

<http://7lameslamer.net/11-fevrier-1882-lotoray-larive.html>



Le chemin de fer et... l'attaque du train

- 7 au menu - 7 arrivé hier -



Date de mise en ligne : vendredi 6 avril 2018

Copyright © 7 Lames la Mer - Tous droits réservés

Inauguré le 11 février 1882, le chemin de fer a rythmé la vie des Réunionnais pendant plus de 80 ans. Avec même un épisode digne de la tradition western...



La locomotive.

Le convoi inaugural déraile à la rivière des Roches

C'est le 11 février 1882 que le chemin de fer de La Réunion est inauguré. Dix jours plus tard, il est ouvert à l'exploitation publique et pour la première fois, environ 300 Réunionnais utilisent ce moyen de transport.

Les rails courent sur 127 kilomètres de Saint-Benoit à Saint-Pierre et empruntent un tunnel creusé dans la montagne sur 11 kilomètres entre Saint-Denis et La Possession. Il s'agit alors du troisième tunnel du monde par sa longueur. Le convoi inaugural déraile à la rivière des Roches mais le chemin de fer va rythmer et transformer la vie des Réunionnais pendant plus de 80 ans ! Essentiel à l'économie de l'île, le chemin de fer devient aussi fer de lance des luttes syndicales, assurant le lien entre cheminots, dockers et ouvriers des usines.

800 ouvriers en grève

Les travailleurs du rail participent en 1902 à la création du « *syndicat professionnel des travailleurs du Chemin de Fer et Port de La Réunion* » et inaugurent la tradition de luttes qui déterminera l'histoire de la ville du Port, berceau du syndicalisme réunionnais, et celle de l'île. Les revendications, alimentées par la solidarité entre dockers, cheminots, ouvriers et marins des Messageries Maritimes, amèneront des avancées cruciales pour le peuple réunionnais.

En 1912, au CPR [Chemin de fer et port de La Réunion], sur 870 travailleurs, 400 sont syndiqués. La même année, les travailleurs créent l'« *Union Radicale et Radicale Socialiste des employés et ouvriers du CPR* » dont l'objectif prioritaire est d'obtenir l'application des avantages sociaux en vigueur en France. Quelques mois plus tard, 800 ouvriers du CPR entrent en grève pour réclamer des augmentations de salaires, la reconnaissance de leur syndicat et la démission de leur contremaître.



L'attaque du train

Dans la mythologie ferroviaire réunionnaise, on trouve les « boules-wagon » : détachées (sciées) des wagons, elles faisaient le bonheur des amateurs de pétanque. En 1948, les ateliers du CPR se lancent dans la fabrication de « boulets » destinés aux sportifs à la demande des Services de l'Education Physique et des Sports.

On trouve aussi l'attaque du train qui se joue le 6 avril 1914 à 18h, manière Hollywood, à la sortie du Port. Le train quitte la gare, direction Saint-Paul, quand soudain des galets pleuvent sur les wagons tandis que des ombres se hissent sur les marchepieds pour stopper le convoi. Le mécanicien accélère l'allure du train et contraint ainsi les assaillants à lâcher prise. Le train prend de la vitesse et les coups de galets pleuvent à nouveau blessant un passager. Attentat contre les travailleurs syndiqués qui rentraient chez eux ou règlement de comptes à l'approche des élections ?

Dans la mouvance du Front populaire, l'année 1936 sera déterminante aussi à La Réunion : le « *Syndicat général du personnel du CPR* » est créé au cours d'une réunion dans la salle du cinéma Casino, au Port. Le secrétaire général s'appelle Léon de Lépervanche (voir ci-dessous, en encadré). Dans la foulée, la Fédération Réunionnaise du Travail [FRT], affiliée à la CGT, voit le jour et regroupe le syndicat général du personnel du CPR, le syndicat des haleurs de pioches, le syndicat des dockers. La même année, cheminots et dockers se mettent en grève pour réclamer l'application des accords de Matignon [congrés payés, semaine de 40 heures...].



« Tout automobile » et coma circulatoire

Mais, l'horizon s'assombrit pour le chemin de fer réunionnais puisqu'en 1946, le conseil général adopte le principe de sa suppression. Quatre ans plus tard, le 27 décembre 1950, est actée la séparation administrative du port et du Chemin de Fer qui est baptisé : CFR. Le décret [N°50-1579] porte dissolution du CPR et autorise le

Département à exploiter en régie directe le Chemin de Fer de La Réunion [CFR].

Le 7 avril 1956, les travaux de construction de la route du cap Bernard, dite « *route en Corniche* », démarrent et sonnent le glas du chemin de fer. Le 31 décembre 1963, le dernier tronçon du chemin de fer « Saint-Denis/Le Port » est fermé. Il connaîtra une « seconde vie » éphémère en 1990 grâce à la troupe Volland qui choisit le site de l'ancienne gare de la Grande Chaloupe pour créer sa pièce de théâtre « *Lepervenche, chemin de fer* », écrite et mise en scène par Emmanuel Genvrin. À cette occasion les wagons du CFR, restaurés par l'association « Ti train », reprennent du service.

L'autorail réunionnais est mort, supplanté par le « tout-automobile ».

Notre île devra pourtant, tôt ou tard, se doter d'un moyen de transport collectif, efficace, durable et respectueux des normes environnementales.

7 Lames la Mer

Léon de Lépervanche

« La paix, le pain, la liberté ! »



Le jour du Léopard. Le 28 novembre 1942, Léon de Lépervanche met le maire pétainiste du Port aux arrêts et constitue le "Comité de salut public".

Léon de Lépervanche, cheminot élu député, vendeur de manioc, syndicaliste et militant de la Ligue des Droits de l'Homme et du Citoyen, maire de la Ville du Port de 1945 à 1961... Un destin hors du commun.

Poing dressé, Léon de Lépervanche, en tête du cortège hérissé de pancartes, réclame « *la paix, le pain et la*

liberté ». Descendant d'un chevalier breton, orphelin à 2 ans et cheminot à 16, il vend du manioc pour survivre pendant la guerre, fréquente la misère, milite à la ligue des Droits de l'Homme et du Citoyen, anime des cellules communistes et orchestre la résistance pendant ses déplacements en train. Cheminots, dockers, ouvriers sont ses frères de lutte.

La clameur des meetings-la-poussière du bazar

Le pouvoir colonial aux ordres de Vichy le place sous haute surveillance et le condamne pour ses activités politiques. Malgré la répression, le verdict populaire le propulse à la nouvelle assemblée nationale constituante où il contribuera, aux côtés de Raymond Vergès, à l'adoption de la loi du 19 mars 1946 qui transforme les quatre vieilles colonies en départements. Député, président du conseil général, etc., il est surtout maire du Port jusqu'à sa mort. Sous les dorures du Palais Bourbon à Paris, Léon de Lépervanche bataille pour La Réunion puis il se ressource dans la clameur des meetings-la-poussière du bazar et dans l'effervescence des bars du Port.

Ti Léon le révolutionnaire

Le 28 novembre 1942, avec ses fidèles camarades, il organise la guérilla urbaine contre les troupes pétainistes basées au port et contraint le maire, Léon Coaquette, à la démission. Il constitue un « comité de salut public » et prend la tête des opérations. Le Léopard, contre-torpilleur des Forces Françaises Libres, attend au large et, à 17h06, bombarde le dernier foyer de résistance à la batterie du port. Trois Portoïses sont tués ce jour-là. Au soir, La Réunion est libre.

Surnommé Ti Léon, ce révolutionnaire oscille entre deux mondes, bourgeoisie et prolétariat, cheminot et député, vendeur de manioc et maire. Seule la mort aura raison de ses idées et le trouvera usé à 54 ans par ses combats incessants, dans la petite case en tôles qu'il loue au Port, dans la rue qui passe devant l'église et qui porte désormais son nom.

NVL