

SUR LES TRACES

DU PATRIMOINE FERROVIAIRE DE L'ÉTANG-SALÉ



Mot du maire



En cette année 2024, la Ville de l'Etang-Salé fête les 130 ans de sa création. C'est en effet en 1894 que ce quartier de Saint-Louis est érigé en commune.

Du battant des lames aux sommets des montagnes, entre mer et forêt, c'est au petit étang que la mer formait jadis,

que cette belle commune du sud-ouest de l'Ile de la Réunion tire son nom.

Avant le XVIIIème siècle, peu d'hommes osaient s'aventurer au-delà de la ravine des Avirons.

A la fin du XIXème siècle, est entrepris l'un des chantiers les plus structurants de l'Ile. Une ligne ferroviaire de 126 Km, de Saint-Benoît à Saint-Pierre, en passant par l'Etang-Salé qui accueille l'une des 12 gares du réseau.

C'est en 1882, que s'achève la construction de la gare du chemin de fer de l'Etang-Salé les Bains désenclavant ainsi le sud de l'Ile et le reliant au nord à la vitesse de 20 à 25 Km/h. Il fallait 12 heures pour relier Saint-Benoît à Saint-Pierre, alors qu'avant le train, il fallait entre 2 à 3 jours de cheval pour rallier ces deux villes. Le progrès est immense.



L'avènement de l'automobile, l'aménagement du réseau routier sonneront le glas de notre Ti'Train. En 1955, la liaison Sud entre Le Port et Saint-Pierre est définitivement fermée. La gare de l'Etang-Salé est désaffectée, les rails dont on peut encore trouver les vestiges en forêt, sont abandonnés. En 1963, c'est la liaison Nord entre St-Denis et Saint-Benoît qui est fermée. Subsistait alors la liaison entre Saint-Denis et La Possession qui fermera, elle, en 1976, suite aux travaux d'élargissement de la route en corniche.

Devenue depuis une station balnéaire prisée, l'Etang-Salé les Bains a conservé de cette époque outre la vieille pompe qui alimentait les Salines et le four à chaux, sa gare routière qui est un monument emblématique du village. Avec celles de Sainte-Suzanne, de Saint-Denis, de la Grande Chaloupe, de Saint-Leu et de Saint-Pierre, la gare de l'Etang-Salé les Bains, est l'une des 6 gares qui subsiste aujourd'hui. Elle accueille désormais l'office du tourisme.

Vécu alors comme un progrès, le transport individuel en automobile a aujourd'hui atteint ses limites. Malgré le développement phénoménal du réseau routier (la Route du littoral modernisée en 1976, la Nouvelle Route du Littoral inaugurée partiellement en 2022, celle des Tamarins livrée en 2009...), la Réunion est quelquefois proche du coma circulatoire.

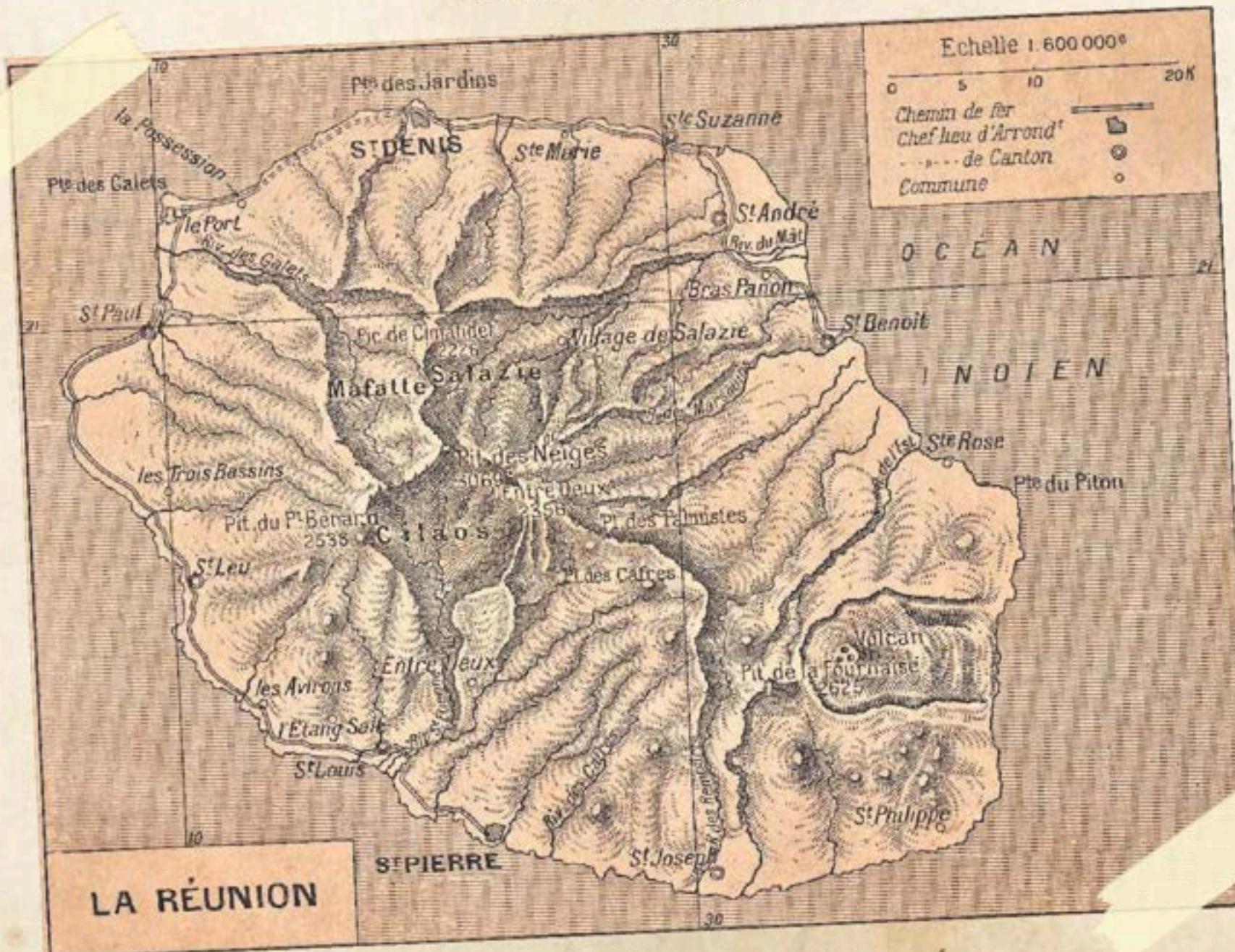
L'idée de relancer le transport ferré à la Réunion renaît au début des années 2000. Les études du projet Tram-Train sont menées jusqu'en 2010, date à laquelle, suite à une alternance politique à la Région, ce projet est abandonné.

On ne refait pas l'histoire, mais l'avenir des déplacements à la Réunion semble bien passer par le retour du ferroviaire.

Mathieu Hoarau
(Maire de L'Etang-Salé)

Patrick BARTHET - Eric BOULOGNE

Patrimoine ferroviaire de l'Étang-Salé (C.P.R. - C.F.R.)



Ligne ferroviaire - voie unique - de Saint-Benoît (Km 0) à Saint-Pierre (Km 126 + 200)

Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion

(Société anonyme) 1878-1887



COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DU PORT DE LA REUNION

Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion

Dans un relief tourmenté, les communications entre Saint-Benoît et Saint-Pierre représentent de véritables expéditions avec le franchissement de nombreuses rivières et ravines, et l'obstacle de la *Falaise* entre Saint-Denis et La Possession. En outre, sans port naturel, les opérations de chargement et de déchargement des navires à l'aide de chaloupes, près des *marines*, restent toujours soumises aux aléas climatiques.

(*marines* : appontements servant de débarcadères (construits le plus souvent en bois et en fer) utilisés pour le débarquement ou l'embarquement des voyageurs et des marchandises.)

En 1872, Alexandre Lavalley, ingénieur civil, et Eugène Pallu de la Barrière, homme d'affaires, s'engagent dans un projet colossal : la réalisation d'un port artificiel et d'un chemin de fer sur l'île de La Réunion.

La Chambre de Commerce, lors de la séance du 31 août 1875, reconnaît l'utilité du chemin de fer comme « *œuvre de progrès, devant contribuer à la prospérité de la Colonie* ». Les conseils municipaux, appelés

à donner leur avis motivé sur le projet, doivent se prononcer. Le conseil municipal de Saint-Louis (dont dépend l'Étang-Salé) reconnaît l'utilité du chemin de fer.

Le 23 juin 1877, le Sénat et la Chambre des députés adoptent la *loi relative à la création d'un port à la Pointe des Galets (Réunion) ainsi qu'à l'établissement d'un chemin de fer reliant ce port à Saint-Pierre et à Saint-Benoît*.

Après les derniers sondages (travaux préparatoires de 1877 et 1878), la *Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion* s'engage, dès août 1878, dans les grands travaux. De Saint-Benoît à Saint-Pierre, en passant par Saint-Denis, se dessine la future ligne du chemin de fer. Il faut franchir les nombreux cours d'eau et les échafaudages se dressent dans les lits des ravines et des rivières pour la réalisation des ponts et des viaducs.

Dans la plaine désertique de la Pointe des Galets, les ouvriers de la *Cie* creusent un port artificiel. Non loin des futurs docks et bassins, des paillotes se dressent, premières habitations sur l'emplacement d'une ville à venir. Ces centaines d'ouvriers, véritables *pionniers du désert* seront à l'origine de bien des

bouleversements dans les moyens de communication et dans le développement économique et social de La Réunion.

Durant 30 mois, d'août 1878 à février 1881, entre Saint-Denis et La Possession, on réalise alors le 3^e tunnel du monde (après le Saint-Gothard et le Fréjus). En fin d'année 1881, les grands travaux entre Saint-Benoît et Saint-Louis sont pratiquement terminés. Au début de l'année 1882, les ouvriers de la Cie s'affairent aux derniers travaux sur les installations ferroviaires, entre Saint-Benoît et Saint-Pierre. À l'Etang-Salé, une simple *halte*, modeste construction en bois, attend son premier train.



Au sud-ouest... L'Étang-Salé

Située au sud-ouest de l'île, la commune de l'Étang-Salé est limitrophe des communes des Avirons et Saint-Louis. D'une superficie de 3 865 hectares, la commune comprend l'Étang-Salé les Bains et la Forêt départemento-domaniale de l'Étang-Salé, forêt littorale s'étendant sur plus de 920 hectares, l'Étang-Salé les Hauts ainsi que les hameaux des Hauts comme les Canots, le Lambert, le Maniron, la Ravine Sèche.

Quid de l'Étang-Salé dans les années 1870-1890 ?

À l'origine, l'Etang-Salé est rattaché à Saint-Louis.

En 1882, à l'ouverture de la ligne ferroviaire entre Saint-Benoît et Saint-Pierre, l'Étang-Salé se voit doté par la *Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion* d'une *halte*. Le chemin de fer va désenclaver le « village » (en référence au village de pêcheurs).

1882 (11 février) - Inauguration de la ligne de Saint-Denis à Saint-Benoît

1882 (12 février) - Inauguration de la ligne de Saint-Denis à Saint-Louis

1882 (5 juillet) - Mise en service de la section entre Saint-Louis et Saint Pierre

1893 (11 juin) - L'Étang-Salé devient commune. Loi promulguée par arrêté du 8 janvier 1894

Au début des années 1880, des voix s'élèvent parmi les habitants (2 950 habitants en 1887, 3 037 au dénombrement de 1897) pour revendiquer un détachement de Saint-Louis et l'érection d'une commune à part entière.

« Des arrêtés en date des 31 mai 1882, 9 juillet 1882, 5 septembre 1884 et 23 février 1891 prescrivirent l'ouverture d'une enquête sur la séparation du territoire de l'Étang-Salé de la commune de Saint-Louis ; une consultation électorale eut lieu le 26 avril 1891, mais l'érection en commune n'intervint que le 11 juin 1893 par décret promulgué le 8 janvier 1894. »

(*Guide historique de l'Ile de la Réunion*, G. Gérard, sans date)

« L'Etang Salé est fort vaste. Il est aussi, dit-on, très poissonneux. Les habitants du petit hameau qui l'entoure sont, pour la plupart, des pêcheurs ; et comme nous passons, j'en aperçois quelques-uns perchés au beau milieu de l'eau, sur des espèces de radeaux, faits de paille et d'herbes étroitement liées ensemble. » (L'Etang-Salé, Pooka, Choses de Bourbon, 1888)

Au début de XXe siècle, près du littoral, l'Étang-Salé est un modeste « village » de pêcheurs et de ferblantiers réputés. Mais le « village » prend peu à peu de l'importance et pour répondre à la demande de la clientèle du secteur et devant la fréquentation grandissante de la petite *halte*, la direction du C.P.R. (*Chemin de fer et Port de la Réunion*) fera construire un bâtiment plus solide, une véritable gare en dur. Le « village » devient vite l'Étang-Salé les Bains et voit s'installer ou séjourner une société créole aisée et adepte des bains de mer. L'Étang-Salé les Bains est une station balnéaire qui, comme Saint-Gilles les Bains, doit son développement au Chemin de fer.

C.P.R. (Chemin de fer et Port de la Réunion) 1888-1950

La ligne ferroviaire, entre Saint-Benoît et Saint-Pierre, comprend 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 mètres !

Devant l'arrêt des travaux à la Pointe des Galets, la déchéance de la Cie est prononcée

(Arrêté du 02-12-1887), et le 1^{er} janvier 1888, le C.P.R. devient propriété de l'État.



Cachet de Directeur du Chemin de Fer et Port de la Réunion (C.P.R.)

Dépoussier depuis sa mise en service, le train suscite un véritable engouement. On se presse dans les gares et les *haltes* de la ligne. Le chemin de fer est sans rival, et permet d'éviter les longs trajets sur un réseau routier peu empierré et difficilement praticable lors des saisons des pluies. L'Étang-Salé n'est plus qu'à 1 h de train de Saint-Pierre.

À partir des années 1890, le chemin de fer devient la cible des journaux et les critiques ne manquent pas, le train est *lent, poussif, bringuebalantes*, etc.

Le chemin de fer, relié au port de la Pointe des Galets, est pourtant un outil indispensable à la vie économique de la colonie. Le C.P.R. draine toutes les marchandises d'importation et d'exportation. La Réunion est alors une colonie essentiellement agricole et le commerce extérieur repose surtout sur le sucre de canne, le rhum et la vanille. Les

productions des divers quartiers (pour l'exportation) sont dirigées, par voie ferrée, vers la Pointe des Galets, en direction principalement de la France métropolitaine et des colonies françaises.

En 1911, l'arrivée des premiers *autocars* annonce les luttes à venir. Face aux critiques et afin de rivaliser avec les *autocars*, le C.P.R. souhaite moderniser son réseau avec des autorails. 2 motrices et 2 remorques Brissonneau et Lotz (Nantes) entrent en service en mars 1940. Ce qui n'empêche pas le maintien des trains de voyageurs ou mixtes (voyageurs et marchandises) tractés par des locomotives à vapeur. Ces trains sont moins rapides et le billet moins cher que pour les autorails.

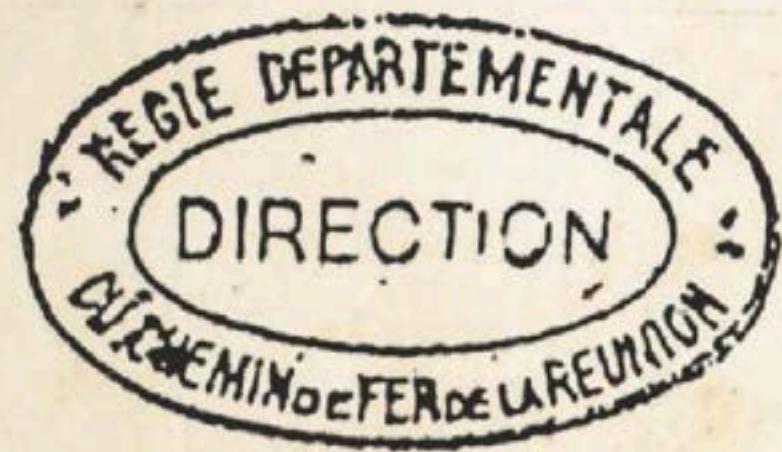
1946 (19 mars) - La Réunion devient département

(Loi n° 46-451)

C.F.R. (Chemin de Fer de la Réunion) 1951-1963

Le 27 décembre 1950, le C.P.R. est dissout, et au 1^{er} janvier 1951 l'exploitation du Chemin de Fer de la Réunion (C.F.R.) est confiée, en régie directe, au département.

En 1952, 6 motrices et 6 remorques Floirat (Saint-Denis-sur-Seine) viennent remplacer les vieux Brissonneau et Lotz. Avec ces autorails légers, le C.F.R. compte lutter contre les autocars. Les transports en commun s'avèrent plus pratiques pour les usagers ; et les camions, de plus en plus nombreux et chargés de marchandises, représentent un important manque à gagner pour le Chemin de fer.



Cachet de la Direction du Chemin de Fer de la Réunion (C.F.R.)
Régie Départementale

Le 15 mars 1956, le C.F.R. ferme la section entre Saint-Pierre et Le Port. Ne reste plus que la ligne Saint-Benoît (Km 0) au Port de la Pointe des Galets (Km 58 + 500).

L'Etang-Salé ne sera plus desservi par les trains et les autorails et la gare ferme définitivement ses portes au ferroviaire.

En 1960, 3 motrices et 3 remorques Billard (Tours) sont mises en service. On compte sur ces nouveaux autorails pour retenir une clientèle qui déserte, de plus en plus, les gares. Mais les voyageurs délaisse les autorails au profit des autocars plus pratiques sur bien des secteurs. Seule la traversée des tunnels, entre Saint-Denis et La Possession, attire encore les voyageurs vers le Chemin de fer, afin d'éviter la longue et pénible route de la Montagne.

Le 26 novembre 1962, le C.F.R. ferme la section entre Saint-Benoît et Saint-André, et le 15 mars 1963, le trafic de voyageurs s'arrête entre Saint-André et Saint-Denis.

Le 1^{er} juin 1963 s'ouvre la première route du littoral dite « *en corniche* », et la fin d'exploitation du C.F.R. est programmée pour le 31 décembre.

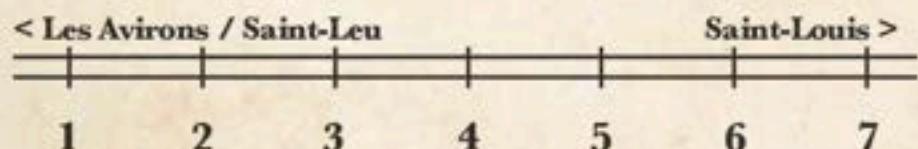
Quand les rails traversaient l'Étang-Salé

N.B. Nous avons projeté le tracé de la voie ferrée sur le plan actuel de la commune de l'Étang-Salé pour une meilleure lisibilité de la ligne ferroviaire sur ce secteur.

À la Pointe des Avirons, la voie ferrée traverse la ravine du Ruisseau (ou ravine Ruisseau) sur un pont métallique (aujourd'hui disparu). Au milieu de la ravine Ruisseau (au Km 103 + 486) se trouve la limite communale entre Les Avirons et l'Étang-Salé. La ligne ferroviaire longe en amont la RN 1 (actuelle RN 1a) avant de franchir la ravine Mila (ou ravine Mula) sur un pont métallique (aujourd'hui disparu). Non loin du littoral et toujours en amont de l'actuelle RN 1a et du chemin du Zoo, les rails se dirigent vers le sud et longent l'actuelle rue Octave Bénard jusqu'à la gare de l'Étang-Salé les Bains (Km 105 + 400) à hauteur de la Pointe des Sables.

Après la gare, la voie ferrée longe toujours l'actuelle rue Octave Bénard, passe à proximité de la rue du Four à Chaux avant d'amorcer une courbe à gauche, de s'éloigner de la RN 1, et de traverser l'actuel domaine Roche Carangue avant de franchir une petite ravine (non nommée) sur un ponceau au niveau de Piton Rouge puis de retrouver la RN 1.

La ligne, à côté et en amont de la RN 1, traverse le Trou d'Eau (actuel secteur de la Forêt domaniale de la Côte sous le Vent et le Trou d'Eau) passe devant une maison de garde-barrière en coupant la RN 1 et avant de franchir, sur un pont métallique, la ravine Sèche. Toujours en direction du sud et proche du littoral, la voie ferrée franchit l'embouchure de l'Étang du Gol sur un pont métallique. Au milieu de l'Étang du Gol (au Km 112 + 943) se trouve la limite communale entre l'Étang-Salé et Saint-Louis.



- 1** – Ravine du Ruisseau (Km 103 + 486)
 - 2** – Ravine Mila (ou ravine Mula) (Km 104 + 085)
 - 3** – Gare (Km 105 + 400)
 - 4** – 2 ponceaux (ravines non nommées)
 - 5** – Maison de garde-barrière
 - 6** – Ravine Sèche
 - 7** – Étang du Gol (Km 112 + 943)

Entre la ravine du Ruisseau (au Km 103 + 486, limite communale entre Les Avirons et l'Étang-Salé) et l'Étang du Gol (au Km 112 + 943, limite communale entre l'Étang-Salé et Saint-Louis), plus de 9 kilomètres de voie ferrée (9,457 km) longent le littoral de la commune de l'Étang-Salé. Cette section de la ligne ferroviaire comprend la gare de l'Étang-Salé.

“ P’tit train longtemps
P’tit train longtemps là
L’est dommage la pu là
Nous la passe bon temps
Dan’ tit train longtemps ”

(Refrain)

(Paroles et musique de Luc Donat
(La transcription graphique est de l'auteur/compositeur)

Luc Donat nous rappelle, dans un refrain, le temps du tit train.
Aujourd’hui, à l’Étang-Salé, quelques vestiges témoignent encore
de l’époque du chemin de fer.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ET DU PORT DE LA RÉUNION

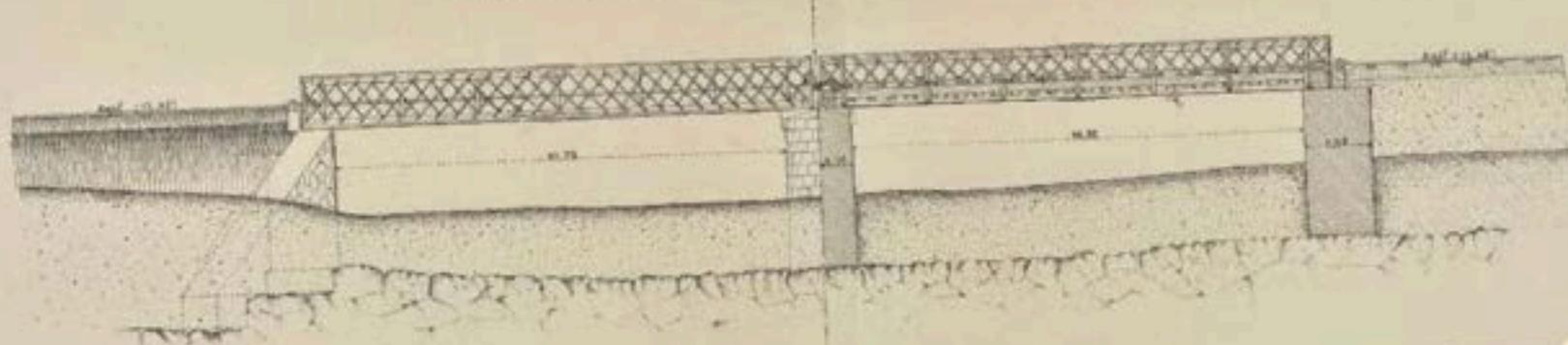
RAVINE DU RUISSAU

Pont de 20° de débouché — Km 103 + 486,68

Echelle de 1/10 p. m.

Demi - Elevation

Demi-coupe longitudinale



Ravine du Ruisseau

(Km 103 + 486)

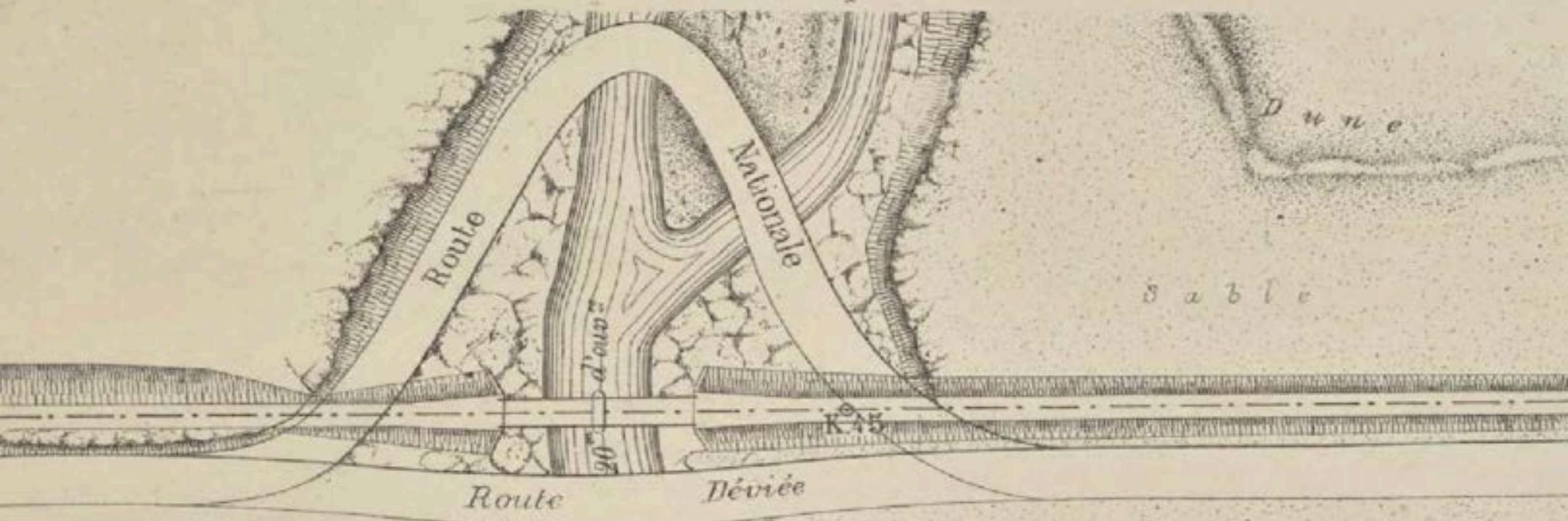
Ravine du Ruisseau — Pont ferroviaire
Cie du Chemin de fer et Port de la Réunion
(ADR, 118 Fl, planche n° 63)

Afin de permettre à la voie ferrée de franchir la ravine du Ruisseau, est édifié au Km 103 + 486 m, un pont métallique de 20 m de débouché (constitué de 2 tabliers), d'une largeur de 3,50 m et d'une hauteur de 1,80 m. Les tabliers de l'ouvrage reposent sur deux culées et une pile centrale en maçonnerie de basalte taillé prenant appui sur un sol composé d'un conglomerat de roches, de gravier et de sable. Ouvrage édifié par la Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion, entre 1878 et 1880.

Au milieu de la ravine Ruisseau (au Km 103 + 486) se trouve la limite communale entre
Les Avirons et l'Etang-Salé.

Plan d'ensemble

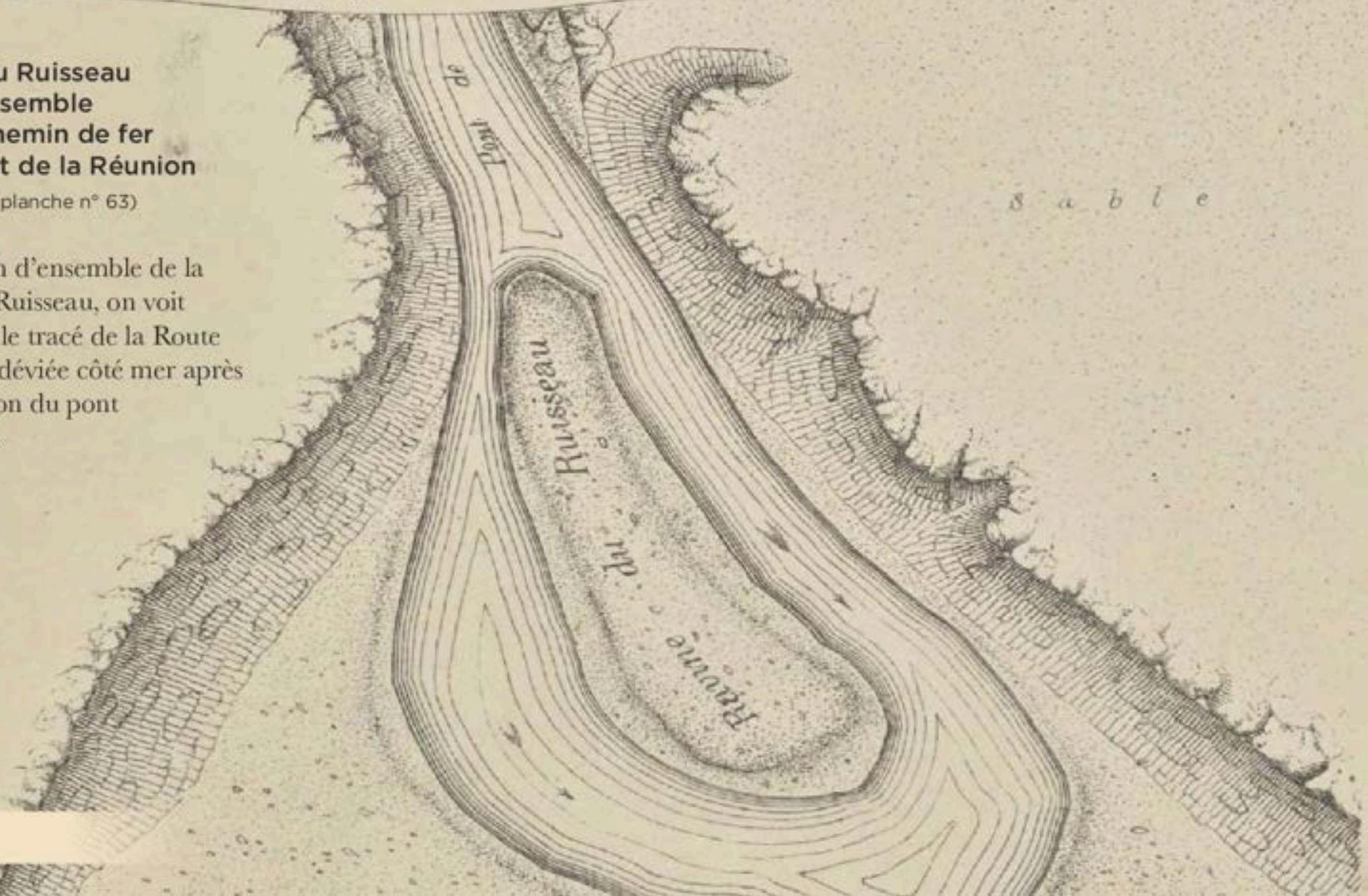
Echelle de 0,001 p. m.



Ravine du Ruisseau Plan d'ensemble Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion

(ADR, 118 Fl, planche n° 63)

Sur ce plan d'ensemble de la ravine du Ruisseau, on voit nettement le tracé de la Route Nationale déviée côté mer après la réalisation du pont ferroviaire.





Pont routier de la ravine du Ruisseau

(Cl. Patrick Barthet / septembre 2016)

Aujourd'hui, l'ancien pont ferroviaire de la ravine du Ruisseau a disparu depuis longtemps. Seuls les vestiges des deux culées et le pilier central sont encore visibles de part et d'autre et au milieu de la ravine et témoignent de la période ferroviaire.

Le tablier de l'actuel pont routier, sur la RN 1a, est à présent en béton précontraint.



Ravine Mila (ou ravine Mula) (Km 104 + 085)

Pont routier de la ravine Mila (ou ravine Mula)

(Cl. Patrick Barthet / juin 2017)

Afin de permettre à la voie ferrée de franchir la ravine Mila (ou ravine Mula), est édifié au Km 104 + 085 m, un pont métallique de 10 m d'ouverture, d'une largeur de 3,50 m et d'une hauteur de 3,40 m. Le tablier de l'ouvrage repose sur deux culées en maçonnerie de basalte taillé prenant appui sur un sol composé d'un conglomérat de roches, de gravier et de sable. Ouvrage édifié par la *Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion*, entre 1878 et 1880.



Pont routier de la ravine Mila (ou ravine Mula)

(vers les années 1960 / Coll. privée /)

En 1951, le C.F.R. (*Chemin de Fer de la Réunion*) procède à une réfection du radier sur l'ouvrage. Aujourd'hui, l'ancien ouvrage ferroviaire, totalement refaçonné, est devenu un pont routier sur la RN 1a. Il ne reste plus rien de l'ancien passage de la voie ferrée sur ce secteur.

(La ravine Mila ou ravine Mula ou encore ravine Mulla a été différemment orthographiée. Les cartes IGN actuelles mentionnent ravine Mila, mais on trouvera ravine Mula sur la carte de 1957. Par ailleurs, la Direction Départementale de l'Équipement de la Réunion (ancienne D.D.E.), dans un recensement des ouvrages de type pont CFR en 1991, mentionnait ravine Mulla (avec 2 l).)



Secteur de l'Etang-Salé
(extrait de la carte de l'IGN de 1957)

Chemin de fer { à voie étroite de 1m.
à voie étroite de moins de 1m.

St^m H^m A^m

Gare de l'Étang-Salé (Km 105 + 400)

À sa mise en service, le chemin de fer comprend deux circonscriptions « s'étendant, l'une de Saint-Benoît à la halte de la Possession, l'autre de la Possession à Saint-Pierre ». (Arrêté du 17 février 1882, Art. 1^{er})

Gares et haltes : St-Benoît - Bourbier - Rivière des Roches - Bras-Panon - Chemin des Limites - Rivière du Mât - St-André - Petit Bazar - Cambuston - Bois-Rouge - Marine - Ste-Suzanne - Ravine des Chèvres - Ste-Marie - La Mare - Ste-Clotilde - Butor - St-Denis - Place du Gouvernement -

Grande Chaloupe - Possession - Le Port - Bout de l'Étang - St-Paul - Caserne - Cap Homard - St-Gilles - St-Gilles

2^e village - Hermitage - Saline-les-Bains - Grande Ravine - St-Leu - Gendarmerie - Pointe au Sel - **Étang-Salé** - St-Louis - Ancienne Gare (St-Pierre) - St-Pierre.

Ces organisations administratives évolueront tout au long de l'activité du service ferroviaire. Les circonscriptions seront redécoupées plusieurs fois. Des haltes seront rajoutées en fonction des demandes des usagers. Par ailleurs, certaines haltes, comme l'Étang-Salé, deviendront des gares.

À l'origine, la station de l'Étang-Salé n'est qu'une halte. En réponse aux demandes des usagers et au développement du secteur, la direction du C.P.R.

(Chemin de fer et Port de La Réunion) opte pour la réalisation d'une véritable gare à l'Étang-Salé.



Halte de l'Etang-Salé

(Cliché de Luda / avant 1910) (Coll. Eric Boulogne)

La halte de l'Étang-Salé, au Km 105 + 400 de la ligne ferroviaire, est fort peu appréciée des voyageurs car le sable s'infiltra partout... Les filaos plantés dès les années 1875 afin de stabiliser les dunes de sable protègent partiellement les infrastructures ferroviaires des vents venant de l'océan.

En haut, une voiture de voyageurs de 2^e classe à portières latérales et marchepieds. Outre les produits de la pêche, les voyageurs peuvent acheter divers ustensiles en fer-blanc réalisés par les ferblantiers de la région.

En ce début de XX^e siècle, le quartier est un modeste village de pêcheurs et de ferblantiers réputés. Le Chemin de fer construira une halte, une petite construction en bois, pour répondre à la demande de la clientèle du secteur. Au début des années 1900,

compte tenu de la fréquentation grandissante de cette halte, la direction du C.P.R. (Chemin de fer et Port de la Réunion) fera construire un bâtiment plus solide, une véritable gare en dur.

« De Saint-Leu, nous nous dirigeons sur Saint-Louis. Mais entre les deux communes se trouve une gare intermédiaire, celle de l'Etang Salé, où le train fait halte, durant un quart d'heure. « Cela me donne le temps d'examiner, avec la plus vive curiosité, un côté tout particulier de cette partie de l'île-sœur. Ici et là, bien avant dans l'intérieur, le terrain est recouvert d'immenses dunes, de véritables montagnes, formées d'un sable blanc, ou plutôt grisâtre, et de toutes sortes de débris madréporiques. Transportés au loin par les brises de la mer, ces sables se sont amoncelés sur la plage, en monticules de toutes formes, de toutes grandeurs, scintillant de mille points lumineux sous les rayons ardents du soleil. On dirait une échappée du grand désert saharien. »

« Autrefois, les dunes étaient mobiles, et, en consultant une carte de la Réunion, vous verrez cette partie de l'île dénommée sous le titre de **sables mouvants**. Mais, depuis quelques années, le département des eaux et forêts a eu l'heureuse idée de garnir la côte de filaos. C'est peut-être le meilleur arbre qu'on puisse planter sur les bords de la mer. Il vient vite, et s'attache fermement au sol, retenant les sables captifs au moyen de ses puissantes et multiples racines.

« A part les filaos, pas un arbre, pas un brin d'herbe. Seule, une sorte de liane marine, plus jaune que verte, essaye de croître ça et là, tenant vaillamment tête aux aspérités du terrain, dédaigneuse des morsures du soleil. »

(L'Etang-Salé, Pooka, Choses de Bourbon, 1888)



39 — Réunion - ÉTANG-SALÉ - Halte de Chemin de Fer

Cliché L. Angelin

Étang-Salé - Halte de Chemin de Fer

(Cliché L. Angelin / années 1905-1910) (Coll. Eric Boulogne)

Les filaos protègent partiellement la *halte* des vents venant de l'océan. En ce début de XX^e siècle, le quartier est un modeste village de pêcheurs. La *halte*, sur la voie unique, ne dispose pas encore de voie d'évitement (voie de croisement). Sur ce cliché, on distingue l'arrière d'un convoi à l'arrêt. Le train s'apprête à repartir en direction de Saint-Leu et du port de la Pointe des Galets sous les yeux de nombreux curieux à l'abri des filaos.



Gare de l'Étang-Salé

(années 1950)

(Coll. Eric Boulogne)

Un train mixte (de voyageurs et de marchandises) en direction de Saint-Leu et de la Pointe des Galets vient de s'arrêter en gare de l'Étang-Salé. On distingue, un peu avant le bâtiment ferroviaire et posé sur une superstructure métallique, un réservoir d'eau destiné aux locomotives à vapeur. Les grands filaos censés protéger la *halte* puis la gare des vents marins ont bien résisté aux cyclones. Dans ces années 1950, la fin du chemin de fer a déjà été actée depuis quelques années et la gare semble attendre un sort inéluctable.

Dès l'arrivée d'un train de voyageurs, les marchands ambulants se précipitent près des portières des voitures pour proposer aux passagers des fruits de saison, et quelques boissons rafraîchissantes. Aux incontournables « Pistaches grillées ! Pistaches grillées ! », s'ajoutent, à l'Étang-Salé, les poissons frais (rouges, capitaines, macabits, carangues, etc.) des petits pêcheurs et les objets réalisés par les ferblantiers du quartier.



Ancienne gare ferroviaire de l'Étang-Salé - Façade côté voie ferrée

(Cl. Eric Boulogne / janvier 1994)

Côté voie ferrée, on compte 4 portes à double battant. À gauche du cliché, on distingue une petite dépendance construite après la fermeture de la gare et, à droite, dans la cour, la superstructure en maçonnerie de l'ancien réservoir d'eau destiné aux locomotives à vapeur. La voie principale passait entre la gare et le réservoir d'eau, une voie secondaire (voie d'évitement permettant le croisement de deux trains et les manœuvres) passait à droite du réservoir.

Côté de l'ancienne rue, on compte, à la création de la gare, 2 portes à double battant et 2 fenêtres également à double battant. Après quelques rénovations et transformations les 2 fenêtres deviennent 2 portes à double battant.

À l'origine, lors de la construction de la ligne ferroviaire entre 1878 et 1882, la *Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion* dote l'Étang-Salé d'une simple

halte au centre d'un modeste village de pêcheurs. Cette halte prenant de plus en plus d'importance, la direction du C.P.R. (*Chemin de fer et Port de la Réunion*) décide de construire une véritable gare. L'Étang-Salé-les-Bains attire déjà les vacanciers et les touristes et le petit village de pêcheurs se développe peu à peu. L'Étang-Salé est présenté comme une « Station balnéaire agréable – sur la voie ferrée – 2 trains par jour.» « L'Étang-Salé-les-Bas, Dunes – 3.930 hab. – Fours à chaux – marais salants. » (*Plages / Tourisme, La Réunion, Sanatoria, Tourisme, Livret-guide illustré*, Syndicat d'Initiative de la Réunion, 1934)

La gare de l'Étang-Salé est une gare de 1^{ère} classe. Côté voie ferrée, on compte 4 portes à double battant et du côté rue, 2 portes à double battant et



Ancienne gare ferroviaire de l'Étang-Salé - Façade côté

(Cl. Eric Boulogne / janvier 1994)

2 fenêtres également à double battant. En haut de chaque ouverture on distingue un arc en anse de panier (ou arc surbaissé).



Ancienne gare ferroviaire de l'Étang-Salé - Façade côté voie ferrée

(Cl. Patrick Barthet / mai 2016)

La gare comprend : une salle d'attente pour la 1^{ère} classe, une autre salle d'attente, un coin destiné aux bagages, la billetterie et le bureau du chef de gare ainsi qu'un logement de fonction avec 2 chambres. Bâtiment construit, entre 1905 et 1910, en maçonnerie de basalte taillé, avec toiture à deux pans en bardeaux. Un auvent incliné en tôle (côté rue, comme côté voie ferrée) prolonge la toiture et protège le quai des voyageurs (et l'horloge) de la pluie et, le plus souvent, du soleil.

La gare de l'Étang-Salé se situe au Km 105 + 400 de la ligne ferroviaire Saint-Benoît-Saint-Pierre.

Aujourd'hui, l'ancienne gare ferroviaire de l'Étang-Salé, sauvegardée, est visible dans la rue Octave Bénard. Restauré, le bâtiment abrite l'Office de Tourisme de l'Étang-Salé (74, rue Octave Bénard). À l'intérieur du bâtiment, sur le sol carrelé, une grande composition (roues et emballage) symbolise l'épopée ferroviaire.

À l'extérieur, les inscriptions « ETANG-SALE » figurent encore sur les façades latérales de la gare. Dans la cour, la superstructure en maçonnerie de l'ancien réservoir d'eau, destiné aux locomotives, témoigne de l'époque de la vapeur.

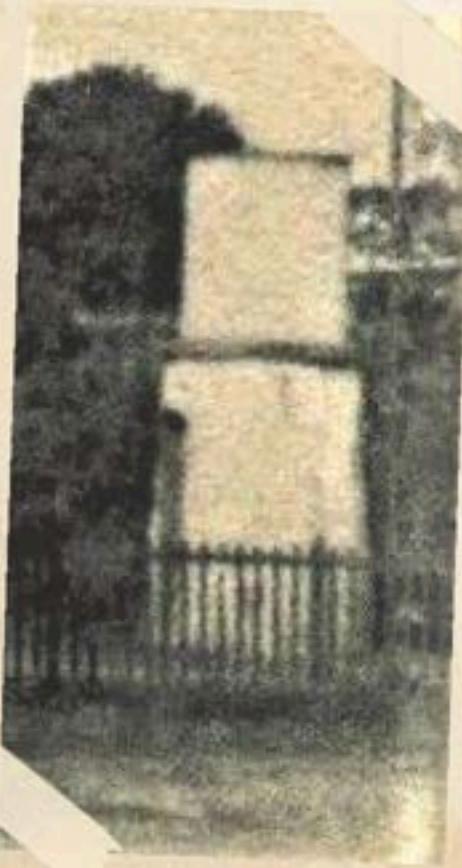


Dans la cour, la superstructure en maçonnerie de l'ancien réservoir d'eau destinée aux locomotives.

(Cl. Eric Boulogne / juillet 1999)

Le 15 mars 1956 marque la fermeture de la *Branche Sud*, entre Saint-Pierre et Le Port. La fermeture de la section entre Saint-Pierre et Le Port met un terme à la desserte ferroviaire de l'Ouest et du Sud. La gare de l'Étang-Salé sera désaffectée et abritera au fil des années une salle des fêtes, une classe, une pharmacie et, depuis 1992, l'Office de Tourisme de l'Étang-Salé (74, rue Octave Bénard).

Aujourd'hui, s'il ne reste plus rien du passage de la voie ferrée à cet endroit, l'ancienne gare, préservée et entretenue, témoigne du passé ferroviaire de l'Étang-Salé-les-Bains.



Type de réservoir d'eau sur superstructure en maçonnerie.

(Extrait d'une carte postale ancienne / Gare de St-Andrévers 1905)



Déraillement

Le train venant de St-Pierre en arrivant à l'Etang Salé a déraillé hier à 2 heures au kilomètre 106,200 en face de l'emplacement de M. Em. Robin, juste dans un coude et sur une pente assez forte. Fort heureusement le mécanicien Cologon avait déjà ralenti son allure à ce passage sans cela tout le convoi y passait.

La locomotive renversée sur le côté droit et au fond d'un remblai de 1 m. de haut environ. Deux plateaux complètement démolis et par morceaux. Deux fourgons dont un contenant des bœufs de M. Lauret renversé et le deuxième où se trouvait le chef de train en partie démolî. Une voiture de 2ème arrachée de son chassis et défoncée.

C'est véritablement miracle qu'on n'ait pas à déploier la mort de plusieurs voyageurs.

Il n'y a eu que le brave Maunier et un serre frein qui ont eu des contusions assez fortes mais sans gravités. Le Dr Aubry est arrivé sur les lieux 1 heure environ après l'accident le téléphone du C.P.R. ne marchant plus par suite du déraillement.

L'accident sans aucun doute a été provoqué par la rupture d'un rail remontant à quelques jours. Juste dans le coude à 20 centimètres environ de la jonction des deux rails on a pu constater une section bien nette recouverte de rouille.

Le garde chargé de la visite de la voie n'aurait pas vu cette particularité surtout juste à une jonction où se trouve une éclisse qu'il doit principalement visiter.

C'est assez de jouer avec la vie des voyageurs. Qu'une enquête soit faite convenablement et que les sanctions soient prises.

Déraillement à l'Etang-Salé

Le Peuple, mercredi 8 mai 1929



2 ponceaux (ravines non nommées)
Vestiges de la culée de la rive gauche de la 1^{ère} ravine (non nommée)

(Cl. Patrick Barthet / mai 2019)

Après l'actuel domaine Roche Carangue la voie ferrée se dirige vers Piton Rouge et traverse une première petite ravine (non nommée) sur un ponceau avant de s'approcher de la route nationale. La voie amorce une courbe à gauche, longe en amont la RN 1 (ancien C.D. 14) et franchit une deuxième petite ravine (non nommée).

Aujourd'hui, les tabliers des ponceaux ont depuis longtemps disparu. Seules quelques vieilles pierres des vestiges des culées témoignent encore du passage de la ligne ferroviaire à ces endroits.

Vestiges de la culée de la rive
droite de la 2^{ème} ravine (non
nommée)

(Cl. Patrick Barthet / mai 2019)





Ancienne maison de garde-barrière

(Cl. Patrick Barthet / octobre 2016)

La ligne, à côté et en amont de la RN 1, traverse le Trou d'Eau (actuel secteur de la Forêt domaniale de la Côte sous le Vent et le Trou d'Eau) et passe devant une maison de garde-barrière en coupant la RN 1 et avant de franchir, sur un pont métallique, la ravine Sèche.

À l'origine, cette petite construction en maçonnerie comporte une toiture à deux pans en bardeaux. Le (ou la) garde-barrière est un agent du C.P.R. et a la garde d'un passage à niveau.

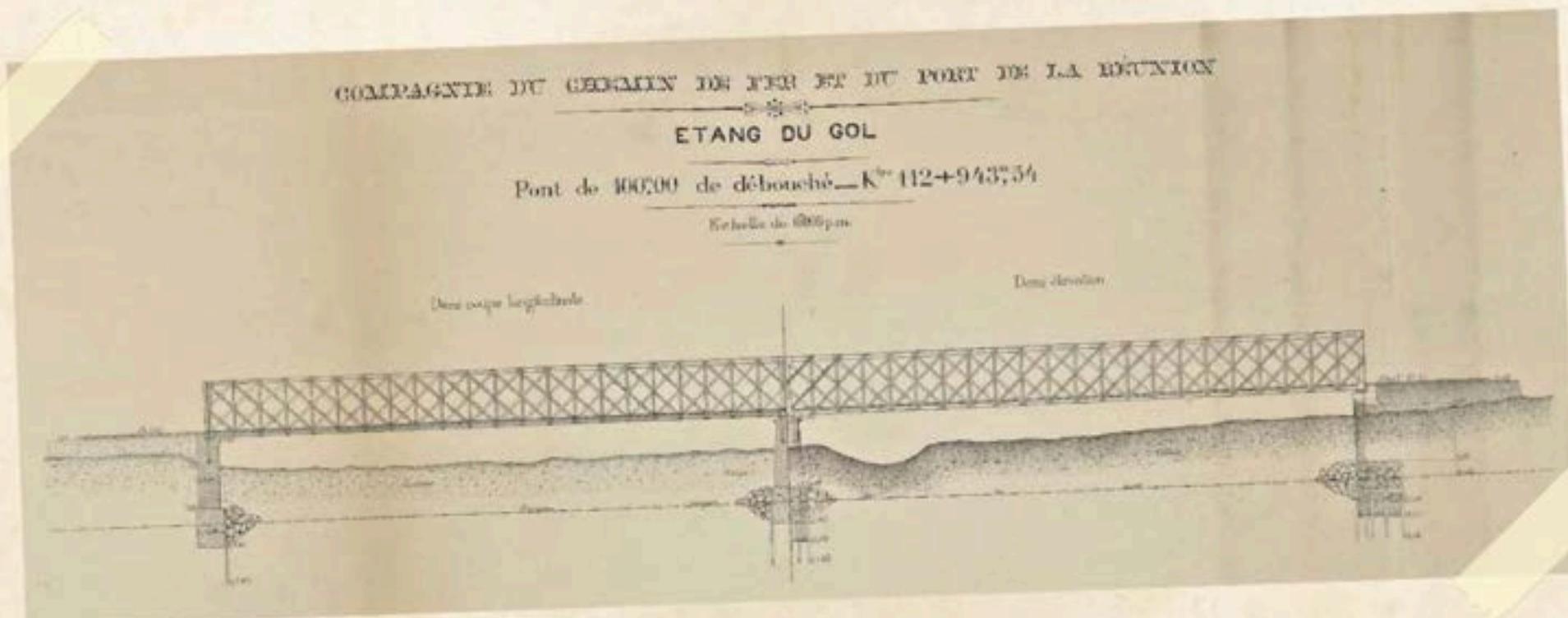


Pont routier de la ravine Sèche

(Cl. Patrick Barthet / mars 2017)

La voie ferrée traverse la ravine Sèche sur un pont métallique reposant sur deux culées en maçonnerie de basalte taillée. Aujourd'hui, l'ancien ouvrage ferroviaire, totalement refaçonné, est devenu un pont routier sur la RN 1a. Il ne reste plus rien de l'ancien passage de la voie ferrée sur ce secteur.

Étang du Gol (Km 112 + 943)



Etang du Gol - Pont ferroviaire
Cie du Chemin de fer et Port de la Réunion
(ADR, 118 FI, planche n° 64)

Afin de permettre à la voie ferrée de franchir l'Etang du Gol, est édifié au Km 112 + 943 m, un pont métallique de 100 m de débouché (constitué de 2 tabliers de 50 m), d'une largeur de 3,50 m et d'une hauteur de 1,80 m. Les tabliers de l'ouvrage reposent sur deux culées et une pile centrale en maçonnerie de basalte taillé prenant appui sur un sol composé de gravier, de sable et de galets. Ouvrage édifié par la *Cie du Chemin de fer et du Port de la Réunion*, entre 1878 et 1880.

En 1915, le C.P.R. (*Chemin de fer et Port de la Réunion*) procédera à une réfection de la culée sur la rive droite

et à des travaux de consolidation de la pile centrale. En mars 1939, le tablier métallique de l'ouvrage sera à son tour consolidé.

Aujourd'hui, l'ancien ouvrage ferroviaire a disparu, seuls des vestiges des deux culées et du pilier central peuvent encore témoigner du passage de la voie ferrée sur l'Etang du Gol.

Au milieu de l'Etang du Gol (au Km 112 + 943) se trouve la limite communale entre l'Etang-Salé et Saint-Louis.

Plan d'ensemble

Echelle de 0,001 p.m.

Etang du Gol

342

345

348

Etang du Gol - Plan d'ensemble Cie du Chemin de fer et Port de la Réunion

(ADR, 118 FI, planche n° 64)

Sur ce plan d'ensemble de l'Etang du Gol, on voit nettement l'emplacement du pont ferroviaire par rapport au plan d'eau.

D o m a n i a l e

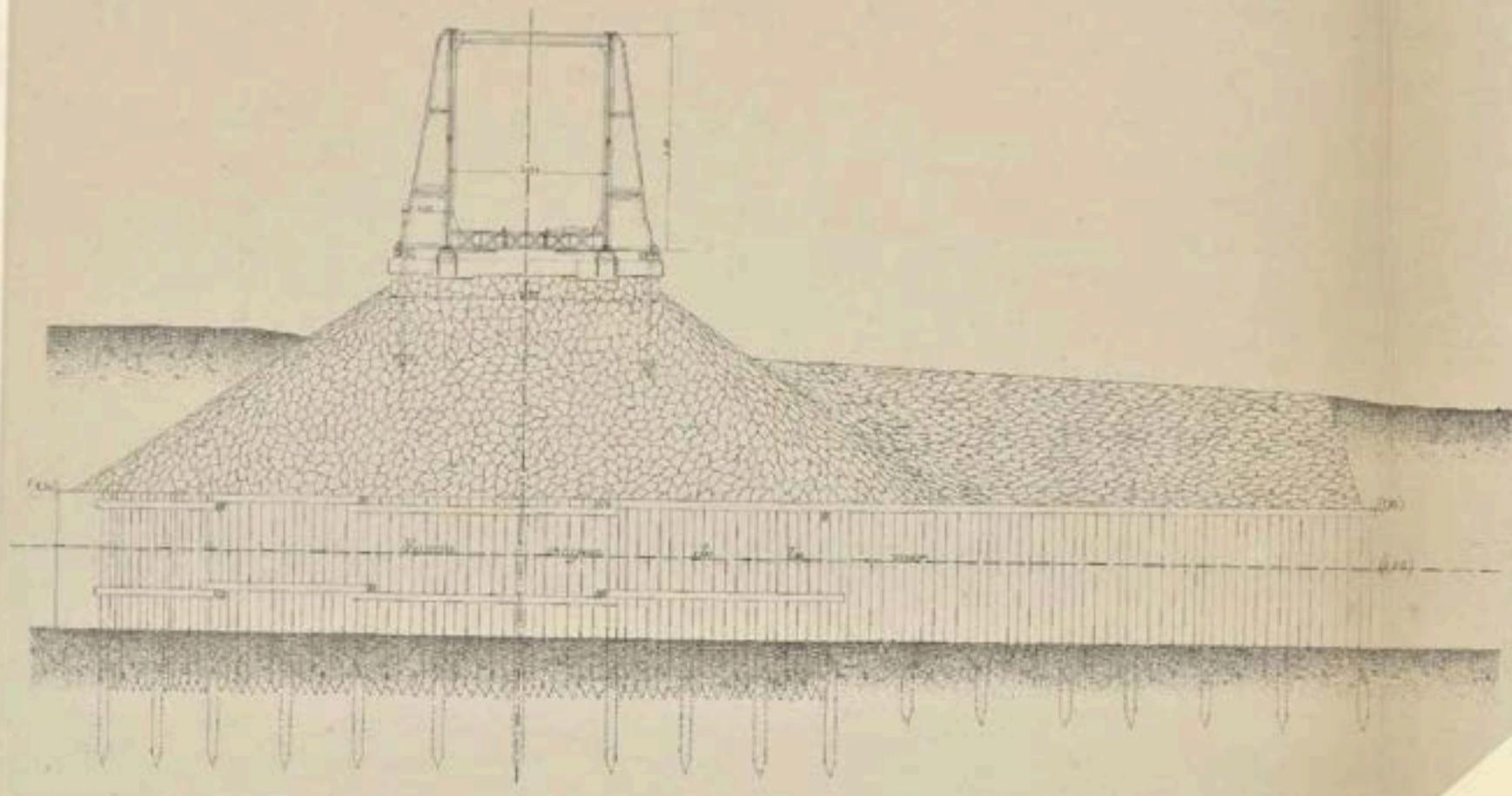
Ligue

hosto

Ligne

portoise

Vue de face de la culée
(Rive droite)



Etang du Gol - Vue de face de la culée (Rive droite)
Cie du Chemin de fer et Port de la Réunion

(ADR, 118 FI, planche n° 64)



Etang du Gol – Vestiges de la culée de la rive droite

(Cl. Patrick Barthet / juillet 2016)

**Sur la rive droite de l'Étang du Gol (commune de l'Étang-Salé),
les vestiges de la culée de l'ancien pont ferroviaire sont encore visibles.**



Étang du Gol - Vestiges de la pile centrale en maçonnerie de l'ancien pont ferroviaire
(Cl. Patrick Barthet / juillet 2016)

En janvier 2018, les derniers vestiges de la pile centrale en maçonnerie de l'ancien pont ferroviaire de l'Étang du Gol s'écrouleront et disparaîtront lors du passage de la forte tempête tropicale Berguitta.



Le cyclone de 1948

Dans la nuit du 26 au 27 janvier 1948, entre 22 h et 2 h et demie, La Réunion affronte un cyclone d'une violence inouïe. Les vents du météore s'acharnent sur les constructions et ravagent les champs. Le 27 au matin, les habitants constatent, effarés, les dommages considérables causés par le passage du cyclone. Les Réunionnais, au milieu des ruines, pleurent leurs morts.

Lundi 26 janvier

« Cyclone tropical intense, centré ce jour à 7 heures par 18° ½ Sud et 55° Est – 250 km environ au N.-N.-Ouest de la Réunion. Faisant route Sud-Ouest avec tendance à se recourber. Menace pour l'île. Passera au plus près dans la soirée. Baromètre 751°3, à 11 heures. » (Le Progrès / Le Peuple, lundi 26 janvier 1948)

En ce lundi matin, le vent souffle fortement et l'océan, avec une grosse houle, se fait de plus en plus menaçant. À 10 h 55 min, la direction du C.P.R. (*Chemin de fer et Port de la Réunion*) envoie à tous les chefs des sections, des gares et des services, un télégramme laconique mais précis : « *Deuxième signal : Cyclone approche – Danger* »

La réception du télégramme déclenche la mise en place des derniers dispositifs de sécurité. Les trains, encore en circulation, s'immobilisent dans les gares, et les cheminots appliquent immédiatement les dernières consignes de sécurité. On ferme les fenêtres et les portes des gares et des magasins. On

renforce certaines protections jugées plus ou moins défaillantes, etc.

Dans la nuit du 26 au 27 janvier, entre 22 h et 2 h et demie, les éléments se déchaînent. Durant plus de quatre heures, une population, souvent sommairement abritée dans de petites cases, entend des bruits inquiétants, des craquements sinistres... la menace des vents et des pluies...

Parfois à plus de 220 km/h, les vents, en puissantes rafales, soulèvent et emportent les toitures de certains bâtiments. Dans les rivières, les flots en furie frappent sans relâche les piles des ponts routiers et ferroviaires.

En gare de l'Étang-Salé

Toutes les gares de la ligne ferroviaire, de Saint-Benoît à Saint-Pierre, seront impactées par les rafales de vents et les pluies. Certaines plus que d'autres. Sur le secteur de l'Étang-Salé les dégâts sont bien moindres que sur d'autres secteurs.

« *Bâtiment principal – Aucun dégât apparent ; toutefois l'eau s'engouffra par la partie grillagée de la véranda (sic) et se répandit dans les appartements du Chef de Gare ainsi que dans la Salle d'Attente. Il faut y rajouter la clôture « en partie démolie » et la tuyauterie « brisée ».*

Pas de dégâts très importants sur la gare de l'Étang-Salé au regard d'autres gares bien plus impactées et partiellement détruites comme à Sainte-Suzanne, Saint-Denis, Saint-Louis ou Saint-Pierre.

dévouement ont été de règle. »

(Lettre du Directeur du C.P.R. (G. Henry) au Préfet / 2 février 1948)

Le chemin de fer reste encore un vecteur indispensable pour le développement économique et social de l'île. À l'agonie, il va lutter pour ne pas mourir...

Le 21 avril 1954, le Conseil général adopte, une nouvelle fois, le « *principe de la suppression progressive du C.F.R.* »

Le 31 juillet 1954, la Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports décide « *la fermeture progressive à l'exploitation du Chemin de Fer de la Réunion* ». Le 15 mars 1956, la fermeture de la *Branche Sud*, entre Saint-Pierre et Le Port, devient effective.

La fermeture de la section entre Saint-Pierre et Le Port met un terme à la desserte ferroviaire de Saint-Paul, Saint-Leu, Étang-Salé, Saint-Louis et Saint-Pierre.



Les Autobus

La Réunion lé modernisé
Nana l'Autorail, l'électricité
Mais not yeux lé ravi
Par l'Autobus ozord'hi (sic)

Sosthène

(*Le Cri du Peuple*, mardi 10 février 1948)

Avis C. P. R.

Le Directeur du C.P.R. a l'honneur de faire connaître au public que sauf imprévu, la circulation ferroviaire sera rétablie sur le pont de la Rivière des Galets le 16 Décembre 1948.

Dans cette alternative, l'horaire des trains de voyageurs en vigueur avant le cyclone et ci-dessous rappelé sera de nouveau appliqué à la date précitée.

DE SAINT-DENIS à SAINT-PIERRE

	AUTORAIL	TRAINS VAPEUR
Saint-Denis	16 h 39	5 h 46 13 h 58
Place Gouvernement	16 h 47	5 h 56 14 h 8
Grande Chaloupe	17 h 1	6 h 18 14 h 30
La Possession	17 h 13	6 h 35 14 h 48
Le Port	17 h 20	6 h 50 15 h 4
Saint-Paul	17 h 34	7 h 34 15 h 38
Saint-Gilles	17 h 49	8 h 10 16 h 10
Saint-Leu	18 h 17	9 h 5 17 h 4
Etang-Salé	18 h 39	9 h 48 17 h 47
Saint-Louis	18 h 53	10 h 19 18 h 18
Saint-Pierre	19 h 14	10 h 54 18 h 53

DE SAINT-PIERRE à SAINT-DENIS

	AUTORAIL	TRAINS VAPEURS
Saint-Pierre	5 h 15	5 h 40 13 h 38
Saint-Louis	5 h 35	6 h 11 14 h 9
Etang-Salé	5 h 49	6 h 41 14 h 39
Saint-Leu	6 h 11	7 h 23 15 h 21
Saint-Gilles	6 h 39	8 h 16 16 h 13
Saint-Paul	6 h 54	8 h 50 16 h 47
Le Port	7 h 8	9 h 21 17 h 18
La Possession	7 h 19	9 h 44 17 h 44
Grande Chaloupe	7 h 29	10 h 1 18 h 5
Place Gouvernement	7 h 43	10 h 24 18 h 27
Saint-Denis	7 h 52	10 h 36 18 h 39

St-Denis le 3 Décembre 1948

Le Directeur du C.P.R. ■ G. HENRY



À dater du 27 juillet 1931, le C.P.R. publie la nouvelle *marche des trains* à vapeur. Horaires des trains quotidiens composés de voitures à voyageurs et des trains mixtes (voyageurs et marchandises).

À noter que les trains doivent s'arrêter au moins une minute à chaque *halte* et gare. Le trajet entre l'Étang-Salé et Saint-Pierre par train vapeur composé uniquement de voitures de voyageurs prend 50 mn et 1 h 8 mn, voire un peu plus, par train mixte (voyageurs et marchandises).

(Pour la *marche des trains*, le C.P.R. adoptera un *Service d'hiver* (à partir de mai) et un *Service d'été* (à partir de novembre), avec parfois quelques variantes en fonction

du matériel disponible ou de certaines conséquences liées aux aléas climatiques.)

À partir de 1940, la mise en service des autorails, plus rapides et plus confortables, réduira de façon appréciable le temps de trajet entre les gares. Le trajet entre l'Étang-Salé et Saint-Pierre par autorail prend à présent 35 mn.

À la demande des usagers du Chemin de fer, une *halte* – un petit abri en bois – est construite par le C.F.R (*Chemin de Fer de la Réunion*) au Km 109 + 600, à l'intersection de la ligne ferroviaire et du CD 14 (actuelle R.N 1).



L'Etang-Salé-les-bains 1950
(Collection L'Etang-salé longtemps)



De Saint-Benoit à Saint-Pierre

NOMS DES GARES ET HALTES	TRAINS QUOTIDIENS composés de voitures à voyageurs de 1 ^{re} et 2 ^{me} classes					TRAINS VOYAGEURS ET marchandises ne possédant qu'une voiture de 2 ^{me} classe et n'ayant lieu que du 5 Août 1931 au 3 Janvier 1932				
	1	3	5	23 mixte	7 mixte	61	71	63	21	25
Saint-Benoit.....	6 h.		13h5			4 h.				14h20
Bras-Panon.....	6,10 11		13,15 16			4,14 14				14,33 34
Saint-André.....	6,28 32		13,33 37			4,38 50		9 h.		15, 7
Cambuston.....	6,39 40		13,44 45			5, 2 2		9,12 12		15,18 19
Bois-Rouge.....	6,45 46		13,50 51			5, 9 9		9,19 19		15,26 27
Sainte-Suzanne...	6,53 55		13,58 14,			5,20 26		9,30 35		15,37 46
Sainte-Marie.....	7,10 12		14,15 17			5,51 55		10, 15		16,11 20
Sainte-Clotilde...	7,26 27		14,31 32			6,13 13		10,33 33		16,38 39
Saint-Denis.....	7,34 44	6 h.	14,39 49	13h3	17h19	6,25 7,		10,45 11,		16,50
Grande Chaloupe..	8,10 11	6,70 28	15,15 16	13,32 33	17,46 47	7,30 31		11,30 35		
Possession.....	8,22 23	6,39 41	15,27 29	13,45 47	17,59 18, 1	7,50 51		11,54 56		
Port.....	8,32 42	6,50 7, 5	15,38 52	13,57 14,15	18,11 20	8, 5	5 h.	12,10	12h20	
Bout de l'Etang..	8,56 57	7,19 20	16, 6	14,30	18,35					12,38 39
Saint-Paul.....	9, 1 3	7,24	16,11 13	14,35	18,40			5,26 36		12,45 50
Saint-Gilles.....	9,22 27		16,32 36		19, 9			6, 6 11		13,20 30
Grande Ravine...	9,48 49		16,57 58							13,55
Saint-Leu.....	10, 7 9		17,16 17					7, 3 58		14,17 28
Etang-Salé.....	10,36 40		17,44 49					8,37 9,12		15, 7 12
Saint-Louis.....	11, 2		18, 9 11					9,41 56		15,41 46
Saint-Pierre.....	11,30		18,39					10,30		16,20

Les jours de courrier les trains 3-52 ou 26 assureront le service des Paquebots, et auront des voitures de toutes classes

**C.P.R. - 1931 - Horaires
De Saint-Benoît à Saint-Pierre**

(Coll. Eric Boulogne)

DEUXIÈME SECTION

Noms des Gares et Haltes	AUTO	MF	MF	AUTO	
	23	203	233	25	
Saint-Denis	10 h 10 23	12 h 35 203	12 h 35 208	13 h 50 25	
Préfecture	10 h 18 23		504-208	13 h 58 25	
Gde Chaloupe	19 23			59 25	
Possession	10 h 34 23	13 h 05 208		14 h 14 25	
Possession	36 208	13 h 28 23		14 h 28 25	
Port	10 h 48 208	13 h 47 23	12 h 55 23	14 h 37 25	
Bout de l'Etang	50 208	34 23		39 25	
Bout de l'Etang	10 h 57 208	13 h 47 23	12 h 55 23	14 h 50 25	
Bout de l'Etang	59 208				
Saint-Paul	11 h 10 23				
Saint-Paul	11 h 13 23		13 h 20 23	14 h 53 25	
Caverne	15 23		40 23	55 25	
Caverne	11 h 18 23			14 h 58 25	
Cap Homard	11 h 27 23				
Saint-Gilles	11 h 31 23			15 h 07 25	
2ème Village	32 23		14 h 05 23	15 h 11 25	
2ème Village	11 h 34 23		30 23	13 25	
Ermitage				15 h 16 25	
Salines				15 h 21 25	
Gde Ravine				15 h 24 25	
Saint-Leu				15 h 34 25	
Gendarmerie			15 h 10 23	15 h 44 25	
Pte-au-Sel			55 23	47 25	
Km 103				15 h 51 25	
Km 103				15 h 55 25	
Etang-Salé				16 h 07 25	
Km 100 + 600			16 h 27 23	16 h 11 23	
Km 100 + 600			29 23	13 23	
Saint-Louis				16 h 21 23	
Ancienne Gare			16 h 51 23	16 h 28 23	
Ancienne Gare			58 23	30 23	
Saint-Pierre			17 h 28 23	16 h 45 23	
Saint-Pierre				16 h 48 23	

Circule les samedis, dimanches et jours fériés de Saint-Denis à Saint-Gilles du 11 juillet au 4 Octobre inclus. Circule les autres jours jusqu'au Port seulement.

Marche des trains de voyageurs - C.F.R. - 1952

Horaires - de Saint-Denis à Saint-Pierre

AUTO = Autorails / MF = Marchandises facultatifs

C. P. R. / C. F. R.

Ligne ferroviaire (voie métrique / 1 m d'écartement entre les rails)
Saint-Benoît (Km 0) – Saint-Pierre (Km 126 + 200)



St-Benoît (Km 0)	La Possession (Km 53 + 900)
Bras-Panon (Km 4 + 800)	Le Port (Km 58 + 500)
St-André (Km 12 + 800)	St-Paul (Km 67 + 200)
<i>Petit Bazar</i> (Km 14 + 900)	<i>St-Gilles</i> (Km 76 + 100)
<i>Cambuston</i> (Km 16)	St-Leu (Km 92 + 200)
<i>Bois-Rouge</i> (Km 18 + 200)	Étang-Salé (Km 105 + 400)
Ste-Suzanne (Km 21 + 700)	Km 109 + 600
Ste-Marie (Km 28 + 700)	St-Louis (Km 114 + 900)
St-Denis (Km 38 + 800)	St-Pierre (Km 126 + 200)
<i>G^{de}-Chaloupe</i> (Km 47 + 900)	

La ligne ferroviaire est divisée en trois districts : le premier partant du Km 0 au Km 41, le 2^e du Km 41 au Km 76 et le 3^e du Km 76 au Km 126. La voie ferrée sur la commune de l'Étang-Salé, entre la ravine du Ruisseau (au Km 103 + 486) et l'Étang du Gol (au Km 112 + 943), dépend du 3^e district.

CHRONOLOGIE C.P.R. et C.F.R. / Quelques dates à retenir...

(Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion (Société anonyme).

1878-1887

1877 (23 juin) - Loi Relative à la création d'un port à la Pointe des Galets (Réunion) ainsi qu'à l'établissement d'un chemin de fer reliant ce port à Saint-Pierre et à Saint-Benoît.

1878 (28 février) - Constitution de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion (Société anonyme).

1882 (11 février) - Inauguration de la ligne de Saint-Denis à Saint-Benoît.

1882 (12 février) - Inauguration de la ligne de Saint-Denis à Saint-Louis.

1882 (juillet) - Mise en service de la section entre Saint-Louis et Saint-Pierre.

1887 (2 décembre) - Arrêté Relatif à la déchéance de la Compagnie du Chemin de fer et du Port de la Réunion.

1888 (1^{er} janvier) - Le Chemin de fer et le Port deviennent la propriété de l'Etat.

1893 (11 juin) - L'Etang-Salé devient Commune. La loi sera promulguée le 8 janvier 1894.

1895 (22 avril) - Une nouvelle commune : Le Port.

En 1911, l'arrivée des premiers autocars annonce les luttes à venir. Face aux critiques et afin de rivaliser avec les autocars, le C.P.R. souhaite moderniser son réseau avec des autorails. 2 motrices et 2 remorques Brissonneau et Lotz (Nantes) entrent en service en mars 1940. Ce qui n'empêche pas le maintien des trains de voyageurs ou mixtes (voyageurs et marchandises) tractés par des locomotives à vapeur. Ces trains sont moins rapides et le billet moins cher que pour les autorails.

1937 (18-25 janvier) - Grève déterminante au C.P.R.

1940 (14 mars) - Inauguration des premiers autorails (Brissonneau et Lotz).

1940-1942 (d'août 1940 à novembre 1942) - Blocus de la Réunion.

1946 (19 mars) - La Réunion devient département (Loi n° 46-451).

1946 (13 juin) - Adoption par le Conseil général du « principe de la suppression du C.P.R. ».

1950 (27 décembre) - Décret portant dissolution du C.P.R. et autorisant le Département de la Réunion à exploiter en régie directe le Chemin de Fer de la Réunion (C.F.R.).

1951 (1er janvier) - Exploitation du C.F.R. en régie directe par le Département.

En 1952, 6 motrices et 6 remorques Floirat (Saint-Denis-sur-Seine) viennent remplacer les vieux Brissonneau et Lotz. Avec ces autorails légers, le C.F.R. compte lutter contre les autocars. Les transports en commun s'avèrent plus pratiques pour les usagers ; et les camions, de plus en plus nombreux et chargés de marchandises, représentent un important manque à gagner pour le Chemin de fer.

1954 (21 avril) - Adoption par le Conseil général du « principe de la suppression progressive du C.F.R. »

1954 (31 juillet) - La Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports décide « la fermeture progressive à l'exploitation du Chemin de Fer de la Réunion ».

1956 (15 mars) - Fermeture de la *Branche Sud*, entre Saint-Pierre et Le Port.

En 1956, la fermeture de la section entre Saint-Pierre et Le Port met un terme à la desserte ferroviaire de Saint-Pierre. Ne reste plus que la ligne Saint-Benoît (Km 0) au Port de la Pointe des Galets (Km 58 + 500).

En 1960, 3 motrices et 3 remorques Billard (Tours) entrent en service. Pour les voyageurs, seul le secteur entre Saint-Denis et le Port, avec la traversée des tunnels, présente encore un réel intérêt. Sur le reste de la ligne, entre Saint-Benoît et Saint-Denis, les autocars accaparent, sans mal, la plupart des voyageurs.

1962 (26 novembre) - Fermeture de la section entre Saint-Benoît et Saint-André.

1963 (15 mars) - Fermeture, pour le trafic de voyageurs, de la ligne entre Saint-André et Saint-Denis.



1963 (1^{er} juin) – Ouverture de la 1^{ère} route « en corniche », entre Saint-Denis et La Possession.

1963 (31 décembre) – Fermeture de la Branche Nord - Fin d'exploitation du C.F.R.

1964 (1^{er} janvier) – Mise en place d'un « service de secours ferroviaire », entre Saint-Denis et Le Port.

Les autorails Billard reprendront du service durant les fermetures de la route « en corniche », entre Saint-Denis et La Possession, après un éboulement ou lors de fortes pluies.

1966 – Suppression du « service de secours ferroviaire », entre La Possession et Le Port.

1976 (5 mars) – Ouverture de la 2^{ème} route « en corniche », entre Saint-Denis et La Possession.

1976 – Suppression du « service de secours ferroviaire ».

Le chemin de fer de La Réunion eut une fin semblable à tous les chemins de fer secondaires de France. Un matériel vieillot, un déficit chronique, l'abandon du public, et une lutte sans merci de la route... contre le rail. Malgré de nombreux rapports et projets, la modernisation du C.P.R. et du C.F.R. n'eut jamais réellement lieu... laissant ainsi le champ libre aux transports routiers.

Néanmoins, le C.P.R. et le C.F.R. se trouvent être à l'origine de nombreux bouleversements dans une société en pleine mutation. Durant près d'un siècle, des milliers d'ouvriers, de cheminots et de dockers, contribuèrent, par leur dévouement, parfois au prix de lourds sacrifices, au développement économique et social de l'île.

Extrait de la Chronologie

Le Petit Train Longtemps (Île de la Réunion)

Collection « Le Siècle des Petits Trains »

(Editions Cénomane, Le Mans / La Vie du Rail, Paris, 1992)

C.P.R. (Chemin de fer et Port de la Réunion) 1888-1950



C.P.R. - Insigne de casquette
(Coll. E. Boulogne)

**C.F.R. (Chemin de Fer de la Réunion)
1951-1963**



C.F.R. - Insigne du Service de la Voie et des Bâtiments
(Coll. Eric Boulogne)

Insigne bleu - Service de la Voie et des Bâtiments, dans les chemins de fer, service chargé de l'entretien des voies et des infrastructures ferroviaires)



Un convoi tracté par une locomotive Schneider O30 arrive à l'Étang-Salé et est dirigé, par l'aiguilleur à la manœuvre de l'aiguillage sur la voie d'évitement.

En cette période de pénurie en charbon, un tender - petit wagon fabriqué par les ateliers du C.P.R. du Port de la Pointe des Galets et contenant du bois - a été accroché à la locomotive.

Étang-Salé - années 1950
(Coll. E. Boulogne)



Flamme postale de l'Étang-Salé pour le Centenaire
du Chemin de Fer de La Réunion
1882 - 1982

Remerciements

Mme Evelyne Baillif – MM. Bernard Batou – Gérard Chotard – Jean-François Hibon de Frohen – Jean-Paul Marodon – Mario Serviable – Daniel Vaxelaire.

Archives départementales de La Réunion (Saint-Denis) – Association « Ti Train » (Association pour la Sauvegarde et le Patrimoine, la Rénovation et l'Exploitation du Chemin de Fer Réunionnais).

Principaux ouvrages consultés / Sources

Projet de Chemin de Fer, Rapport de la Commission d'Enquête et Cahier des Charges accepté par les Concessionnaires, H. Bridet, Saint-Denis, 1875

Concession d'un Port et d'un Chemin de Fer à la Réunion, Rapport fait au nom de la Commission chargée d'examiner la demande de MM. Lavallée et Pallu de la Barrière, L. de Lormel, Paris, 1876

Album de l'île de la Réunion, A. Roussin, troisième volume, 1883

Instructions générales concernant les divers services du Chemin de Fer et Port de la Réunion, Saint-Denis, 1909

Le Petit Train Longtemps, Ile de La Réunion, Éric Boulogne, Editions Cénomane, Le Mans / La Vie du Rail, Paris, Collection « Le Siècle des Petits Trains », Paris, 1992

Répertoire des Cartes Postales Anciennes de l'Île de La Réunion, J.-F. Hibon de Frohen, E. Boulogne, Y. Patel, J. Ryckebusch, Éditions JFHF, 2009

Locomotive ! / Le petit train de l'île de La Réunion, Éric Boulogne, Éditions Orphie, 2012

Choses de Bourbon, Pooka, 1888, Académie de l'Ile de La Réunion, Éditions Orphie, 2016

Saint-Paul et l'Ouest en 1900 (La Réunion lontan), Éric Boulogne, Jean-François Hibon de Frohen, Daniel Vaxelaire, Éditions Orphie, 2019

Le Chemin de fer de La Réunion / 100 évènements, Éric Boulogne, Éditions ARS Terres Créoles, Juin 2022

Ti train lontan / L'aventure ferroviaire de La Réunion, Archives départementales de La Réunion (ADR), Terla éditions, 2023

Coordination générale : Patrick BARTHET / Eric BOULOGNE

Maquette / Mise en page : Nicolas Ferandou (Studio ICP)

Fabrice Lauret (Studio ICP)

Imprimerie : INOPRINT, La Réunion - Dépôt légal : 24.09.19P

En collaboration avec Destination Sud Réunion, Office de tourisme de la CIVIS et la ville de l'Etang-Salé. Ce projet s'inscrit dans le cadre des 130 ans de la Ville de l'Etang-Salé

