche à rassembler, sur le site de la Grande Chaloupe, les autorails et remorques Billard « dispersés » dans l'île. Après un très important travail de restauration, grâce aux aides de plusieurs collectivités et organismes publics et diverses entreprises privées, les membres de l'association «Ti Train», purent enfin présenter au public 2 motrices et 1 remorque rénovées, grâce à l'action de plusieurs bénévoles et le précieux concours de jeunes scolarisés (spécialisés en mécanique, électricité, etc.).

Les autorails Billard participèrent activement au spectacle «Lepervenche – Chemin de fer», du Théâtre Volard (évoquant de la période 1936-1946, à la Réunion). De 1990 à 1992, plus de 25 000 spectateurs empruntèrent les autorails, entre la Possession et la Grande Chaloupe, pour applaudir les acteurs de la Troupe de M. Emmanuel Genvrin (sur le site de l'ancienne Halte de la Grande Chaloupe).

Au cours de diverses manifestations («La Science en Fête», la «Journée de l'Accueil» de l'Office du Tourisme de la Ville de Saint-Denis, Les Journées du Patrimoine, etc.), l'association «Ti Train» mit en circulation ses autorails Billard, à la grande satisfaction d'un public heureux de vivre, ou de revivre, «l'ambiance longtemps» du temps du Chemin de fer.



L'ARCHÉOLOGIE FERROVIAIRE

UN RÉCENT SUJET D'ÉTUDE POUR LES ARCHÉOLOGUES

Apparentée à l'archéologie industrielle, l'archéologie ferroviaire est une jeune discipline. Apparue en France il y a à peine 10 ans, elle attend encore une reconnaissance officielle.

Définition

Le terme d'archéologie ferroviaire n'a pas été inventé par les archéologues mais par les passionnés du rail, souvent des agents de la SNCF en activité ou en retraite, rassemblés en associations. L'une d'entre elles, Chemins à Fer, en donne la définition suivante : « L'archéologie ferroviaire consiste à rechercher d'anciennes lignes oubliées, dont les seules traces concrètes figurent dans les mémoires ou sur les cartes des réseaux passés, et bien plus discrètement dans le paysage. » Les archéologues élargissent ce champ de recherche en s'intéressant à tout ce qui a affaire avec le rail, et qui n'est pas ou qui est très peu documenté par les archives : aspect technique des installations et de leurs évolutions, matériels roulants et non roulants, organisation des gares, approvisionnement en matériaux, etc.

Naissance d'une nouvelle discipline

Depuis quelques décennies, une prise de conscience s'est opérée sur la disparition de ce patrimoine laissé à l'abandon (voies, même si celles-ci sont souvent défermées ou déposées, maisons de garde-barrière, ouvrages d'art en tous genres, matériel roulant), et fidèle d'un inventaire général a été lancée (www.inventaires-ferroviaires.fr). Parallèlement, les services régionaux de l'archéologie ont commencé à prescrire des diagnostics et des fouilles sur ce thème qui appartient à l'archéologie industrielle, même si celle-ci est aujourd'hui centrée sur les mines et matériaux associés, sur la métallurgie et sur les lieux de production. Cette nouvelle discipline n'a pas encore d'axe ou de sous-axe dédié au sein de la programmation nationale de la recherche archéologique ; elle se rattache donc plus particulièrement à l'axe sur l'archéologie des périodes moderne et contemporaine (axe 14) et dans notre cas également à celui de l'archéologie d'outre-mer (axe 15).

Des opérations d'archéologie ferroviaire de plus en plus nombreuses

Des éléments d'archéologie ferroviaire sont régulièrement recensés en Guyane et dans les Antilles, depuis une dizaine d'années (figures 1 et 2). À La Réunion, parallèlement à l'important travail de l'association Ti-Train, l'archéologie préventive apporte son lot d'informations et de mobilier. Outre des éléments de rails recensés depuis quelques années dans le cadre de diagnostics ou de fouilles (figure 3), deux études viennent d'être réalisées par l'Inrap : l'une sur la gare de Saint-Denis dans le cadre du projet de la Nouvelle Entrée Ouest, et une autre à Saint-Benoît en prévision d'un réaménagement du site de l'ancienne gare du kilomètre zéro (figure 4).

En métropole, en 2017, la fouille par l'Inrap de la toute première gare ferroviaire de voyageurs de France, la gare du Pecq dans les Yvelines, inaugurée en 1837, a fasciné le public qui a découvert ainsi l'existence d'un patrimoine totalement oublié. Cette gare, terminus de la ligne Paris-Saint-Lazare/Saint-Germain-en-Laye, montre de manière évidente que, faute d'archives complètes conservées, le ferroviaire fait déjà partie du domaine de l'archéologie.

Auteurs des textes : Frédéric Gauthier / Inrap (Université de Poitiers, INRAP, SUJET ET CERCHE UNIVERSITÉ), Bénédicte Baudouin, Olivier Buisson, Catherine Gaudel, Département de l'archéologie / Univ. de La Réunion et Université de La Réunion, Université de Poitiers, Université de Poitiers.



1. Martinique, Stationnement Cimetière, Le Puy. Collection de chemin de fer à vapeur érigée en parc pour le centenaire de la gare à Saint-John, les années 1900 (Inrap - Université de Poitiers).



2. Guadeloupe, Le Moule, Stationnement. Fouille de la gare érigée en parc pour le centenaire de la gare à Saint-John, les années 1900 (Inrap - Université de Poitiers).



3. La Réunion, Saint-Denis, Casernes Carrières. Découverte de rails et de matériel ferroviaire dans les casernes Carrières, sur les traces de l'installation ferroviaire des années 1900 (Inrap - Université de Poitiers).



4. La Réunion, Saint-Benoît. Fouille de la gare érigée en parc pour le centenaire de la gare à Saint-John, les années 1900 (Inrap - Université de Poitiers).

Les principaux vestiges du train sous le regard de l'archéologue

Retrouvez ici les principaux vestiges du train, à ciel ouvert ou enfouis dans le sol à travers des médias réalisés avec l'Association Ti-Train départementale en ligne sur les pages des Grands sites archéologiques du ministère de la Culture (GSA) ou celles publiées dans la revue en ligne Archéologie de la France - Informations (AIFI).

