

RÉHABILITATION DU CHEMIN DE FER ENTRE SAINT-DENIS ET LA POSSESSION

L'hirondelle arrête le train

Classés aux monuments historiques, les trains et la ligne de chemin de fer entre Saint-Denis et la Possession sont, théoriquement, destinés à la réhabilitation et à la remise en service. Malgré les volontés affichées, tout semble à l'abandon à cause de nids d'hirondelles que la direction de l'environnement a découverts dans les tunnels.



Éric Boulogne, Gérard Chotard et Patrick Barthet (de gauche à droite) déplorent le manque de volonté politique, responsable de l'abandon inavoué du projet de réhabiliter le Ti Train. (Photos David Chane)

De ce côté de l'hémisphère, les hirondelles ne font pas le printemps. Au contraire, les salanganes, pour reprendre leur nom local, font aujourd'hui broyer du noir aux adhérents de l'association Ti Train Lontan. Depuis qu'une colonie de cet oiseau endémique

des Mascareignes a été recensée dans le tunnel ferroviaire entre la Grande Chaloupe et la Possession, le projet de remettre en service les trois autorails de l'ex-CFR (Chemin de fer réunionnais) est à nouveau au point mort.

Il y a deux ans, les responsables de la Direction de l'environnement (Deal) ont rappelé aux promoteurs de la restauration du train que la salangane est un animal protégé. Ça a jeté un froid. Gérard Chotard, le président de l'association Ti Train depuis trente ans, s'est senti trahi et peine à trouver des mots polis pour résumer son sentiment. Depuis cette malheureuse remarque, plus rien n'avance. Cette année, l'association a dû limiter son activité d'entretien et de restauration à la maigre enveloppe de 3 000 € accordée par le Département.

Il n'est en effet plus envisageable de faire circuler un autorail dans le tunnel à moins de « déplacer la colonie recensée dans le tunnel du côté de Saint-Denis ». Telle est la seule piste qu'ont évoquée les fonctionnaires de la Deal. « Nous avons quand même l'impression que cette salangane sert de prétexte pour cacher le manque

de volonté politique de faire avancer le projet. On peut voir cet oiseau partout dans l'île, il suffit de lever la tête », remarque Patrick Barthet, le « spécialiste du tracé ferroviaire » de l'association.

Pour un chemin de fer touristique

« Dans le Jura, d'où je viens, il y a aussi des oiseaux dans les tunnels ferroviaires mais ils cohabitent très bien avec les trains et depuis toujours. Leur envol permet même de prévenir l'arrivée d'un convoi. » Éric Boulogne, « l'historien » du Ti Train note quant à lui que les z'hirondelles pays étaient sans doute présentes lorsque la ligne était exploitée entre 1882 et 1976 et qu'elles l'étaient assurément lors des circulations d'autorails sous l'égide de l'association: « On les voyait s'envoler. Si l'une d'elles rentrait accidentellement dans le train, on la relâchait ensuite pour qu'elle retourne dans le tunnel. En tout cas, nous n'avons jamais ramassé de cadavres d'hirondelle sur les voies. » Rappelons que le projet est am-



En 2015, les experts mandatés par le préfet encourageaient la mise en service d'un chemin de fer touristique entre Saint-Denis et la Possession.

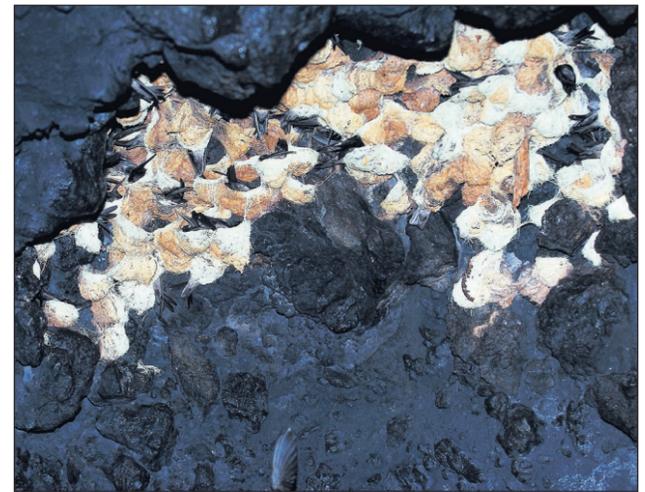
bitieux et, officiellement, soutenu par tout le monde: les élus, les services culturels de l'État et les experts. En septembre 2015, Le Quotidien rendait public le rapport de deux experts: Jean-Paul Balensi, de l'Union des exploitants de chemins de fer touristique et des musées (Unecto), et Alexandre Dusserre, du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG). Mandatés par le préfet pour « une mission d'expertise qui avait pour objet de favoriser la réhabilitation du train entre Saint-Denis, La Grande Chaloupe et La Possession », ils avaient conclu à la faisabilité de l'opération. Ils avaient même estimé qu'il était « souhaitable aussi d'étendre ce chemin de fer touristique vers l'est jusqu'à Saint-Denis ».

« Moins avancés qu'il y a trente ans »

Tous les voyants étaient alors au vert. Après le classement en 1994 « au titre objet des Monuments historiques » de la locomotive à vapeur Schneider de 1878, un arrêté préfectoral de 2014 inscrivait également les anciennes infrastructures ferroviaires en totalité, y compris les tunnels, ponts, rails, panneaux de signalisations depuis l'entrée du boulevard Sud à Saint-Denis jusqu'à la Possession. Aujourd'hui, tout est classé et attend d'être valorisé.

« Officiellement, tout le monde nous soutient. En réalité on reçoit plutôt des signes qui disent le contraire », déplore Gérard Chotard. Il cite l'exemple du chantier de la NRL qui a bitumé la voie et cassé le rail pour faire passer les camions: « Ils ne pouvaient sans doute pas faire autrement mais je doute qu'ils réparent les dégâts en fin de chantier. Voir que nous sommes moins avancés qu'il y a trente ans, à l'époque où il y avait une exploitation touristique avec le théâtre Volland, moi, ça me démolise. J'en ai marre. »

Assis dans l'ancienne gare, les trois militants rappellent tout l'enjeu de la réhabilitation du Ti Train: La Grande Chaloupe présente un concentré d'histoire avec le lazaret, le chemin de fer, les trois tracés



Les salanganes nichent un peu partout dans les cavernes de La Réunion, comme ici à Béluve. (Photo Emmanuel Grondin)

routiers du Littoral; un concentré de biodiversité aussi. Ils citent les succès touristiques d'autres lignes comme le chemin de fer du Vivarais en Ardèche. Quand on évoque la possibilité de puiser dans « le 1 % culturel » de la NRL, environ 20 millions d'euros (c'est d'ailleurs l'estimation de la réhabilitation avancée le 19 octobre dernier lors d'une réunion en préfecture), le président Chotard remet la pendule à l'heure: « Pas besoin d'investissements astronomiques pour remettre en service des voies qui sont déjà en bon état et installer un système d'éclairage indiquant les conduits d'aération comme issues de secours. On avait fait établir un devis à moins d'un million d'euros. » À l'heure où chacun constate que les structures muséales statiques n'attirent pas les foules, l'idée d'un train historique mériterait une attention plus soutenue.

Franck CELLIER

Quelques dates du Ti Train

- 1876. Déclaration d'utilité publique du port de la Pointe-des-Galets et du chemin de fer de Saint-Pierre à Saint-Benoît.
- 1882. Inauguration en deux temps de la ligne entre Saint-Louis et Saint-Benoît.
- 1946. Début de la défaite du rail face à la route: le Conseil général adopte le principe de la suppression du Chemin de fer.
- 1956. Fermeture de la « branche Sud ».
- 1962-63. Fermeture de la ligne entre Saint-Benoît et Saint-Denis et ouverture de la première route « en corniche » sur deux voies entre Saint-Denis et la Possession.
- 1964. Mise en place par la Setcor (Société des entrepreneurs de transports en commun de La Réunion) d'un « service

de secours ferroviaire » entre Saint-Denis et le Port. Le Ti Train sera mis en service en moyenne 80 jours par an, ce qui correspond, à la louche, au nombre actuel de jours de basculement pour cause de pluie.

- 1976. Ouverture de l'actuelle route du littoral sur quatre voies et suppression du « service de secours ferroviaire ».
- 1987. Création de l'association Ti Train Lontan qui remet en service ponctuellement, pour des trajets touristiques et culturels, le tronçon entre la Grande Chaloupe et la Possession grâce à la restauration des autorails Billard achetés par le CFR à la fin des années 1950. Mais, faute d'autorisation de transporter des passagers, les trains ne circulent plus depuis six ans.



Un détail qui agace les amoureux du train: le chantier de la NRL a bitumé et cassé les rails classés aux monuments historiques.



La remise en état du tunnel entre la Grande-Chaloupe et la Possession coûterait moins d'un million d'euros selon l'association, près de 20 M€ selon le rapport d'une réunion en préfecture.