

ARCHÉOLOGIE FERROVIAIRE MASCARINE : ESCALE HISTORICO-SOCIOLOGIQUE AUTOUR DES CHEMINS DE FER RÉUNIONNAIS

Frédéric GERBER
Archéologue
Ingénieur de recherche
Inrap

Résumé : L'archéologie ferroviaire est une jeune discipline, née il y a tout juste 20 ans, qui cherche à se développer depuis une dizaine d'années. Les récentes opérations archéologiques réalisées à La Réunion en 2020, à Saint-Denis puis à Saint-Benoît, ont démontré que les territoires d'Outre-mer, et tout particulièrement La Réunion, ont un rôle important à jouer dans la mise en place de cette spécialité.

Mots-clés : La Réunion, sondages, gare, train, aménagements anthropiques, mobilier archéologique

Abstract: *Railway archaeology is a young discipline, born just 20 years ago, and has been seeking to develop over the last ten years. The recent archaeological operations carried out on Reunion Island in 2020, in Saint-Denis and Saint-Benoît, have demonstrated that the French overseas territories, particularly La Réunion, have an important role to play in the development of this of this specialty.*

Keywords: *Reunion Island, excavations, railway station, train, anthropogenic developments, archaeological artefacts*

Si le travail de l'association *Ti Train Lontan* dont le siège est localisé à La Grande Chaloupe¹ avait permis depuis de nombreuses années de préserver la mémoire du chemin de fer réunionnais, aucune opération archéologique n'avait eu pour objet l'étude d'un aménagement ferroviaire sur l'île de La Réunion avant les diagnostics des projets

¹ Nous ne remercierons jamais assez MM. Patrick Barthet et Éric Boulogne, fers de lance de cette association, pour leur aide précieuse et indéfectible.

Nouvelle Entrée Ouest (NEO) à Saint-Denis² et celui de la rue Bertin à Saint-Benoît³ réalisés par une équipe de l'Inrap entre septembre et novembre 2020 pour le premier en décembre de la même année pour le second. Ces opérations ont été de véritables révélateurs de la quasi-absence de bibliographie sur cette jeune discipline archéologique, que ce soit en Outre-mer comme en Hexagone, en France comme dans la plupart des autres pays.

Une première synthèse sur l'archéologie ferroviaire a été produite dans le cadre du rapport scientifique de l'opération de Saint-Benoît remis en mai 2021 au service régional de l'Archéologie (SRA) – Direction des affaires culturelles (DAC) de La Réunion. Le sujet a ensuite fait l'objet de posters réalisés en collaboration avec le SRA et d'une présentation vidéo à La Grande Chaloupe dans le cadre des Journées européennes du Patrimoine⁴ en septembre 2021. La même année, une présentation des résultats de l'opération de Saint-Benoît, mais également de celle de la *Nouvelle Entrée Ouest* de Saint-Denis qui avait elle aussi fourni de nouvelles données d'archéologie ferroviaire, était publiée dans le *Bulletin de l'Académie de La Réunion*⁵. Toujours en 2021, ces données sont venues compléter la collection *Grands sites archéologiques* sur les serveurs du ministère de la Culture⁶.

En mars 2022, en association avec un autre archéologue de l'Inrap, Alexandre Coulaud, particulièrement sensibilisé à ce domaine de recherche du fait de ses nombreuses opérations archéologiques ayant croisé des aménagements ferroviaires en Guyane et dans les Caraïbes, nous décidons de lancer un plaidoyer pour que l'archéologie ferroviaire soit reconnue comme un sujet d'étude à part entière⁷. Enfin, en septembre 2022 était inaugurée aux Archives départementales de La Réunion l'exposition *Ti Train Lontan*, qui a présenté jusqu'en juin 2024 toute l'histoire du train sur l'île avec un encart sur l'archéologie ferroviaire en général et un autre sur les découvertes de Saint-Benoît⁸.

Nous reprenons et synthétisons l'ensemble de ces données dans cet article, en y ajoutant quelques éléments nouveaux.

² Frédéric GERBER, Mélissa BAFFERT, *La Réunion, Saint-Denis. NEO Phases 2 et 3, Nouvelle Entrée Ouest*, rapport de diagnostic, Inrap, 2021, 305 p.

³ Frédéric GERBER, Mélissa BAFFERT, *La Réunion, Saint-Benoît, Rue Bertin. De l'ancienne marine à l'ancienne gare ferroviaire*, rapport de diagnostic, Inrap, 2021, 119 p.

⁴ Virginie MOTTE (dir.), Hélène BATY, Nicolas BIWER, Thierry CORNEC, Marine FERRANDIS, Frédéric GERBER, Marie-Christine GINESTE, Marie-Hélène JAMOIS, Fabienne RAVOIRE, Laurence SERRA, Jonhattan VIDAL, « 2020 : bilan d'une année archéologique à La Réunion », *Bulletin de l'Académie de La Réunion*, n° 37, 2021, pp. 206-235.

⁵ Frédéric GERBER, « Septembre-novembre 2020 : diagnostic Nouvelle Entrée Ouest, phases 2 et 3, à Saint-Denis » ; « Décembre 2020 : diagnostic rue Bertin à Saint-Benoît », dans Virginie MOTTE (dir.), Annie BOLLE, Thierry CORNEC, Franck DECANTER, Frédéric GERBER, Marie-Christine GINESTE, Jonhattan VIDAL, « 2020 : Bilan d'une année archéologique à La Réunion », *Bulletin de l'Académie de La Réunion*, n° 37, 2021, pp. 297-299 et pp. 304-305.

⁶ <https://archeologie.culture.gouv.fr/ocean-indien/fr> [consulté le 04/01/2024].

⁷ Frédéric GERBER, Alexandre COULAUD, « Plaidoyer pour une archéologie ferroviaire », *Carnet Hypothèses de l'Association Française de Recherche en Archéologie Contemporaine*. [<https://afrac.hypotheses.org/449> mis en ligne le 17/03/2022 ; consulté le 04/01/2024].

⁸ Éric BOULOGNE, Damien VAISSE, Virginie MOTTE, Frédéric GERBER, Jonhattan VIDAL, Fanie PRECOURT, *Tirain Lontan : l'aventure ferroviaire à La Réunion*, catalogue de l'exposition aux Archives départementales de La Réunion, 16/09/2022-28/06/2024. Saint-Denis, Ter'la éditions, 2023, 176 p. ; avec des restitutions aquarellées de la gare de Saint-Benoît des origines à nos jours de Pascale GALIBERT, Inrap.

D) L'ARCHÉOLOGIE FERROVIAIRE, UNE DISCIPLINE EN MANQUE DE RECONNAISSANCE

À la question : « en quoi le patrimoine contemporain, comme le port du Barachois à Saint-Denis comblé en 1937 ou bien encore la recherche des voies de l'ancienne gare fermée en 1964 concerne l'archéologie ? », Dominique Garcia, président de l'Inrap en visite à La Réunion a répondu : « le rôle de l'archéologie commence quand il n'y a pas ou plus d'archives pour nous parler du passé »⁹. Et effectivement aussi curieux que cela puisse paraître, la mémoire écrite tout comme la mémoire orale s'effacent à une vitesse insoupçonnée. À La Réunion, où le récit des gramounes compte pourtant encore beaucoup, alors que nous présentions les résultats de nos travaux à l'Université, ma collègue Mélissa Baffert posa la question aux étudiants en Histoire et Géographie¹⁰, quant à leur connaissance de l'existence du port du Barachois... Ils ont tous répondu qu'ils découvriraient que Saint-Denis avait eu un port !

L'archéologie ferroviaire, discipline qui va fêter ses 20 ans, se consacre à l'étude des vestiges liés au développement et à l'histoire des chemins de fer. Ses enjeux incluent la préservation du patrimoine ferroviaire, la compréhension des évolutions technologiques et la contribution à l'histoire socio-économique.

Elle vise à documenter les infrastructures en relevant les caractéristiques des voies, des gares et des structures connexes pour en reconstituer l'aménagement initial. Elle s'intéresse à la chronologie des développements ferroviaires, en cherchant à dater et à comprendre les évolutions dans la conception des voies ferrées, des ensembles roulants (locomotives, wagons, voitures), et des systèmes de signalisation. Elle travaille à une contextualisation historique en reliant les découvertes archéologiques aux événements historiques, économiques et sociaux pour une vision holistique. Pour cela, elle s'appuie fortement sur l'analyse des archives (consultation de documents historiques, plans d'ingénierie et photographies d'époque pour guider les recherches).

Le terme d'archéologie ferroviaire n'est pas du fait des archéologues. Il a été inventé par les passionnés du rail, souvent des agents de la SNCF en activité ou retraités, rassemblés en associations : « 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.¹¹ ». 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 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.

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 déferées¹², maisons de garde barrière, ouvrages d'art en tous genres, matériel roulant), et l'idée d'un inventaire général a été lancée¹³. Parallèlement, les services régionaux de l'Archéologie ont commencé à prescrire des diagnostics et des fouilles sur ce thème qui appartient à

⁹ C'était le 20 octobre 2020, en présence de Mme la maire de Saint-Denis, Mme Ericka Bareigts, de plusieurs représentants de la Région, de la Communauté d'agglomération, et de la DAC-service régional de l'Archéologie, dans le cadre du « débat NEO ».

¹⁰ Présentation réalisée le 27 octobre 2020 dans le cadre de l'unité d'enseignement ouverte proposée par les agents du service régional de l'Archéologie-Dac de La Réunion.

¹¹ <https://www.chemins-a-fer.fr/index.php?page=Archeologie> [consulté le 05/01/2024].

¹² Le terme « déposées » s'emploie également.

¹³ <http://www.inventaires-ferroviaires.fr/> [consulté le 05/01/2024].

l'archéologie industrielle. Elle 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 aux axes 9 (*Économies de production des âges des métaux à la période contemporaine*), 12 (*Archéologie du monde contemporain*) et 14 (*Archéologie des paysages / sous-axes 14-3. L'emprise des sociétés humaines sur leurs territoires : aménagement des espaces inter-sites*) de la nouvelle programmation nationale. Mais les choses évoluent peu à peu comme en témoigne le constat qui est fait dans ce document du CNRA qui insiste par ailleurs sur le rôle majeur qu'ont à jouer les départements d'Outre-mer en la matière :

« L'archéologie préventive livre progressivement des occurrences répétées de plateformes ferroviaires et gares de voyageurs, de fours de faïencerie, de meuneries ou de verreries. Encore rares, on observe néanmoins l'émergence d'ambitieux programmes collectifs de recherches, pluridisciplinaires, comme celui de Bordeaux Métropole sur la mise en enquête des activités industrielles des XVIII^e et XIX^e siècles. Les Outremeriens en revanche constituent un gisement sans pareil et dont l'intérêt scientifique doit clairement ne pas uniquement ressortir des Antilles et de l'Océan Indien, mais aussi investir les recherches dans l'Hexagone. C'est bien sur ces territoires que l'on aborde de manière raisonnée la question de l'industrialisation et de la désindustrialisation. Les usines sucrières en tête font l'objet d'une attention poussée, comprenant l'appareil productif (bâtiments, machines) mais aussi les éléments résidentiels et autres aménagements des domaines. Les habitations sucrières apportent un témoignage particulièrement riche sur les derniers instants d'un modèle agricole et économique où l'on assiste à la mécanisation d'une partie de la chaîne opératoire. Nombre de ces sites recèlent ainsi des installations de cuisson, moteurs à vapeur et machines diverses dont peu d'exemplaires sont recensés dans le monde. Il s'agit là d'un patrimoine industriel exceptionnel dont l'étude et la valorisation méritent d'être entreprises en urgence »¹⁴.

Des éléments d'archéologie ferroviaire sont régulièrement recensés en Guyane et dans les Antilles, depuis une dizaine d'années notamment comme nous l'avons dit par les travaux d'Alexandre Coulaud. À La Réunion, comme évoqué précédemment, 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 conduites par l'Inrap, une première étude sur la gare de Saint-Denis a été réalisée en 2020 dans le cadre du projet NEO, et une autre sur la gare du kilomètre zéro, à Saint-Benoît. Ces différents éléments peuvent être structurels (voies, ballasts, quais, plaques-tournantes...), mais également matériels (rails, roues de wagons, éléments de traverses ou tire-fonds, éléments de machines à vapeur...) ¹⁵.

En hexagone, la première fouille d'une gare de la seconde moitié du XIX^e siècle, remonte à 2004, avec les recherches conduites par Nùria Nin¹⁶ sur le bâtiment voyageur de l'ancienne gare d'Aix-en-Provence¹⁷. Mais c'est surtout en 2017, que la fouille de la

¹⁴ Document provisoire de la nouvelle programmation nationale de la recherche archéologique au 11 juillet 2023 : <https://www.culture.gouv.fr/content/download/329707/5770789?version=50> [consulté le 05/01/2024], pp. 114-115.

¹⁵ Alexandre COULAUD (dir.), *Guadeloupe, Le Moule, N5, route de Saint-François, Habitation Zévallos*, rapport de diagnostic archéologique. Inrap, 2022, 355 p.

¹⁶ Mission Archéologique de la Ville d'Aix en Provence.

¹⁷ <https://www.aixendecouvertes.com/ancienne-gare-aix-en-provence/> [consulté le 05/01/2024].

toute première gare ferroviaire de voyageurs de France¹⁸, la gare de Le Pecq dans les Yvelines, inaugurée en 1837, a fait découvrir à un public fasciné l'existence d'un patrimoine totalement oublié¹⁹. Cette gare, terminus de la ligne Paris-Saint-Lazare/Saint-Germain-en-Laye, montrait que faute d'archives complètes conservées, le ferroviaire faisait déjà partie du domaine de l'archéologie. Très récemment, des surveillances de travaux à Metz, ont permis à Nicolas Morelle²⁰ de mettre en évidence une fosse à piquer, vestige de la toute première gare française de Metz (1850), détruite lors de la nouvelle configuration de la gare allemande en 1878.

Bien que le domaine ferroviaire soit généralement associé au transport de passagers ou de marchandises, son influence peut s'étendre à divers domaines à travers des contextes d'utilisation variés. Les territoires ultramarins tels que la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et La Réunion illustrent une utilisation intensive des voies ferrées dans le secteur de l'industrie de la canne à sucre à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle. La Guyane, en particulier, a adopté une approche polyvalente, mettant en place rapidement et densément des chemins de fer pour soutenir l'établissement des pénitenciers, tels que les bagnes de Guyane à partir de 1853 jusqu'au début des années 1950. Dans ce contexte spécifique, le chemin de fer a servi de vecteur pour l'approvisionnement ou l'évacuation de matériaux (exploitations forestières, carrières...) ainsi que pour le transport de personnel ou d'éléments liés à la culture, tels que la canne à sucre, cultivée par d'anciens bagnards libérés et transformée (sucre, tafia, rhum) par les bagnards en cours de peine²¹.

Le domaine militaire occupe également une place importante dans l'aménagement ferroviaire, observable là encore à travers l'archéologie préventive. Divers diagnostics archéologiques significatifs témoignent de l'importance cruciale de ces réseaux logistiques pendant la Grande Guerre. C'est notamment le cas du camp américain de Marcilly-sur-Tille en Côte d'Or²², et ceux de Mesves²³ ou de l'*Hospital Center* de Mars-sur-Allier dans la Nièvre²⁴. Bien que ces voies de communication soient couramment utilisées pour le transport de troupes, l'évacuation sanitaire et le transport de matériel,

¹⁸ Fouilles conduites sous la direction de Ludovic Decock de l'Inrap cf. Ludovic DECOCK, « La fouille de la garde du Pecq », *Patrimoine industriel*, 72, pp. 8-15.

¹⁹ La première ligne de chemin de fer en France, mise en service en 1827, avec des wagons tractés par des chevaux, était destinée au transport de la houille, entre Saint-Étienne et Andrézieux (Loire). Elle fut la première ligne ouverte aux voyageurs (1832), mais toujours avec une traction animale. La gare du Pecq est la première exclusivement destinée aux voyageurs, à avoir accueilli un train tracté par une locomotive à vapeur.

²⁰ Metz Métropole-Pôle Archéologie Préventive, cf. Nicolas MORELLE (dir.), *Metz (57) « Huit fosses d'arbres de la rue Pasteur »*, rapport de diagnostic. Metz Métropole-Pôle Archéologie Préventive, 2021, 49 p.

²¹ Didier RIGAL, *Guyane, Saint-Laurent-du-Maroni, Saint-Maurice, Route des chutes Voltaire*, rapport de fouille archéologique préventive. Inrap, 2020, 363 p.

²² Frédéric DEVEVEY, *Bourgogne, Côte-d'Or, Marcilly-sur-Tille, Sondages archéologiques sur la gare régulatrice française, 1914-1919, de Marcilly-sur-Tille*, rapport de diagnostic archéologique. Inrap, 2011, 102 p.

²³ Guillaume CHARRIERE, *Étude archéologique du réseau hospitalier américain de la Première Guerre mondiale : l'exemple du camp de Mesves dans la Nièvre*, Mémoire de Master 2 Archéo-Géo-Sciences. Dijon, Université de Bourgogne, 2017, 81 p.

²⁴ Nicolas TISSERAND, Alexandre COULAUD (dir.), *Saint-Parize-le Châtel (Nièvre), occupation néolithique et témoignage exceptionnel de la Première Guerre mondiale : l'hôpital américain de Saint-Parize-le-Châtel*, rapport de diagnostic archéologique, Inrap, 2 tomes, 2014, 182 p. ; Alexandre COULAUD, Manon MARIETTE, Robin PERARNAU, « L'empreinte américaine durant La Grande Guerre : persistance des vestiges américains en France (1917 à 1919) », dans les actes du colloque « IMPACT 14-18 », Reims, 20-21 septembre 2018, *Revue de Géographie historique*, 14-15 (« Impacts environnementaux et approches spatiales de la Grande Guerre »), 2019, pp. 87-96.

elles jouent également un rôle essentiel dans le déploiement d'artillerie de toutes tailles, assurant les manœuvres et le ravitaillement en hommes et munitions.

Ces vestiges, parfois très restreints, révèlent la présence de chemins de fer de différentes importances et tailles dans des zones inattendues qui, de nos jours, ne sont plus équipées pour cela : que ce soit dans le monde industriel, militaire, ou les transports urbains ou ruraux (tramways, funiculaires).

II) LE TRAIN À LA RÉUNION

La configuration topographique de l'île de La Réunion et son climat tropical font que ce sont essentiellement les plaines côtières qui sont habitées. L'intérieur des terres est très escarpé, difficile d'accès et souvent très humide.

Avant la construction du chemin de fer et du port de la Pointe des Galets, l'essentiel de l'exportation et de l'importation de marchandises est réalisé par l'intermédiaire des « marines » : héritières du premier aménagement mis en place par le gouverneur Labourdonnais au XVIII^e siècle, il s'agit de grands pontons, longs souvent d'une cinquantaine de mètres, permettant aux chaloupes d'accoster sans se faire rosser par la houle souvent violente sur les récifs volcaniques qui marquent le pourtour de l'île, couplés à des entrepôts. Elles ont marqué le paysage réunionnais jusqu'à la fin du XIX^e siècle, et quelques-unes ont même subsisté jusque dans la première moitié du XX^e siècle. Nous allons voir que le problème de l'accès à la mer est à l'origine de l'implantation du chemin de fer réunionnais.

Comme l'ont montré les historiens réunionnais, et notamment Éric Boulogne, l'idée du chemin de fer pour convoyer en un pôle unique les marchandises tant d'importation que d'exportation, notamment les productions des usines sucrières, apparaît dès 1858. Il s'agit alors, pour les grands propriétaires de la moitié nord de l'île, de lutter contre le développement du port de Saint-Pierre (tout au sud), dont la construction venait d'être entamée.

Le site de la Pointe des Galets, sur la côte occidentale, entre Saint-Paul et Saint-Denis est retenu. Toutefois, dans un premier temps, rien ne se passe. Ce n'est qu'en 1872, que le projet de port marchand renaît, et en 1874 qu'il est réellement lancé. Il prévoit parallèlement à la construction de cette gigantesque infrastructure, l'établissement d'une ligne de chemin de fer, allant de Saint-Pierre au sud, jusqu'à Saint-Benoît à l'est, avec de nombreux ouvrages d'art et des tunnels.

En 1876, le port de la Pointe de Galets et le chemin de fer allant de Saint-Pierre à Saint-Benoît sont déclarés d'utilité publique. Les terrains à prendre pour la construction du port et du chemin de fer situés sur les 50 pas géométriques sont cédés en concession gratuite pour 99 ans. Cependant, il faut attendre le 28 février 1878, pour voir la création de la Compagnie du Chemin de Fer et du Port de La Réunion, la CPR, qui obtient le marché de réalisation des travaux publics, ainsi que la concession du port et du chemin de fer. Les travaux débiteront en 1878 pour le chemin de fer et 1879 pour le port. Plus de 15 000 ouvriers²⁵ seront mobilisés pour ce dernier, et il sera inauguré 7 ans plus tard,

²⁵ Pour rappel, la traite humaine est théoriquement prohibée en 1817 et effective en 1830. L'abolition de l'esclavage, décrétée le 27 avril 1848, est prononcée officiellement le 20 décembre suivant à La Réunion par le commissaire de la République Sarda Garriga.

en 1886. Le chemin de fer qui nécessita 8 000 ouvriers, sera mis en exploitation quant à lui, dès 1882.

Deux lignes de voies métriques (c'est-à-dire large d'un mètre) sont construites, partant toutes les deux de la Pointe des Galets [Fig. 1]. L'une vers le sud jusqu'à Saint-Pierre, d'un peu plus de 80 km, et l'autre vers l'est, jusqu'à Saint-Benoît, soit 50 km. Chaque ville est dotée d'une gare avec un bâtiment destiné aux voyageurs, et un ou plusieurs grands entrepôts pour les marchandises. Sur l'ensemble du réseau, les traverses sont initialement en bois, elles seront remplacées par des traverses métalliques, probablement à la sortie de la Seconde Guerre mondiale. Toutefois, sur certains secteurs, les traverses en bois encore de bonne qualité ont pu être maintenues. Le train mis en place, à l'origine essentiellement pour des raisons économiques, va très rapidement permettre le déplacement des populations ; les gares étaient des points de ralliement où les gens aimaient se rencontrer, tout en se promenant sur le front de mer.

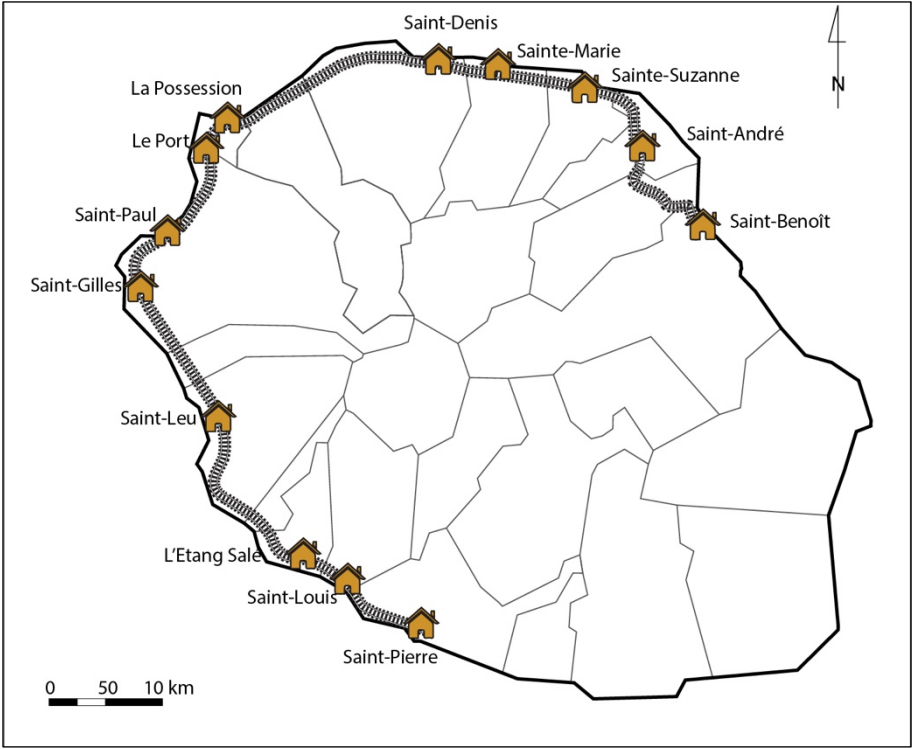


Fig. 1 : Le chemin de fer à La Réunion 1882-1976, avec la localisation des 13 gares (DAO F. Gerber, Inrap)

Dans la seconde moitié du XX^e siècle, le développement du réseau routier va conduire inexorablement à la fermeture des lignes ferroviaires. La ligne sud ferme dès 1957, la ligne nord est également affectée par tronçons. La section entre Saint-Benoît et Saint-André (côte est) est fermée en 1962, et celle entre Saint-André et Saint-Denis en 1963. Le tronçon entre La Possession (un peu au nord de la Pointe des Galets) et Saint-Denis subsiste jusqu'à l'ouverture de la première route en corniche construite le long du littoral, le 1^{er} juin 1963. La ligne n'est toutefois pas démantelée, un service de secours

ferroviaire étant alors mis en place. L'ouverture en 1975 de la route du littoral aura pour conséquence la disparition définitive du chemin de fer à La Réunion l'année suivante.

III) 2020 : LE TRAIN À SAINT-DENIS

Malgré une disparition relativement récente, même si c'était il y a déjà plus d'un demi-siècle, et le fait que certains bâtiments de la gare soient encore en élévation, les détails du chemin de fer dionysien disparaissent peu à peu. Le diagnostic archéologique réalisé entre septembre et novembre 2020 dans le cadre du projet NEO, qui venait compléter celui réalisé en 2017, a été l'occasion de restituer le tracé complet des voies et d'étudier la manière dont celles-ci avaient été aménagées [Fig. 2].



Fig. 2 : Le réseau ferré de Saint-Denis reconstitué (DAO F. Gerber, Inrap)

Depuis l'ouest, la voie ferrée arrive par le tunnel de La Montagne (du nom de la proéminence qui domine la ville), percé sous le Cap Bernard. Elle traverse la rivière Saint-Denis sur un long ouvrage d'art, puis passe en ville en empruntant la rue de Nice. Elle bifurque ensuite vers le sud-est pour longer la côte. En dehors d'une voie secondaire qui desservait la caserne d'artillerie, le diagnostic archéologique a porté essentiellement sur la zone de l'ancienne gare de Saint-Denis et son dense réseau de voies.

Le bâtiment principal de la gare voyageur est construit dès 1882, mais les ailes de chaque côté ne le seront que l'année suivante. La gare ferroviaire de Saint-Denis est ainsi inaugurée dès 1883. La zone réservée aux voyageurs n'est qu'une toute petite partie du complexe, de grands entrepôts à marchandises, les longères, tout comme les bâtiments réservés aux personnels et aux ateliers, se développent le long des voies, vers le nord-ouest, sur près de 200 m.

À la fin de l'année 1963, la gare devient le terminus de la section La Possession/Saint-Denis. La ligne n'est maintenue que pour le fret entre Saint-Denis et Saint-André. Mais dès l'année suivante, on assiste à la fermeture de la branche nord, celle reliant Saint-Benoît à Saint-Denis. Les photos aériennes de l'IGN montrent que les voies sont en partie déferrées dès 1966 et qu'elles ont totalement disparu en 1969. La gare abrite ensuite la gare routière jusqu'à la construction toute récente de la gare des cars jaunes, 400 m plus à l'est.

D'importants travaux d'aménagements, de décaissement et de remblaiement ont lieu en amont de la gare au début des années 1970. De très larges et profondes tranchées sont ouvertes pour prolonger les principaux collecteurs de la ville jusqu'à l'océan.

A. Première rencontre avec les installations ferroviaires

Les sondages²⁶ ouverts dans le triangle formé par le boulevard Gabriel Macé, la rue Jules Aubert et la rue de Nice, portaient sur un secteur qui, de la fin du XIX^e siècle jusqu'à la fin des années 1960, était pris entre la voie principale du chemin de fer, et la voie secondaire qui dessert la caserne d'artillerie. Longtemps non occupé, il est bâti dans le courant des années 1950, et la vue aérienne de 1961 de l'IGN, laisse apparaître trois maisons et leurs jardins sur cet espace [Fig. 3]. Elles seront rasées dans les années 1990 pour laisser place aux aménagements actuels.

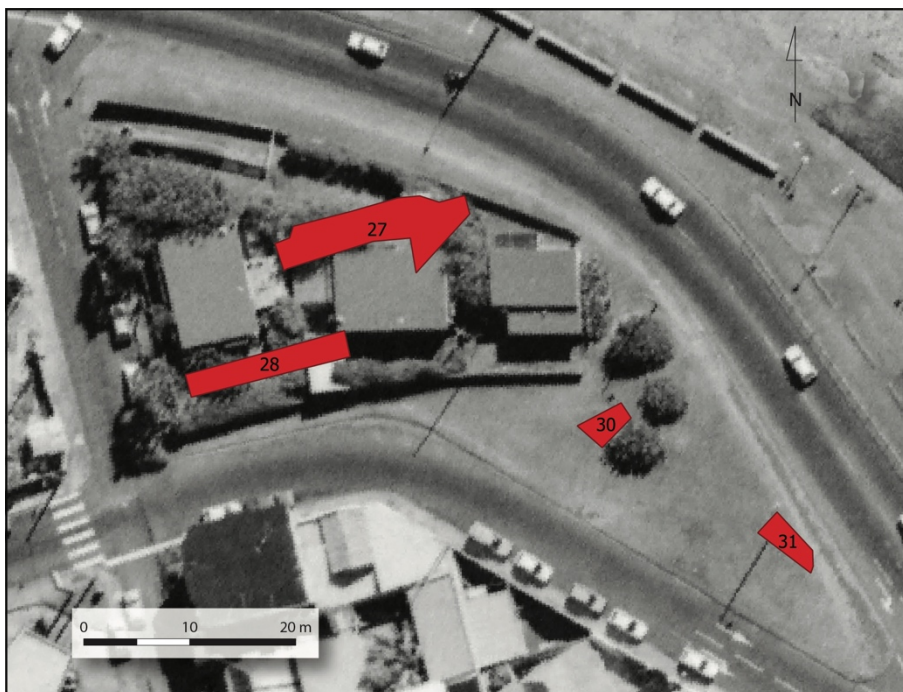


Fig. 3 : Le secteur 7 en 1989. Extrait d'une vue aérienne de 1989 (IGNF_PVA_1-0_1989-06 02__C92PHQ6031_1989_REU115_0005-0041) (DAO F. Gerber, Inrap)

Des remblais contenant des éléments de démolition prennent place juste au-dessus du substrat. Ils incluent en abondance des tuiles mécaniques, de la céramique et du verre. Dans le sondage 27, un fragment de raidisseur de rail²⁷ et un fragment de rail apparus au sommet des remblais, évoquent les deux voies de chemin de fer qui passaient à proximité immédiate. Dans le sondage 30, positionné en partie sur le tracé de l'ancienne voie principale du chemin de fer réunionnais, un remblai de limon sableux brun noir avec de très nombreux galets décimétriques, des éclats de blocs et des galets

²⁶ Sondages 27, 28, 30 et 31.

²⁷ « Ces objets concaves et de forme ovoïde sont posés à l'interface entre le ballast et le rail, en plus des traverses, au passage des trains. Des attaches sont parfois encore visibles, ainsi que la marque du fabricant. » cf. Thierry CORNEC, 2020, *DROM, La Réunion, Saint-Denis, 3 rue Militaire, Caserne Lambert*, rapport de diagnostic, Inrap, 2020, p. 35.

concassés (0/80) constituant un ballast (?), semble correspondre au vestige de celle-ci. Ceci indiquerait que les niveaux sous-jacents correspondent soit à une occupation antérieure à l'installation du chemin de fer, soit plus probablement à un remblaiement destiné à préparer la plateforme devant recevoir les voies. Et, on remarque effectivement que l'essentiel du mobilier issu des deux sondages est homogène et renvoie plutôt à la fin du XVIII^e siècle et la première moitié du XIX^e siècle, même si quelques éléments fixent un *terminus post quem* à la fin du XIX^e siècle.

B. Les éléments liés à la gare ferroviaire (sondages 35, 37 et 39, 40, 41, 42, 43)

La plateforme ferroviaire de la gare de Saint-Denis ne couvre pas moins de 1,8 ha. Comme cela vient d'être rappelé, elle est installée entre 1881 et 1883 sur un espace qui correspond au XVIII^e siècle et durant une bonne partie du XIX^e siècle à un espace littoral couvert de dunes de sable. Outre les trois bâtiments principaux encore en élévation (longères 1 et 2, gare voyageurs), des constructions annexes parsemaient le site, et pas moins de 12 voies principales et secondaires étaient réparties de part et d'autre des grands hangars [Fig. 4].

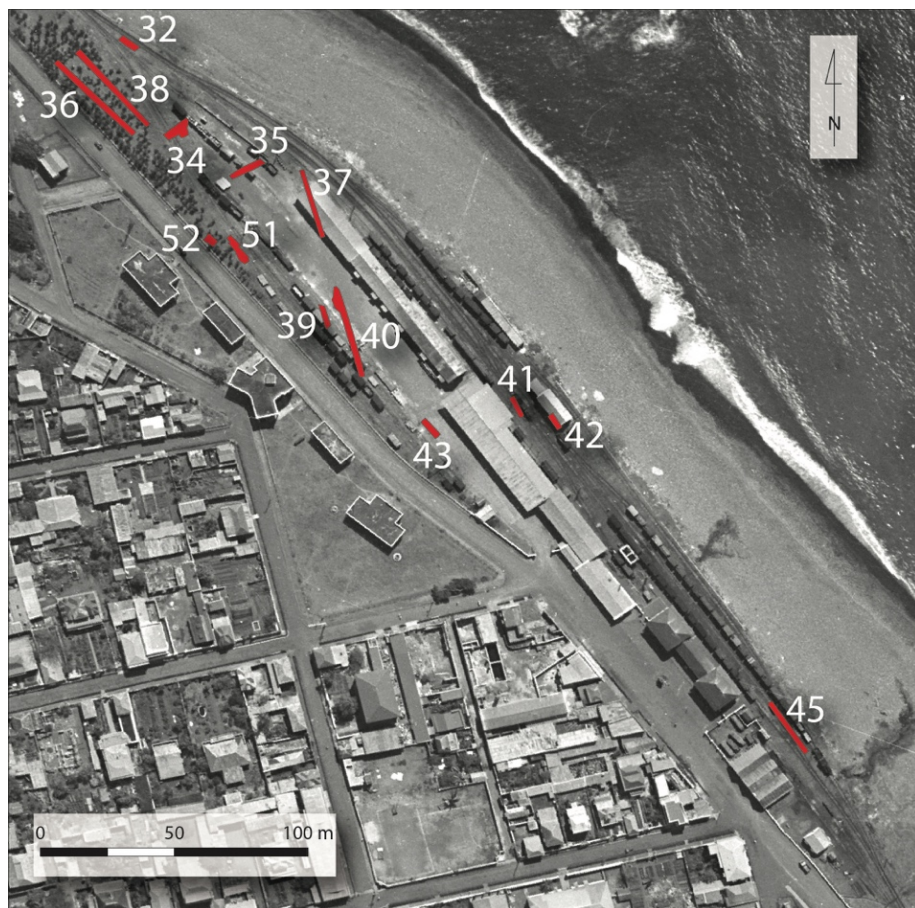


Fig. 4 : Localisation des sondages autour de la gare ferroviaire sur l'orthophotographie aérienne de 1950 (IGN 974-1950-0335-7695-U40S-0M50-E080)
(DAO F. Gerber, Inrap)

1) Les voies

Le premier sondage à avoir livré un niveau probablement en lien direct avec la gare, est le sondage 34, avec une couche de blocs et de galets pris sur une épaisseur d'environ 0,80 m dans une matrice limoneuse fortement indurée, retrouvée à 2,20 m de profondeur²⁸, qui pourrait correspondre à la couche formant la plateforme ferroviaire. Les sondages ont en effet permis d'observer la façon dont cette plateforme a pu être aménagée à la fin du XIX^e siècle [Fig. 5]. Dans un premier temps, on a écrêté les dunes de sable qui se trouvaient là (Us 211 : sables noirs à olivine et Us 212 : sables et gros galets blonds), apporté quelques remblais (Us 213), puis mis en place la plateforme elle-même, en accumulant sur une épaisseur de 80 cm des blocs et des galets, pris dans une matrice limoneuse fortement indurée, probablement par des effets de compactage (Us 210b). Rails et traverses ont systématiquement été démontés, il ne reste donc plus des voies que les couches de ballast, épaisses d'environ 20 cm, qui sont constituées de galets concassés (Us 210a, épaisseur de 15 cm).



Fig. 5 : Gare de Saint-Denis, stratigraphie N.-O./S.-E. du sondage 41, mettant en évidence les différentes phases d'aménagement de la plateforme ferroviaire (Photo M. Baffert, Inrap)

Le sondage 39, calé entre les poteaux de l'éclairage public et un gros collecteur, a malheureusement dû être rapidement arrêté à cause de la présence de nombreux réseaux inattendus²⁹. Il a cependant livré sous l'humus et des remblais de castine et galets³⁰, à 0,85 m de profondeur³¹, un sol très compact composé de pierres et de galets posés côte à côte, face plane vers le haut, dans une matrice limono-sableuse. Il était recouvert en

²⁸ 6,20 m IGN 1989.

²⁹ Un câble électrique récent (éclairage ?), un câble électrique ancien dans un tube pvc (H.S. ?), deux tranchées récentes, et l'un des drains que l'on retrouve dans le sondage 40. Ces éléments, absents des réponses à la DICT ont bien entendu été signalés aux services de la Mairie.

³⁰ Il s'agit de toute évidence de la sous-couche de la chaussée de l'ancienne gare routière.

³¹ Vers 7,15 m au-dessus du niveau de l'océan (IGN1989).

surface par une petite couche de sable avec de petits galets. Son positionnement sur les photographies aériennes de l'IGN des années 1949 et 1950, permet de l'interpréter comme une chaussée de circulation entre deux des voies secondaires de la gare ferroviaire. Un aménagement un peu similaire a d'ailleurs été mis en évidence récemment lors du diagnostic archéologique portant sur la gare ferroviaire de Saint-Benoît, qui est présenté dans le chapitre suivant.

Cette interprétation est renforcée du fait de la présence de la même couche de ballast (Us 196)³² épaisse de 22 cm et de la même couche de sable (Us 199) dans la partie sud du sondage 40, qui confirme la présence de voies ferrées de part et d'autre de ce sol [Fig. 6]. La stratigraphie au-dessus de la couche de ballast est relativement simple : sous 23 cm de bitume et de couche de forme (Us 193) apparaît une couche de castine grossière (Us 194) qui correspond à la sous-couche de la voirie mise en place du temps où l'ancienne gare ferroviaire était devenue la gare routière. Elle recouvre une chaussée composée de petits blocs et de galets noyés dans une matrice limono-sableuse et de grave, très compacte (Us 195). Cette couche reste à ce jour, difficile à interpréter. Elle intervient entre l'abandon de la ligne de chemin de fer et la mise en place de la chaussée bitumée de la gare routière.



Fig. 6 : Stratigraphie de l'extrémité sud du sondage 40, sur laquelle apparaît la couche de ballast Us 196, correspondant à l'une des voies secondaires de la gare de Saint-Denis (Photo M. Baffert, Inrap)

À l'extrémité sud de l'ancienne plateforme ferroviaire, juste après le bâtiment des voyageurs, le sondage 45 a été implanté sur la zone de passage de la voie principale³³.

³² La couche apparaît à 7,20 m IGN 1989.

³³ La présence de réseaux, et la recherche de la préservation des zones de circulation, ne nous ont pas permis d'implanter ce sondage perpendiculairement aux voies.

Une couche de ballast (Us 226)³⁴, épaisse de 25 cm, qui apparaît à 0,60 m de profondeur sous la couche de préparation du revêtement du parking, est le seul vestige de ce passé ferroviaire. Elle repose directement sur une couche naturelle de sable noir à olivine, comportant des galets blonds.

2) Les bâtiments

Le sondage 42, qui présentait la même stratigraphie³⁵ que le sondage 41, a révélé par ailleurs sur son flanc est, une tranchée, apparue directement sous le bitume et sa sous-couche (Usc 217)³⁶. Large d'au moins 0,55 m, elle descend profondément dans les sables, jusqu'à une profondeur de plus de 2 m. Elle est comblée essentiellement de galets et de sable. Elle correspond aux fondations d'un bâtiment qui apparaît sur la vue aérienne de l'IGN de 1950, en vis-à-vis de la longère 1. Elle a livré un fragment de bouteille à alcool de la première moitié du XIX^e siècle.

Le sondage 35 a laissé apparaître sous des remblais récents³⁷, une fosse maçonnée, comblée de sable. Les murs qui apparaissent à 0,80 m de profondeur, sont constitués de deux parements de gros galets taillés de manière à présenter une face plane, et un blocage à base d'éclats. Épais de 0,55 à 0,60 m, ils sont montés avec un mortier grisâtre qui ressemble à du ciment. La vue aérienne de 1950 permet de voir que le sondage recoupe l'emplacement d'un bâtiment annexe de la gare. Cette structure aurait pu être une cave, ou bien encore une fosse septique.

À l'est de l'aménagement apparaît un remblai de galets petits, moyens et gros dans une matrice sableuse grise, qui semble venir en appui contre le parement externe des murs. Il s'agit du comblement de la tranchée d'un collecteur en fibrociment, qui a été aperçu en fond de tranchée à 2,50 m de profondeur, et qui traverse le sondage de biais.

Aucun vestige du bâtiment appartenant à la gare, qui apparaît sur la vue aérienne de 1950, n'a été retrouvé dans le sondage 37. Il est probable qu'il était peu fondé et que l'aménagement du parking de l'ancienne gare routière a entraîné sa totale disparition. À sa place, on découvre sous une épaisse couche de bitume, un imposant litage de remblais de galets, sur une épaisseur de 1,20 m. Dans le quart sud du sondage, le dernier niveau de remblai recouvre, à 1,60 m de profondeur³⁸, une section de chaussée proche de celle observée dans le sondage 38, utilisant une couche argilo-sableuse orangée comme liant, mais des galets beaucoup plus petits que précédemment. Le plan de 1862 permet de confirmer qu'il s'agit bien là encore du boulevard Lancastel. Elle reposait directement sur les sables noirs à olivine mêlés à de gros, voire très gros, galets marins.

Le plan de 1862, tout comme le plan relevé l'année suivante en prévision de nouveaux travaux sur les batteries de défense côtière³⁹, font apparaître un bâtiment avec ses annexes et un lopin de cultures, tout près de l'emplacement du sondage 37. Cet habitat modeste (?) n'a pas pu être sondé, car situé en grande partie sous les bâtiments récents, dont l'un abrite la réserve de gaz alimentant le restaurant La Gare du Nord, et sous le sentier littoral nord.

³⁴ À 7,30 m IGN 1989.

³⁵ Ballast Us 214, à environ 75 cm de profondeur.

³⁶ La partie haute était cependant fortement perturbée par le passage d'un réseau d'eau pluviale.

³⁷ Épaisseur globale de 80 cm. Niveau d'apparition des arases de murs à 7,20 m IGN 1989.

³⁸ Vers 6,40 m IGN 1989.

³⁹ FRANOM24_23DFC0882.

Un des sondages a montré que le sol pavé qui desservait les entrepôts de la longère la plus à l'est, a été conservé tel quel sous les remblais d'aménagement de l'ancienne gare routière. Il est composé de gros galets coupés de manière à constituer une surface plane, plantés dans un lit de sable [Fig. 7]. Il est probable que ce sol date de la construction de la gare, c'est-à-dire du début des années 1880. Un petit sondage a permis de voir que le niveau de circulation épais de 5 cm était conservé sous le pavement, directement par-dessus les sables déposés par l'océan Indien.



*Fig. 7 : Pavement de galets au-devant des entrepôts de la gare ferroviaire (sondage 43)
(Photo M. Baffert, Inrap)*

Comme on pouvait le craindre, il semble donc ne pas rester grand-chose des installations ferroviaires de la gare de Saint-Denis, les voies ayant été déposées, et la zone fortement remaniée à partir de la fin des années 1970. Il n'est cependant pas impossible qu'il reste quelques vestiges qui n'ont pas encore été localisés (fosses de visite, fosses de vidanges, manches à eau, etc.), qui permettraient d'étudier plus en détail le fonctionnement de la gare et du dépôt de Saint-Denis, notamment dans ses premières décennies de fonctionnement.

IV) LA GARE DU KILOMÈTRE ZÉRO À SAINT-BENOÎT, VÉRITABLE RÉVÉLATEUR

Il ne subsiste de nos jours de la gare ferroviaire de Saint-Benoît qu'un bâtiment en ruine : celui des voyageurs [Fig. 8]. Elle fut pourtant jusqu'en 1962, le point de départ de la ligne qui allait jusqu'à Saint-Pierre en passant par Saint-Denis. Bâtie entre 1879 et 1881, elle comportait également un entrepôt à marchandises, un dortoir pour les mécaniciens, une plaque tournante servant à retourner les locomotives qui repartaient vers Saint-Pierre et bien entendu des voies secondaires. La ville de Saint-Benoît ayant lancé un projet de réaménagement de ce secteur de la rue Bertin,

un diagnostic archéologique a été prescrit par le SRA de La Réunion, qui a été réalisé par l’Inrap du 7 au 16 décembre 2020.

Les données archivistiques et même photographiques sont très réduites. Quelques documents sont conservés aux Archives départementales de La Réunion. Les vues aériennes de l’IGN constituent également de précieuses sources d’information [Fig. 9].



*Fig. 8 : Le bâtiment voyageurs de la gare de Saint-Benoît en décembre 2020
(Photo F. Gerber, Inrap)*



Fig. 9 : La gare de Saint-Benoît en 1961. Extrait d’une vue aérienne IGN (IGNF_PVA_1-0_1961-09-04_C92PHQ6711_1961_REUNION23_0002) (IGN Remonter le temps)

Lors de la création de la ligne de chemin de fer métrique, il est décidé de construire une gare de Première classe à Saint-Benoît, et d'y placer le kilomètre zéro. Nous avons peu d'informations sur les autres bâtiments que pouvait comporter la gare. Certains documents laissent supposer qu'il avait été projeté dès l'origine de doter la gare d'une remise pour les locomotives, intégrant un dortoir pour les mécaniciens dans l'une des versions proposées ; mais sans certitude quant à la construction réelle de ces aménagements. Le 30 août 1940, un abri de transbordement des sucres arrivant par camions est construit dans le prolongement de la halle à marchandises. En 1948, un cyclone provoque d'importants dégâts, mais il ne semble plus y avoir que des améliorations des bâtiments existants dans les années 50.

Après la fermeture définitive de la ligne de chemin de fer en 1966, la gare sera occupée par les ateliers municipaux, comme nous en a témoigné un gramoune qui y avait travaillé. En 1993, à la suite du passage du cyclone Collina, alors que l'extrémité orientale de l'ancienne plateforme ferroviaire a été emportée par la rivière des Marsouins, les lieux sont totalement désaffectés. L'ancien entrepôt de marchandises et toutes ses extensions sont rasés durant cette décennie, comme en témoignent, là encore, les vues aériennes de l'IGN.

La gare occupait un vaste espace en rive gauche de la rivière des Marsouins, sur la frange littorale, en grande partie sur la bande des 50 pas géométriques. Le terrain peut être divisé en trois zones : une première située entre 4,10 et 3,30 m au-dessus du niveau de l'océan correspond aux espaces compris entre la rue Bertin et un fossé marquant la limite avec la deuxième zone [Fig. 10]. Elle est occupée actuellement par des parkings sommairement aménagés. La deuxième correspond à l'ancienne plateforme ferroviaire. Elle va dudit fossé jusqu'à la bordure maritime. Elle se situe à une attitude moyenne de 4,70 m et est occupée par des parkings, un boulodrome, et à son extrémité occidentale, par une friche couverte de cannes à sucre de plusieurs mètres de haut. La troisième, enfin, la bordure maritime donc, est occupée par des bois et des aménagements paysagers, elle englobe le cordon de galets marquant la limite de l'estran. Elle se situe à la même altitude que la zone précédente. À l'extrémité occidentale de cette troisième zone, un terrain de football est aménagé dans un espace délimité à l'ouest et au nord par d'imposants talus, et à l'est par un petit talus et un fossé peu profond. Même si cette zone se trouve en dehors de la plateforme ferroviaire, elle n'en est pas moins intéressante puisqu'elle a permis d'identifier les restes d'un bâtiment qui pourrait avoir appartenu à une marine antérieure à la gare.

La zone était traversée avant la construction de la gare au XIX^e siècle, par une ravine canalisée, le bras banane, qui apparaît sur le plan des 50 pas géométriques sous le nom de Grand canal. Ce canal est ensuite voûté et enterré lors de la construction de la plateforme ferroviaire, entre 1879 et 1881. La section au sud de celle-ci, pendant longtemps conservée au milieu des champs de cannes à sucre, a disparu pendant des travaux d'inversion de la pente sur ce secteur. L'aval du ru est désormais raccordé au réseau des eaux pluviales sous la rue Bertin.



Fig. 10 : Les trois zones du site de la rue Bertin à Saint-Benoît avec l'implantation des sondages archéologiques sur chacune d'entre elles (DAO F. Gerber, Inrap)

Le substrat a été atteint dans de nombreux sondages. Au plus près de la côte il apparaît entre 60 et 90 cm de profondeur, sous la forme de gros dépôts de galets (moyens, gros et très gros), pris dans une matrice très aérée de sable brun noir. Cette couche, épaisse de 1 m, recouvre un dépôt de sable brun très compact, contenant quelques galets. Le pendage relativement prononcé du nord vers le sud que marque le dépôt dans le sondage le plus proche de la côte, montre qu'il s'agit de toute évidence d'un ancien cordon littoral mis en place par l'océan. Sur la zone centrale, sous la plateforme ferroviaire, le substrat prend l'aspect d'un limon argileux qui apparaît entre 1,15 et 1,80 m de profondeur. Il s'agit d'alluvions anciennes qui correspondent probablement à des dépôts d'un paléochenal de la rivière des Marsouins, dont le petit ruisseau du bras banane aurait conservé la trace jusqu'à son récent enfouissement.

Sur la zone basse, qui a été décaissée il y a quelques années, le substrat apparaît presque immédiatement, sous 30 à 50 cm de remblais récents. Dans le sondage le plus à l'ouest, il s'agit d'une couche d'argile homogène brune, dont l'épaisseur varie en fonction de la pente marquée par la couche sous-jacente. Celle-ci est composée de grave naturelle, dans une matrice limoneuse marron rouille et intègre quelques gros galets. Dans le sondage qui se trouve pratiquement sur le tracé de l'ancien ruisseau, la stratigraphie est très différente. Une épaisse couche de limon qui atteint une soixantaine de centimètres, pourrait marquer le comblement final d'un chenal. Elle repose sur une couche de sable grossier, de couleur orangé rouille, épaisse d'une vingtaine de centimètres.

La préparation du terrain pour l'implantation d'une ligne de chemin de fer, et à plus forte raison d'une gare, est très codifiée, comme en témoigne le Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer de Charles Goschler, en 6

volumes⁴⁰. La nature et la manière de mettre en place les remblais, tout comme la pente à leur donner pour un bon écoulement des eaux y sont abordées. Les matériaux utilisés pour aménager la plate-forme de la gare, comme celle des voies, doivent être homogènes et si possible peu à même de trop se tasser. Dans le cas contraire, il faut avoir recours à un damage pendant la mise en place.

Comme l'ont confirmé une fois encore les récentes découvertes de Saint-Denis, le matériau idéal à La Réunion au XIX^e siècle, pour ce genre de travaux, est constitué des galets récoltés sur les plages, résistants et autobloquants, et l'argile limoneuse en couche de finition, empêchant l'eau de remonter par capillarité. Ce sont donc naturellement ces matériaux que les tranchées du diagnostic de Saint-Benoît ont mis en évidence immédiatement au-dessus des argiles limoneuses correspondant à des alluvions anciennes (Us 44) [Fig. 11 et 12]. Le sommet de celles-ci marque un pendage infime du nord-ouest vers le sud-est (0,25 %). Le fait que les remblais soient immédiatement en contact avec elles montre que le terrain a été préparé avant le remblaiement, et notamment que la couverture végétale a été retirée.



Fig. 11 : Sondage profond à travers la plateforme ferroviaire de la gare de Saint-Benoît dans lequel on distingue nettement le remblai de galets Us 43, surmontant les argiles limoneuses Us 44 (Photo F. Gerber, Inrap)

Une couche de galets petits et moyens (15 x 20 cm maximum) pris dans une matrice sableuse grossière aérée a été mise en place sur une épaisseur de 1 m à 1,40 m sur l'ensemble de la zone (Us 43). Elle est surmontée d'une couche de limon argileux brun, damée, épaisse de 30 à 35 cm (Us 41). Cette dernière présente un pendage inverse à celui donné au sommet du substrat, avec un pourcentage de pente identique.

⁴⁰ Charles GOSCHLER, *Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer*, Paris, Noblet et Baudry, 4 vol., 1865-1868, réédité et augmenté en 6 volumes entre 1870 et 1878.

Comme cela a été précisé, le bâtiment des voyageurs est la dernière construction de la gare encore en élévation. Il est en piteux état, et il y a encore peu de temps, des arbres poussaient même à l'intérieur. Bien que cela n'apparaisse pas dans les archives, on remarque sur place que le bâtiment a été rallongé vers l'ouest par la construction d'un espace guichet de 25 m². Une deuxième extension, en forme d'appendice, vient se greffer sur la première à une date inconnue. Toutefois, les deux constructions sont déjà visibles sur les vues aériennes de l'IGN de 1950, qui sont les plus anciennes disponibles. L'appendice est remplacé par une construction en parpaings de béton dans les années 1960-70, qui est à son tour élargie probablement au moment où les locaux sont occupés par les ateliers municipaux.

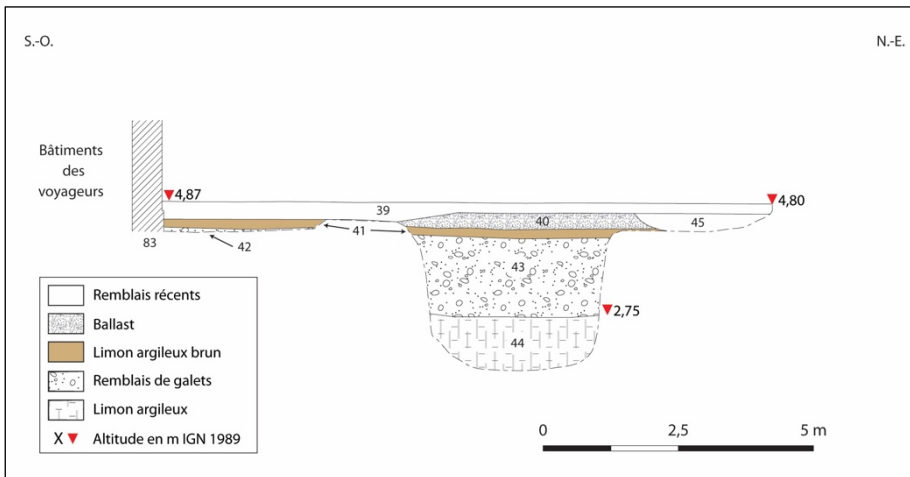


Fig. 12 : Relevé de la coupe visible sur la figure 8 (DAO F. Gerber, Inrap)

Bien qu'il ne soit pas concerné dans l'immédiat par le projet d'aménagement, il a paru évident que le bâtiment des voyageurs devait faire l'objet d'un minimum de collecte d'informations. La proposition du SRA de réaliser un scan 3D complet de celui-ci, est ainsi apparue comme étant la meilleure méthode, pour répondre à ce besoin. Ce travail, réalisé par Jonhattan Vidal, permet ainsi de disposer aujourd'hui d'un modèle numérique, à partir duquel il est possible d'extraire un plan orthonormé, et un relevé des élévations⁴¹. Le relevé ainsi obtenu par le scanner 3D se superpose parfaitement au plan type des bâtiments voyageurs de 1^{ère} classe. La construction possède 2 portes à double-battants et 2 fenêtres plein cintre sur la façade côté route et 4 portes à double battant sur la façade côté rails. Elle est dotée à une date inconnue d'un auvent abritant son entrée. Enfin, elle est divisée intérieurement, avec une salle d'attente, une salle d'attente 1^{ère} classe, un coin bagages, le bureau du chef de gare, des bureaux administratifs, la billetterie et le logement du chef de gare.

Afin de compléter un minimum ce relevé, un micro sondage a été réalisé au pied du bâtiment, sur sa façade septentrionale. Le ressaut de fondation se trouve aujourd'hui à 18 cm de profondeur. Il débordait auparavant de quelques centimètres au-dessus du sol de limon-argileux marquant le niveau de circulation de la plateforme ferroviaire. Il est probable que le revêtement du quai pour voyageurs,

⁴¹ Le résultat est consultable sur la plateforme Sketchfab : <https://sketchfab.com/3d-models/ancienne-gare-de-saint-benoit-a62fe2cc6250434d9cc0d97b0ec0b9e6> [consulté le 09/01/2024].

disparu, que l'on devine sur une photographie des années 1910-1920 le recouvrait [Fig. 13]. Les fondations ont été observées sur 40 cm de profondeur, soit sur 3 assises de blocs équarris. Les blocs de roches basaltiques mesurent 12 cm de hauteur pour 18 cm de large en moyenne. Ils sont liés par un mortier sableux beige. Les joints sont lissés, ce qui montre, en plus des assises régulières, qu'il s'agit de fondations maçonnées. On peut en déduire que le bâtiment a commencé à être construit au moins en partie avant l'achèvement de la mise en place des remblais de construction de la plate-forme ferroviaire.



*Fig. 13 : La gare de Saint-Benoît au début du XX^e siècle
(Évocation graphique de Pascale Galibert, Inrap, d'après une photographie des années 1910-1920 appartenant à une collection privée)*

Autre bâtiment emblématique de la gare de Saint-Benoît, la halle à marchandises, telle que dénommée sur les plans les plus anciens, est appelée magasin dans un document qui dresse l'inventaire des dégâts causés par le cyclone de 1948 et le raz de marée qui l'accompagna. Ses fondations ont été retrouvées dans plusieurs sondages. Elles dessinent un bâtiment, qui dans son aspect final présentait une largeur totale de 8 m, et une longueur de plus de 40 m. La zone abritée était cependant un peu plus grande, du fait de la présence d'avant-toits longitudinaux, et en façade. Le bâtiment initial, tel qu'il apparaît sur la photo des années 1910-1920, semble correspondre aux fondations retrouvées dans trois des sondages. Elles dessinent un bâtiment de 8 m de large et 22,70 m de long. Son angle nord-ouest et une bonne partie du pignon occidental sont apparus dans un des premiers sondages ouverts, à une dizaine de centimètres de profondeur sous le sol du boulo-drome. Le mur du pignon, large de 55 cm, est conservé en fondations maçonnées sur 47 cm de hauteur, puis apparaît un ressaut large de 12 cm, au sommet de la couche argileuse formant le sol de la plate-forme ferroviaire [Fig. 14]. Comme pour le bâtiment des voyageurs, les blocs de parement sont taillés dans une roche basaltique. La partie haute de la tranchée de fondation, qui apparaît au même niveau que l'arase du mur, mesure 50 cm de large. Cette tranchée est comblée d'éclats de pierre, de galets et de limon sableux brun.

La tranchée de fondation recoupe une couche de sable très charbonneuse, qui correspond probablement au niveau de circulation le plus ancien, contemporain de la construction de la gare. Dans deux sondages, au même niveau que l'arase des murs, apparaît une couche de galets pris dans le même mortier blanc friable identique à celui qui est utilisé dans les fondations. Il pourrait s'agir du soubassement du sol de la halle ; le sol lui-même ayant disparu.



*Fig. 14 : Mur du pignon occidental de la halle à marchandises (Usc 74), antérieur à la construction de l'extension pour le transbordement des sucres en 1940
(Photo F. Gerber, Inrap)*



*Fig. 15 : L'angle sud-est des fondations de la halle à marchandises contre lesquelles viennent s'appuyer les remblais de galets de la plateforme ferroviaire
(Photo M. Baffert, Inrap)*

Dans l'ensemble des sondages où ils ont été atteints, on constate que les remblais d'aménagement de la plateforme ferroviaire viennent contre la partie maçonnée des fondations [Fig. 15]. Il paraît donc évident, comme cela avait été vu auparavant sur le bâtiment des voyageurs, que la halle à marchandises a été implantée avant la finalisation des travaux de remblaiement. Par ailleurs, le fait que les fondations du pignon occidental, recoupent la couche d'utilisation des voies ferrées de la zone ouest, indique qu'au moins une partie de celles-ci avait déjà été mise en service, probablement pour apporter les matériaux de remblaiement et de construction.

D'autres fondations, moins bien conservées, apparaissent dans deux sondages. Elles correspondent d'après les plans anciens à celles d'un quai de chargement non couvert. Le fait qu'elles soient chaînées avec le mur septentrional de la halle et son mur pignon, montre que les deux constructions font partie d'un

même ensemble architectural. Malgré de fortes perturbations, probablement liés à la démolition du bâtiment, la longueur de 19 m de cet ensemble, permet de supposer en se référant aux plans-types connus, qu'il intègre à la fois le quai lui-même (long probablement de 15 m), mais également sa rampe d'accès (qui serait longue de fait de 4 m). Sa largeur de 8 m, identique à celle de la halle à marchandises, répond aux mêmes standards. On remarque en étudiant ces documents, que la halle à marchandises de Saint-Benoît, avec ses 22,65 m, est bien plus longue que celle de Saint-Pierre, à l'autre extrémité de la ligne, qui n'en compte que 15. À une date inconnue, antérieure à 1950, la toiture de la halle est refaite et rallongée pour recouvrir également le quai, comme cela ressort de la superposition de la vue aérienne de l'IGN et du relevé topographique du diagnostic.

La halle primitive a été allongée vers l'ouest, avec l'adjonction d'un local de 50 m². La structure semble avoir été plutôt légère. Ses murs nord et ouest ont été identifiés dans l'extension d'un des sondages. Le premier prend la forme d'une semelle de fondation, large de 40 cm et profonde de 20 cm, en appui contre l'angle nord-ouest de la halle primitive. Elle a été fabriquée à l'aide de cailloux et de galets noyés dans un mortier gris. Deux fragments de rails retrouvés couchés en parallèle du mur pignon de la halle, se sont redressés lors du décapage. Ils semblent correspondre à un ancien pilier pris dans le mortier de la semelle de fondation, construit à partir de rails en réemploi. Ils sont reliés entre eux par une plaque métallique boulonnée. La seconde limite utilise également un morceau de rail, mais cette fois posé à plat dans le sens de la semelle de fondation. Cette dernière utilise là encore du ciment gris dans lequel sont noyés des galets et éclats rocheux, sur au moins 10 cm de profondeur. Ce local, probablement fermé par des murs en tôles, ne semble pas avoir eu de sol spécifique. Il réutilise le niveau de circulation qui préexistait, composé de sable grossier, chargé de charbons. Cette extension pourrait parfaitement correspondre à l'abri de transbordement des sucres arrivant par camions, mis en place le 30 août 1940, comme cela a déjà été mentionné.

Un aménagement particulier est apparu contre la halle, près de son angle nord-ouest. Il s'agit d'une cuve rectangulaire, de 1,90 x 3,40 m, fermée par quatre dalles de béton reposant sur des poutrelles en béton armé. Profonde de 1,50 m, elle ne dispose que de deux ouvertures visibles vers l'extérieur : d'un diamètre de 12 cm, celles-ci recevaient chacune un tuyau en fonte, scellé sur le toit de la fosse par un joint de béton. Après sa construction, un remblai, épais de 40 à 45 cm, a été mis en place pour rattraper le niveau de sol environnant. Entre celui-ci et la dalle de béton, gisait un élément de charpente métallique composé de trois tronçons de poutrelles enserrés entre deux plaques rivetées. Il est difficile de savoir précisément d'où vient cet élément ; il pourrait néanmoins s'agir d'un des supports de l'avant-toit septentrional. De toute évidence, la mise en place de cette structure bétonnée a été réalisée après l'arrêt de fonctionnement de la gare en tant que telle, la voie ferrée longeant le bâtiment ayant été recoupée et non remise en état.

Les zones de circulation permettant aux chariots, puis aux camions, d'accéder à la halle à marchandises, ont été retrouvées dans plusieurs sondages. Au plus près du bâtiment, il s'agit d'un sol de petits galets damés, compact, épais d'une trentaine de centimètres, installé directement sur les limons marquant le sommet de la plateforme ferroviaire. La largeur de la zone recouverte par ce sol, varie de 6,30 m à 7,80 m. Il se poursuit jusqu'au bâtiment des voyageurs [Fig. 16]. Dans la plupart des sondages, il est fortement endommagé, voire a totalement disparu, au plus près des bâtiments. Dans un

des sondages, il s'arrête à 2,20 m du mur du quai, et semble être délimité par un muret peu fondé, en galets et blocs bruts liés au mortier de chaux. À son extrémité sud, ce niveau est accolé à un sol de pavés, large de 2 à 3,30 m. Ce dernier, épais d'une trentaine de centimètres, est composé de blocs et galets taillés afin de constituer une face plane, plantés dans une couche de sable. Dans deux sondages, son bord sud est clairement marqué par des plaquettes rocheuses posées de chant. Dans un autre sondage, le pavage est interrompu sur une largeur de 1,25 m, pour laisser passer une des voies ferrées. On retrouve ensuite, au sud de ce pavage, dans trois sondages, une couche de galets et de petits graviers dans une matrice limono-sableuse noire. On peut supposer que le sommet de cette couche était initialement damé et formait un sol de petits graviers comme celui situé au nord du pavage.



Fig. 16 : Pavage de la voie de desserte de la halle à marchandises au-devant du bâtiment voyageur, avec une interruption dans le dallage pour le passage d'une des voies ferrées (Photo M. Baffert, Inrap)

Partout où des éléments de voies ferrées ont été retrouvés, on remarque la présence directement sur le remblai de limon argileux de la plateforme ferroviaire, d'une couche de petits galets intégrant plus ou moins de sable comme matrice, épaisse d'une trentaine de centimètres en moyenne. Les traverses des voies sont soit posées directement dessus, soit posées sur une couche intermédiaire de ballast sous la forme de roche concassée.

Dans la partie ouest du site, la couche de galets et la voie sont recouvertes d'un sable noir fortement imprégné de charbon.

Contre toute attente, les voies de la gare de Saint-Benoît n'ont pas été déferrées en totalité, et un certain nombre de traverses métalliques ont été retrouvées en place, quand ce ne sont pas des sections entières de voies qui ont été observées [Fig. 17]. Dans un sondage, ce sont cinq traverses métalliques qui sont encore en place, à quelques centimètres sous le gravier du parking. On retrouve des éléments de la même voie, 75 m plus à l'ouest. Les rails, qui affleuraient dans l'herbe, sont cette fois encore en place ; les extrémités de trois traverses métalliques ont ainsi été observées. De la voie qui se trouvait au plus près de la halle à marchandises et du bâtiment des voyageurs, ont été observés dans trois sondages différents : une traverse métallique isolée, plus en place ; trois traverses métalliques en place ; et une section complète de voie avec cinq traverses métalliques et les rails fixés dessus. Des éléments de la voie voisine ont été rencontrés à deux endroits différents. Dans le premier, 3 extrémités de traverses métalliques ont pu être observées ; toutefois la présence d'arbres et d'un réseau d'arrosage n'a pas permis de poursuivre le sondage plus loin. Dans le second, une traverse métallique isolée a été relevée, là encore à très faible profondeur.



*Fig. 17 : Vue longitudinale de la section de voie conservée dans le sondage 16. On distingue au premier plan la jonction des sections de rails, raccordées entre elles par des éclisses boulonnées
(Photo F. Gerber, Inrap)*

Les traverses métalliques sont toutes du même modèle. Longues de 1,90 m et larges de 18 cm (dans leur section rectiligne) jusqu'à 30 cm (aux extrémités), elles sont hautes de 10 cm maximum. Elles présentent une forme d'auge renversée, qui se ferme aux extrémités par des pattes incurvées ; celles-ci destinées à s'arrimer dans le ballast. En coupe, elles ont ainsi la forme d'un demi-hexagone. La partie supérieure forme une table plane, large de 12 cm, entaillée en quatre endroits par des lumières rectangulaires (de 1,5 x 4,8 cm) destinées à accueillir les boulons qui fixent les rails. Ces pièces sont formées à partir d'une tôle d'acier laminée, épaisse de 1,2 cm, emboutie pour obtenir la forme désirée. Les boulons, qui prennent place de part et d'autre du rail pour le maintenir en place, sont constitués d'une vis, longue d'environ 5 cm, munie à l'extrémité destinée à passer à travers la lumière découpée dans la traverse, d'une tête en forme de marteau quadrangulaire, et d'un écrou à six pans destiné à être serré à l'aide d'une clé à bécaille (que l'on appelle aussi clé à mains en T). Malgré l'oxydation qui a tendance à souder les éléments entre eux, il semble qu'une pièce rectangulaire de la taille de la lumière vient fermer celle-ci une fois la vis en place.

Les rails encore en place sont de type Vignole, avec champignon (c'est-à-dire la partie sommitale sur laquelle roulent les roues du train), âme (c'est la partie verticale du rail) et patin (c'est la partie horizontale, à la base du rail, en contact direct avec la traverse) [Fig. 18].

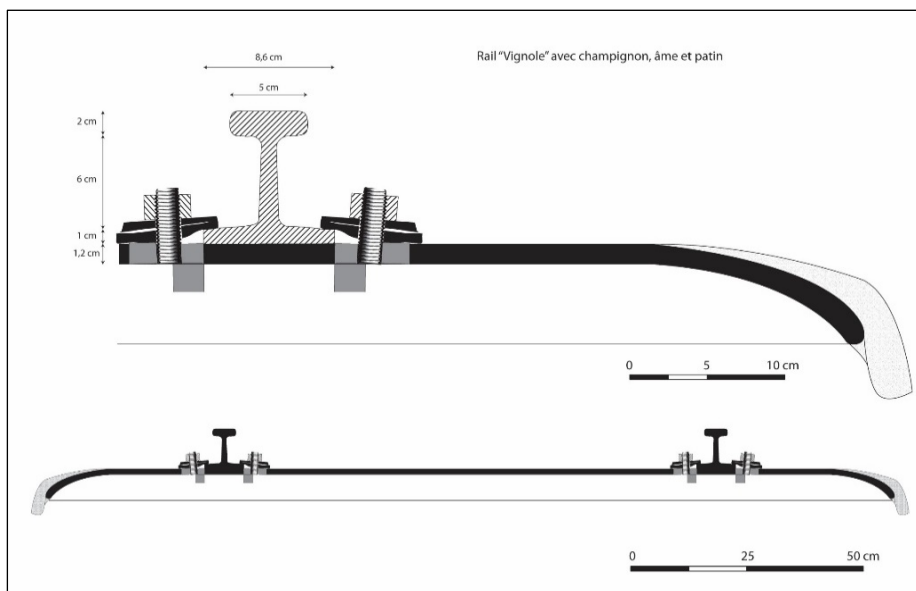


Fig. 18 : Saint-Benoît. Coupe longitudinale d'une des voies sur traverses métalliques de type Vignole (DAO F. Gerber, Inrap)

Ce dernier, large de 8,6 cm, est épais de 1 cm. L'âme a une épaisseur moyenne de 1 cm également, alors que le champignon, large de 5 cm, est épais lui de 2 cm. Dans les deux sondages qui ont livré ces éléments de voie, un raccord de sections de rail a pu être observé (joints). Les éclisses, c'est-à-dire les pièces métalliques rectangulaires, qui sont montées horizontalement par paire (une de chaque côté des extrémités des rails à solidariser), ont une longueur de 31,5 cm pour une hauteur de

5,5 cm. Elles sont percées de quatre trous, deux par section de rail à assembler, de 1,4 à 1,5 cm de diamètre. L'écartement des rails varie de 1 à 1,05 m (largeur d'une face interne à l'autre), et les traverses sont espacées, sur l'axe médian de la voie, de 68 cm en moyenne (on remarque que cet espace est raccourci au niveau des jonctions de rails, probablement afin de moins éprouver la résistance des éclisses).

Ces descriptions, quelque peu fastidieuses, sont avant tout destinées à enregistrer le maximum d'informations, dans l'espoir de trouver un jour des exemples de comparaison, afin d'obtenir des datations.

Le fait que par endroits les voies semblent reposer directement sur les remblais de galets, sans ballast, indique probablement une absence d'entretien dans les derniers temps d'utilisation de la plateforme ferroviaire. En temps normal, l'entretien du ballast, qui doit toujours avoir des arêtes vives et des interstices non obstrués, permet une parfaite évacuation des eaux de pluie dans la plate-forme. Un ballast trop dégradé doit être changé, ce qui se pratiquait encore couramment dans les années 1950-1960.

En l'absence de mobilier, la question de la datation des éléments de voies retrouvés se pose. Les premiers systèmes de traverses métalliques apparaissent en Europe dès les années 1860, et une trentaine d'années plus tard, on dénombre 29 systèmes de supports métalliques complets, basés sur des traverses mais aussi des longrines (traverses en béton) et des cloches (sortes de plots en métal). Malgré la forte corrosion qui ne facilite pas l'examen, aucune des traverses ne portait d'inscriptions, alors qu'il est courant d'en trouver sur les traverses métalliques : nom du fabricant (de Wendel, Marmiche, Stumm...), année et mois de fabrication (VII en chiffres romains 33 en chiffres arabes pour juillet 1933, par exemple), type (PLM plus), type de métal et nuance, etc. Toutefois, en métropole, leur diffusion date plutôt de la première moitié du XX^e siècle. Pour La Réunion, Éric Boulogne, penche plutôt pour une diffusion à la sortie de la Seconde Guerre mondiale. Dans un ouvrage à paraître, il met notamment en avant les propos d'Albert Sarraut en 1923 : « Les traverses en bois employées au début pour le renforcement [de la voie] étaient en sapin injecté. On emploie maintenant les traverses provenant de bois de Madagascar dont la durée est plus grande ». Il précise par ailleurs que ces traverses étaient alors fabriquées par l'atelier du C.P.R. au Port de la Pointe des Galets.

Les différents éléments retrouvés dans les sondages, confrontés aux plans d'archives, et aux vues aériennes de l'IGN, permettent de proposer une restitution du plan général de la gare de Saint-Benoît [Fig. 19]. Les principaux éléments fonctionnels (réservoirs d'eau, plaque-tournante, fosse à piquer, bâtiment des voyageurs, halle à marchandises et dortoir) ont ainsi pu être replacés. D'autres cependant ne le sont pas : huilerie, bascule, stock de coke, réserve de traverses. Un plan d'archives figure près de l'entrée de la plateforme, deux petits bâtiments joutés par une petite annexe, avec les sigles S.C. et PB pour l'un et R.D.M. et PB pour l'autre. Ces sigles sont inconnus des historiens réunionnais. Après discussion avec les passionnés du groupe « Archéologie ferroviaire », les hypothèses de Sable et Charbon pour l'un et Remise Du Matériel (outillage) pour l'autre ont été proposées ; de même que Pont Bascule pour les petites annexes. Même si la configuration des lieux a fortement changé à cause des cyclones, il paraît toutefois peu probable pour les petites annexes, situées si près du bord de la rupture de pente, qu'il puisse s'agir de ponts-bascules.

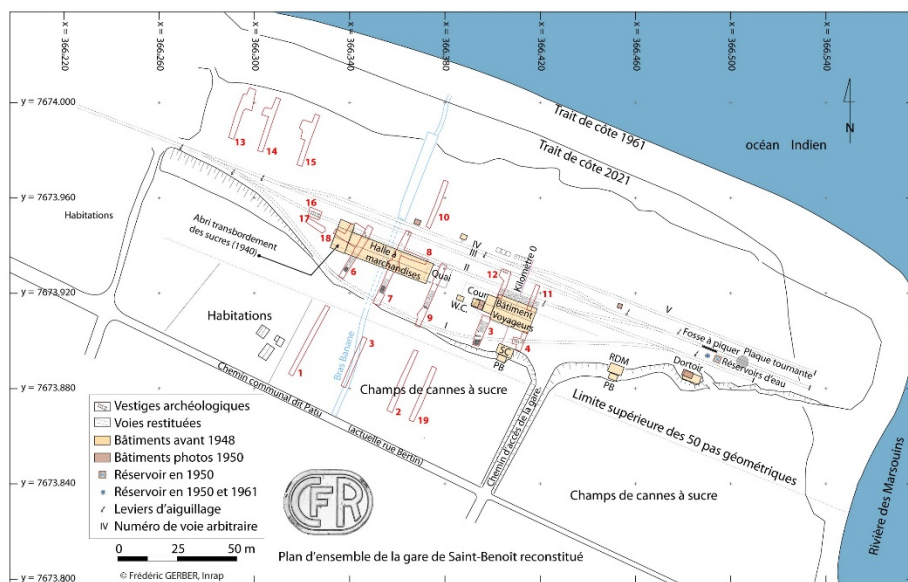


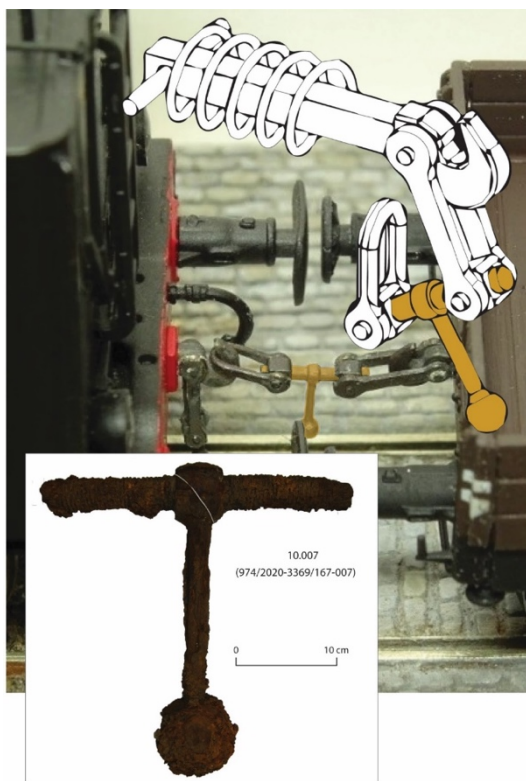
Fig. 19 : Plan d'ensemble de la gare de Saint-Benoît reconstitué à partir des divers documents d'archives, des vues aériennes de l'IGN et des vestiges archéologiques (DAO F. Gerber, Inrap)

Afin de faciliter la suite de la description, des numéros arbitraires ont été attribués aux différentes voies. Ce travail, bien entendu, ne vise pas à l'exhaustivité. Il pourra néanmoins servir de base de travail aux spécialistes du sujet du chemin de fer réunionnais. À la lecture du plan, on peut restituer assez facilement la fonction première de chacune des voies. Les voies principales sont les voies II et III, alors que les voies I et IV sont avant tout destinées aux manœuvres et la voie V au remisage. La voie II était probablement la plus utilisée ; elle pouvait servir aussi bien aux voyageurs qui accédaient ainsi directement au train, qu'au chargement et déchargement des marchandises. Quand elle était occupée (par un train de marchandises en cours de chargement par exemple), la voie III servait aux trains de voyageurs. En se basant sur le positionnement du kilomètre zéro livré par un des documents qui nous ont été fournis, on peut déduire que la voie II avait une longueur utile en tant que voie de garage, d'environ 100 m. C'est relativement peu si l'on compare avec les données disponibles pour la gare de Sainte-Suzanne, qui est de 3^e classe. En même temps, les gravures et photographies anciennes, montrent que les rames ne comportent en général que cinq à six wagons ou voitures, ce qui indique que leur longueur maximale ne devait pas excéder les 100 m. Les ensembles automoteurs, comme les rames Brissonneau et Lotz, réservées aux voyageurs, étaient même beaucoup plus courtes. Des rames beaucoup plus longues existaient, comme en témoignent certaines cartes postales, mais il est probable qu'elles étaient désassemblées avant d'arriver au terminus ; ou à l'inverse montées en cours de route, après le départ de Saint-Benoît. En imaginant qu'une rame avec une locomotive nécessitant un retournement arrive en voie II, la motrice, une fois détachée, allait à l'extrémité de la voie III, jusqu'à la plaque tournante. Elle pouvait alors faire le plein d'eau, et éventuellement être délestée de ses cendres dans la fosse à piquer. Puis elle repartait par cette même voie III, jusqu'à l'aiguillage qui lui permettait de venir en marche arrière sur la voie II pour raccrocher les wagons ou voitures. Si les voies II et III étaient occupées, la même

manœuvre pouvait être réalisée, en repartant par la voie IV. Si cette dernière était également inaccessible, la voie I pouvait être utilisée par un jeu de manœuvres marche avant/marche arrière, en passant de la plaque tournante à la voie II, puis à la voie I. La voie IV devait d'ailleurs souvent servir au remisage, et c'est la seule qui donne accès à la voie V. Dès 1900, pour une ligne de seulement 127 km, le CPR (Chemin de fer et Port de La Réunion) possède près de 350 wagons et neuf locomotives à vapeur. En 1951, quand le CFR (Chemin de Fer de la Réunion) lui succède, le chemin de fer réunionnais compte plus de 650 wagons et 46 locomotives, plus des autorails et des locotracteurs. Les vues aériennes en témoignent, ce matériel roulant était très souvent stocké dans les gares.

Le mobilier archéologique retrouvé à l'occasion de ce diagnostic est relativement pauvre. On note la présence de quelques faïences et verreries qui renvoient plutôt à une période récente, marquant probablement la fin de l'utilisation du site. Toutefois on notera la présence de deux briques réfractaires estampillées. La première provient de la briqueterie Valabrègue à Bollène (dans le Vaucluse), fondée en 1870. Les briques de cette fabrique étaient à l'époque très réputées pour leur qualité réfractaire et équipaient les foyers de nombreuses locomotives à vapeur. La seconde brique, issu du même contexte stratigraphique renvoie à la briqueterie d'Indre-et-Loire de Cinq-Mars-la-Pile. Fondé en 1858, l'établissement ferme à la fin des années 1970. La même couche a livré un tire-fond et une grosse pointe servant à la fixation des rails sur les traverses en bois (6.003), ainsi qu'une éclisse (6.004) et un fragment d'une pièce métallique non identifiée (6.005). Enfin, dans le sondage réalisé dans le bois marquant la zone 3, la plus proche de la mer, un remblai a livré deux objets provenant du matériel roulant lié à l'exploitation ferroviaire du site. Il s'agit tout d'abord d'un sabot de frein (*a priori* femelle puisqu'il semble recevoir les plaquettes de frein), provenant probablement d'un wagon (10.006), et ensuite d'une vis d'un tendeur d'attelage (10.007), que l'on appelle aussi "attelage à choquette" [Fig. 20].

Fig. 20 : Identification d'un des objets métalliques retrouvés dans un des sondages : la double-vis d'un tendeur d'attelage-à-vis (photo d'arrière-plan : Louis « Loustic » sur LR Presse forum - modelesferroviaires.com / Dessin de premier plan repris d'après un dessin de Decapod.fr) (Photo de la pièce archéologique, M. Baffert, Inrap et identification et montage de la figure, F. Gerber, Inrap)



Lors de l'exploration pédestre de la zone boisée entre le fossé du Bras Banane et le terrain de football de Plateau vert, des éléments anciens appartenant probablement à du matériel roulant ont été repérés, notamment deux longs fragments de métal, dont au moins un est renforcé par des bandes rivetées, qui correspondent probablement à des ridelles de wagon plat.

CONCLUSION

Comme pour toutes opérations archéologiques, les découvertes de Saint-Denis et de Saint-Benoît concernant le chemin de fer réunionnais ont mêlé éléments de confirmation de ce que nous attendions déjà et véritables découvertes, ouvrant la porte à de nouveaux questionnements et conduisant au développement de nouvelles problématiques et méthodes. Il nous a fallu dans un temps très court, absorbé une bibliographie abondante sur l'histoire du train, de ses origines à nos jours, identifier des éléments techniques peu communs, découvrir comment cet outil a été facteur de rapprochements humains.

L'archéologie ferroviaire émerge comme une discipline dynamique et cruciale dans la préservation et la compréhension de notre patrimoine historique lié aux chemins de fer. À travers l'étude des vestiges, des infrastructures et des artefacts associés aux anciens réseaux ferroviaires, les archéologues parviennent à reconstituer des pans oubliés de notre histoire industrielle et sociale. Cependant, malgré les progrès réalisés, il reste encore beaucoup à faire pour pleinement exploiter le potentiel de cette branche spécifique de l'archéologie industrielle. Il est essentiel, comme cela a été fait pour l'exposition des Archives départementales de La Réunion, d'encourager la collaboration entre les archéologues, les historiens du chemin de fer et les experts en préservation du patrimoine afin de partager les connaissances et d'adopter des approches multidisciplinaires.

Parallèlement, l'intégration des nouvelles technologies, telles que la modélisation 3D, la télédétection et l'analyse géospatiale, pourrait considérablement améliorer la précision et l'efficacité des fouilles. Ces outils modernes peuvent non seulement aider à cartographier les sites ferroviaires avec une plus grande précision, mais aussi reconstituer numériquement des *scenarii* historiques, offrant ainsi une perspective immersive sur le passé.

Enfin, la sensibilisation du public et des élus est cruciale pour susciter un intérêt continu et un soutien financier pour les projets d'archéologie ferroviaire. Des expositions, des conférences et des programmes éducatifs peuvent contribuer à partager les découvertes et à promouvoir la préservation des sites ferroviaires.

En résumé, l'archéologie ferroviaire représente un domaine de recherche fascinant qui offre un aperçu unique de notre passé industriel et de notre développement social. En investissant dans la collaboration, l'innovation technologique et la sensibilisation du public, nous pouvons garantir que cette discipline continue à évoluer et à enrichir notre compréhension collective de l'histoire ferroviaire, préservant ainsi un héritage important pour les générations futures.

À diverses occasions (au moment du diagnostic, à l'exposition *Ti train lontan* des Archives départementales, durant la table ronde de clôture de cette même exposition, etc.), nous avons cherché à sensibiliser les élus sur l'urgence de préservation du patrimoine ferroviaire réunionnais, et notamment du bâtiment des voyageurs de la gare

de Saint-Benoît. Cet appel, comme celui du SRA ou de l'association *Ti Train Lontan*, a été entendu et la Fondation du Patrimoine⁴² a annoncé le 3 septembre 2024 que le projet de la mairie de Saint-Benoît, lancé dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), de restaurer cette construction avait été retenu. Dès l'été 2026, le bâtiment restauré dans sa configuration initiale deviendra un lieu d'expositions et de restauration pour les usagers du littoral.

⁴² Mission Stéphane Bern.