Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe

« Histoire du chemin de fer sucrier de Beauport, 1863-1990 »

Philippe Mioche

Numéro 165, mai-août 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1020643ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1020643ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Mioche, P. (2013). « Histoire du chemin de fer sucrier de Beauport, 1863-1990 ». *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (165), 3-73.
<https://doi.org/10.7202/1020643ar>

Tous droits réservés © Société d'Histoire de la Guadeloupe, 2013

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

é
rudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

« Histoire du chemin de fer sucrier de Beauport, 1863-1990 »

Philippe MIOCHE¹

L'objet de cette étude est l'histoire du chemin de fer sucrier de Beauport de la création de l'usine centrale en 1863 à la fermeture du site en 1990. Nous nous sommes attachés à répondre à quelques questions simples. Quelle est la chronologie de l'équipement ferroviaire ? Quelle est sa consistance matérielle et technique ? L'espace du réseau ? Qui sont les fournisseurs de matériel ferroviaire ? Quels sont les coûts d'achat et de fonctionnement ? Comment le matériel ferroviaire est-il utilisé ? Quelles relations sociales naissent autour des installations ferroviaires ?²

L'histoire financière, économique et sociale de l'établissement de Beauport a fait l'objet des travaux de Christian Schnakenbourg³ et de

1. Professeur d'histoire contemporaine, Aix-Marseille Université, UMR TELEMME 7303. philippe.mioche@univ-amu.fr

2. Cet article est issu d'une recherche réalisée en 2002 dans le cadre d'un contrat de recherche avec le Conseil général de Guadeloupe. Sollicité pour publication par plusieurs acteurs de l'histoire et du patrimoine de Guadeloupe, nous le publions sans actualisation bibliographique afin de le mettre à disposition du public.

Nous exprimons notre gratitude à toutes les personnes qui nous ont aidé et en particulier à : Mme Marie-Noëlle Polino (Association pour l'histoire des chemins de fer en France), M. Christian Schnakenbourg (Université de Picardie), M. Gérard Lafleur (Archives départementales de la Guadeloupe), Mme Barbara D. Hall (Hagley Library, Delaware), M. Charles Barthel (Centre Robert Schuman à Luxembourg), M. Eric Fresné, Mme Marie-Germaine Beaux-Laffon (Université de Toulouse le Mirail), M. Bertrand Vingdassalon (Guadeloupe), M. Xavier Daumalin (Aix-Marseille Université).

Notre reconnaissance s'adresse aussi aux personnels des Archives départementales de la Gironde et de la Guadeloupe sans lesquels cette recherche n'aurait pas été possible.

Ce travail est dédié à la mémoire de mon beau-frère, Jérick Jérémie.

3. Schnakenbourg (Christian), Histoire de Beauport au temps des Souques (1836-1901). Recherche sur les causes de la chute des usines créoles en Guadeloupe au début du XX^e siècle, *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, 115, 1^{er} trimestre 1998, pp. 61-121.

Raymond Gama⁴. Elle pourra encore être complétée grâce aux archives de la société anonyme des Usines de Beauport déposées pour une partie aux Archives départementales de la Guadeloupe⁵ et, pour une autre partie, aux Archives départementales de la Gironde⁶. Ceci étant, il n'est guère possible de présenter l'histoire du réseau ferroviaire sans retracer l'histoire générale de l'usine et le plan que nous avons adopté repose sur les grandes étapes chronologiques de l'entreprise.

Ce faisant, nous présentons une histoire économique, technique et sociale d'un établissement dans le contexte de l'histoire de l'industrie sucrière. De plus, l'histoire du réseau ferroviaire de Beauport et de la Guadeloupe intègre une composante de l'histoire politique de l'île car le chemin de fer de Beauport est un des épïcêtres de l'échec de la création d'un réseau public en Guadeloupe. Au total, il s'agit de beaucoup plus que l'histoire d'un petit chemin de fer.

La première partie correspond à la période d'Ernest Souques (1863-1901), au temps de son association avec Jean-François Cail et ses héritiers (1864-1889), puis de son autonomie (1889-1901). C'est l'époque de la première génération d'équipement ferroviaire provenant exclusivement des établissements *J. F. Cail et Compagnie*.

La seconde partie comprend le bref intermède pendant lequel le Martiniquais Fernand Clerc a dirigé l'entreprise (1901-1908), et les débuts de la *Société Anonyme des Usines de Beauport* (SAUB par la suite) fondée par des négociants bordelais, de 1908 à 1945. Elle correspond à une seconde génération de matériel ferroviaire dont les fournisseurs sont diversifiés, d'origines européenne et américaine.

La troisième partie va de 1945 à la fermeture de l'entreprise en 1990. Elle coïncide avec une troisième génération d'équipement ferroviaire mis en place après la Deuxième Guerre mondiale et à sa progressive extinction. Ce troisième âge ferroviaire est exclusivement américain (pour les locotracteurs).

Cette chronologie fondée sur le matériel ferroviaire indique une évolution géographique des fournisseurs de matériels : exclusivement française dans la première période, essentiellement européenne dans la seconde période, uniquement américaine dans la troisième.

I. BEAUPORT, LES USINES CENTRALES ET LES DÉVELOPPEMENTS FERROVIAIRES EN GUADELOUPE ; REMARQUES GÉNÉRALES.

La mise en place de l'équipement ferroviaire est indissociable du processus historique de création des « usines centrales ». Les anciennes

4. Gama (Raymond), *Evolution d'un domaine sucrier à la Guadeloupe : Rapports sociaux dans le nord Grande Terre, aire de la société anonyme des usines de Beauport (1908-1981)*, Université des Antilles et de la Guyane, Thèse de doctorat en histoire, 1997, deux volumes, 807 pages.

5. Cf. Bouchet (Gihslaine) (s.d.), Orefici (Laure) (éd.), *Archives de la société anonyme des Usines de Beauport, 1908-1981, sous série 15 j.* 2000, 82 p.

6. Beriac (Jean-Pierre), Rocha (Christine), Teillet-Sierra (Véronique), *Répertoire numérique de la Société des Usines de Beauport, 18 J.*, Direction des archives de la Gironde, Rapport dactylographié, 1991, 27 p.

habitations-sucreries étaient en cours de disparition du fait de l'abolition de l'esclavage et de la concurrence du sucre de betterave ; la nouvelle organisation industrielle se développe au milieu du XIX^{ème} siècle et permet de sauver l'industrie du sucre de canne.

Les usines centrales

Les usines centrales marquent l'entrée de l'industrie sucrière dans l'industrialisation. Elles sont le vecteur des représentations de l'industrie dans les îles. Pour parler des usines à sucre aux Antilles, dit « *l'usine* », pour les autres, plus tardives, on précise : « *usine à glace, usine électrique* »⁷. Ensemble, les usines à sucre constituent le premier producteur, le premier exportateur, le premier employeur et le premier contribuable des deux îles jusqu'aux années 1950.

Un établissement comme celui de Beauport à Port-Louis, dans le Nord de la Grande-Terre de Guadeloupe est un élément représentatif de l'industrialisation antillaise. Il est vrai que l'établissement de Darbousier à Pointe-à-Pitre a été pendant longtemps la plus importante usine en termes de production de sucre du fait de sa supériorité économique et technique⁸. Elle a fermé dix avant celle de Beauport, à un moment (1980) où la sensibilité collective des populations et des élus n'étaient pas aussi attentive aux questions de la mémoire et du patrimoine industriels qu'elle ne l'est au tournant du siècle. Il n'en demeure pas moins que Beauport a été une des usines majeures de l'industrie sucrière en Guadeloupe.

Le développement des usines centrales en Guadeloupe est entamé en 1844 et il est relancé après 1860 grâce à l'essor du crédit⁹. Dix usines sont inaugurées entre 1860 et 1870, on en compte 23 en 1886. Un mouvement comparable se développe dans les autres îles à sucre. On dénombre au total 80 usines en Martinique, Guadeloupe et Réunion en 1884.

Le tableau ci-dessous montre les générations d'usines guadeloupéennes. La génération des années 1840, puis celle des années 1860 à laquelle appartient Beauport, et l'interruption progressive dans les années 1870-1880. On note en particulier la vague de création en 1863. La cessation d'activité indiquée dans la troisième colonne correspond le plus souvent à un regroupement des usines vers l'une d'entre elles. C'est le cas à Beauport avec le regroupement de Bellevue en 1891, de Clugny en 1901 et de Duval en 1928. Ces regroupements ont permis de connecter les réseaux ferroviaires préexistants, nous y reviendrons.

7. Schnakenbourg (Christian), *La Compagnie sucrière de la Pointe-À-Pitre* (E. Souques et Cie). *Histoire de l'usine de Darbousier de 1867 à 1967*, Paris, L'Harmattan, 1997, p. 9 et suiv.

8. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*..., 1997.

9. Buffon (Alain), *Monnaie et crédit en économie coloniale. Contribution à l'histoire économique de la Guadeloupe 1635-1919*, Basse-Terre, Société d'Histoire de la Guadeloupe, 1979, 388 p.

TABLEAU 1 : *Chronologie des usines centrales en Guadeloupe*

Usine	Date de création	Regroupement ou fermeture
Duval	1844	1928
Zevallos	1844	1907
Marly	1844	1894
Grande-Anse	1845	En activité
Bellevue	1845	1891
Les Mineurs	1849	1919
Trianon	1861	1874
Courcelles	1862	1965
Duchassaing	1862	1912
Sainte-Marthe	1863	1974
Beauport	1863	1990
Clugny	1863	1901
Bonne-Mère	1863	1973
Duquerry	1863	1895
Blanchet	1864	1979
Gentilly	1865	Vers 1920
Montmein	1868	1885
Darboussier	1869	1980
Gardel	1870	En activité
Bologne	1875	1886
La Retraite	1884	1950
Marquisat	1884	1968
Capesterre de Marie Galante	1886	1928

Source : d'après Schnakenbourg (Christian), *La Compagnie sucrière de la Pointe-À-Pitre (E. Souques et Cie). Histoire de l'usine de Darbousier de 1867 à 1967*, p. 291.

Les chemins de fer des usines centrales

Le développement des usines centrales a entraîné celui de réseaux ferroviaires en Guadeloupe comme partout dans le monde où la canne est exploitée. Il y a trois raisons principales à l'essor des chemins de fer sucriers.

La première est économique et sociale. Dès leur construction, les usines centrales ont des capacités de broyage de cannes et de production

de sucre bien supérieures à celles des anciennes habitations sucreries. Mais, pour les usiniers il faut inciter, convaincre ou contraindre les planteurs et les colons des habitations de livrer leurs récoltes de cannes à l'usine centrale. C'est pourquoi le transport des cannes par voie ferrée est la condition de l'adhésion des anciennes habitations sucreries, il lie celles-ci à l'usine centrale. C'est une question vitale pour les usiniers. De l'origine à nos jours – avec des gains de productivité considérables –, les capacités de broyage sont généralement supérieures aux tonnages récoltés et transportés aux usines. Des quantités de cannes drainées vers l'usine dépend le taux d'utilisation des capacités de raffinage et donc la rentabilité de l'investissement industriel.

Au delà, la mise en place du réseau ferroviaire est une forme de la domination sociale des propriétaires d'usines sur les planteurs. Un auteur cubain évoque à juste titre l'image des voies ferrées comme « *l'extension des tentacules vers les fermes isolées* »¹⁰. Le train crée un lien de dépendance mutuelle : les patrons d'usine ont besoin de la canne coupée ; les planteurs et les colons livrent leurs cannes par le chemin de fer¹¹.

Il n'est pas surprenant dans ces conditions que le réseau ferroviaire soit au cœur des représentations de l'activité usinière. Il établit un lien physique, les voies, entre les parcelles de canne et l'usine. Le passage du train est ponctué par des bruits (corne, moteur, grincements) et des odeurs (vapeur, gaz) qui sont autant de marqueurs des mémoires. Un travailleur le dit avec force : « *La silhouette de la locomotive, son rythme sonore, ses panaches de fumée ont été pour une génération le symbole même de l'activité sucrière* »¹². Dans tous les témoignages, la voie ferrée et surtout les locomotives tirant les wagons de cannes de façon assez poussive, reviennent comme le symbole de l'activité. Alors que le raffinage du sucre est un spectacle réservé aux seuls salariés de l'entreprise, la locomotive donne à voir l'industrie sucrière à la collectivité régionale, un peu – toutes choses égales par ailleurs – comme le haut fourneau donne à voir la sidérurgie en Lorraine et le chantier, la construction navale en Provence.

La seconde raison de l'essor des chemins de fer sucriers est technique. Le réseau ferroviaire est un facteur de productivité de la production sucrière. La diminution de la durée du transport entre la coupe et le broyage améliore le rendement en sucre. Ceci est connu depuis longtemps et avec précision¹³. « *Une canne coupée doit être broyée aussi rapidement que possible. Abandonnée à elle-même, en effet, elle se dessèche et s'appauvrit en sucre* »¹⁴.

10. Guerra, Ramiro, *Sugar and society in the Caribbean ; an economic history of Cuban agriculture*. Foreword by Sidney W. Mintz, New Haven, Yale University Press, 1964, p. 93.

11. Pour comprendre l'organisation sociale, cf. Lassere (Guy), *La Guadeloupe. Étude géographique. Tome 1 : le milieu naturel, l'héritage du passé*, 440 p. Tome 2 : *Les régions géographiques. Les problèmes guadeloupéens*, 580 p. Bordeaux, Union française d'impression, tome 1, p. 392 et suiv. 1961.

12. Témoignage de M. Arnauld cité in Mousnier (Mireille), Bégot, (Danielle), 1987, p. 46.

13. Père Labat : « Il ne faut jamais couper de cannes que ce qu'on juge pouvoir en consommer dans un espace de 24 heures ».

14. Laguarigue de Survilliers (Jean de), *Manuel de sucreries de cannes*, Paris, Dunod, 1932, p. 29.

TABLEAU 2 : *L'appauvrissement en sucre de la canne coupée*

Broyage	Polarisation	Pureté
Le jour de la coupe	16,56	89
Le lendemain	15,20	81,8
Trois jours après	14,78	77
Sept jours après	13,68	68,7

Source : Laguarigue de Survilliers (Jean de), 1932, p. 29.

De plus, le transport ferroviaire assure une régularité de l'acheminement, en particulier pendant les périodes pluvieuses où les chemins ont été longtemps impraticables pour les autres moyens de transport (charrettes puis camions). Cette notion de régularité est essentielle pendant la récolte car toute utilisation irrégulière du train à cannes et de l'ensemble du *process* provoque une augmentation des coûts de production, en particulier des consommations d'énergie.

Cela étant, le transport rapide des cannes à l'usine est une variable parmi d'autres du rendement sucrier (espèces de cannes, âge des plantations, pluviométrie, etc...) et les gains de productivité générés par le transport ferroviaire ne peuvent être isolés dans l'évolution du ratio cannes broyées/sucre produit. On le verra, la qualité du réseau ferroviaire n'explique pas à lui seul les succès ou les insuccès de la productivité des usines.

La troisième raison du développement des chemins de fer sucrier est économique et financière. Toutes les études montrent que dès les années 1870-1880, le transport ferroviaire de la canne est plus économique que le transport traditionnel en charrettes. C'est là une situation classique de compétition des transports. La compétitivité ferroviaire repose sur plusieurs atouts. Le prix d'achat des matériels ferroviaires connaît une nette tendance à la baisse du fait du boom ferroviaire européen et de la conjoncture économique globale. Inversement, le coût des mulets en particulier, est élevé en Guadeloupe. Ils viennent à prix fort d'Amérique latine, principalement du Venezuela. Enfin, et surtout, l'activité sucrière est saisonnière. La récolte intervient entre janvier et juillet de chaque année. Or, si une locomotive à l'arrêt ne coûte rien, il faut alimenter les animaux de traits en permanence. Et, même si ces animaux sont sources d'engrais pour les champs de cannes, ils coûtent plus cher que le train. Le transport ferroviaire dans les cannes l'emporte pour une longue période historique, jusqu'au moment où la compétitivité des camions pour ce type de fonctions conduira à la fermeture des voies.

Des chemins de fer en Guadeloupe

Du point de vue de l'histoire générale des techniques, les usines centrales comme les chemins de fer relèvent du même système technique. Leurs technologies reposent sur des machines à vapeur : les locomotives qui drainent les cannes coupées vers les usines et les évaporateurs à sucre qui fabriquent le produit fini.

Nous disposons de plusieurs descriptions de l'équipement ferroviaire aux Antilles. Citons ici l'ouvrage de référence d'Emile Légier¹⁵. « *Les voies ferrées des Antilles sont en général très bien installées et tous les soins sont apportés à leur entretien. Ces voies sont constituées par des rails de type Vignole à écart variable, à traverses métalliques en acier ou à traverses en bois du pays très dur, difficilement putrescible. Les voies traversent de nombreux ruisseaux sur des ponceaux. Dans ce cas, chacune des poutres maîtresses du pont reçoit le rail et il n'existe aucun doublage, ni passage sur le pont qui se réduit aux deux poutres. La plupart des voies sont en rampe, à la Martinique et à Basse-Terre, à cause du relief accidenté du terrain. Quelques unes de ces lignes présentent de vraies œuvres d'art, tels les réseaux de Bonne-Mère avec un grand pont sur la rivière à Goyave et du Marquisat avec deux pont sur la rivière Capesterre et la rivière du Pérou* ».

Le même auteur fournit des indications de précision inégale sur les usines centrales de Guadeloupe. A l'usine de la Retraite on compte 17 kilomètres de voie de 60 centimètres de large. Le matériel se compose de wagons de 5 tonnes, et de deux locomotives, une de 7 tonnes $\frac{1}{4}$ et une de 9 tonnes. A l'usine de Bonne Mère, le réseau mesure 13 kilomètres et dispose de trois locomotives. La voie ferrée a deux écartements différents : un mètre de large pour une partie et 60 centimètres pour une autre partie. Si cette information est vraie, elle est précieuse car elle tend à montrer que la coexistence de réseaux d'écartements différents est possible. C'est un problème que nous rencontrerons à propos du réseau de Beauport. A l'usine de Marquisat, le réseau est long de dix kilomètres avec une largeur de voie de 75 centimètres. L'usine est « équipée de trois locomotives ». E. Légier mentionne aussi l'existence d'un funiculaire de 600 mètres de long qui permet de surmonter un dénivelé de 100 m. Selon une méthode classique, le wagon plein fait remonter le wagon vide par gravité. L'usine de Beauport est présentée comme disposant de 60 kilomètres de voies ferrées. Elle détient 200 wagons et quatre locomotives. L'usine de Darboussier possède 50 kilomètres de voies de 1,44 mètre de large. Pour l'usine de Blanchet, l'auteur mentionne une locomotive sans autres précisions et il ne dit rien de l'équipement de Zévallos et de Duval sinon que l'écartement des voies à Duval est de 1,20 m, et de 1 mètre à Saint François. Enfin, il précise que le kilomètre de voie ferrée coûte en moyenne 35 000 F.

Les informations d'E. Légier sont précieuses mais elles sont sujettes à caution car elles sont inexactes sur certains points¹⁶. Les longueurs des réseaux sont surestimées : le réseau de Beauport n'a jamais mesuré 60 kilomètres et celui de Darboussier était inférieur à 50 kilomètres. Ceci étant, les indications qu'il donne constituent une première base.

Une autre source fournit des indications complémentaires sur les chemins de fer sucriers en général¹⁷. Les locomotives utilisées pour le

15. Légier (Emile), *La Martinique et la Guadeloupe. Considérations économiques sur l'avenir et la culture de la canne. La production du sucre et du rhum et les cultures secondaires dans les Antilles françaises*, Paris, Bureaux de la sucrerie indigène et coloniale, 1905, p. 80.

16. Par ailleurs une petite ligne, sans doute à crémaillère, était installée à Bologne. Information aimablement communiquée par M. Gérard Lafleur à qui nous exprimons notre gratitude.

17. Laguarigue de Surveilliers (Jean de), *op. cit.*, 1932.

transport des cannes de l'époque des débuts pèsent entre 13 500 kilos et 58 500 kilos. Le rayon de courbure des voies varie entre 18 et 48 mètres. La puissance en chevaux des locomotives va de 180 à 780 chevaux, la force de traction de 1 900 à 9 900 kilos et les capacités de transport, en plat à 20 kilomètres heure, est de 700 à 3 500 tonnes. La consommation moyenne des chaudières est de 7 kilos de charbon plus 70 litres d'eau pour 1 000 tonnes par mètres. Les voies de 1 mètre utilisent des rails de 15 à 30 kilos le mètre. Ces rails sont de type « à patin »¹⁸. L'encombrement d'une voie de 1 mètre est de 2,5 mètres de largeur et de 3 mètres de hauteur. En règle générale, les wagons à cannes ont une plate-forme de 2 mètres par 4, leur capacité est de 5 tonnes. Les wagons sont dotés de deux bogies et de quatre roues. Les deux parois des extrémités sont pleines et sur les côtés, il y a des « ranchers » démontables.

De ces différentes descriptions, on retiendra quelques observations d'ensemble. On remarque la diversité des choix techniques opérés par les usiniers. Des usines centrales, parfois très proches entre elles, disposent d'écartements des voies différents. Ceci implique aussi des différences de matériel et le plus souvent de fournisseurs.

En fait, les choses se sont jouées en deux temps. A l'origine, il existe une situation de dépendance des entrepreneurs sucriers de l'empire colonial français à l'égard du fournisseur métropolitain qui dispose pendant longtemps d'un quasi-monopole : *Jean François Cail et Compagnie*. Les patrons des usines centrales ont été placés dans un rapport de force défavorable à l'égard du fournisseur industriel.

Dans un second temps, quand le mécanicien français est affaibli (voir plus loin) ; ce sont les choix individuels des entrepreneurs du sucre qui déterminent les choix de matériel ferroviaire. Les usines centrales définissent peu à peu un territoire clos, des petits « royaumes », et les patrons ne souhaitent pas une normalisation des matériels ferroviaires qui pourrait avoir une double signification. Un système ferroviaire commun ouvrirait la possibilité pour les planteurs et les colons de livrer leurs cannes à qui bon leur semble ; en fait, à l'usine qui paye le mieux la canne coupée. Par ailleurs, une éventuelle liberté de choix pour les agriculteurs briserait la domination sociale que les usiniers ont acquise sur « leurs » territoires et dont ils sont eux-mêmes tributaires pour leurs approvisionnements.

En tous cas, la diversité des configurations ferroviaires des usines de Guadeloupe – et vraisemblablement d'ailleurs – incite à espérer la multiplication des études sur l'équipement ferroviaire des usines et leur mise en comparaison. Ceci d'autant plus que dans les îles la constitution de réseaux ferroviaires privés de dimensions modestes a donné naissance aux premiers ouvrages d'art (ponts, viaducs, etc...). Compte tenu de l'archaïsme de la voirie aux Antilles – par rapport à la voirie de la métropole française de la fin du XIX^e siècle – l'étude du patrimoine architectural des réseaux ferroviaires des îles est un enjeu particulièrement important de la mémoire du développement¹⁹.

18. Nous reviendrons plus loin sur le vocabulaire ferroviaire.

19. Cf. Mousnier (Mireille), Caille (Brigitte), Atlas historique du patrimoine sucrier de la Martinique (XVII^e-XX^e s), 1990 et Podevin-Bauduin (Vincent), Cartes postales. Répertoire numérique détaillé de la sous-série 5 Fi, 2000.

Des chemins de fer partout dans le monde sucrier

Les quelques remarques qui suivent veulent souligner le besoin d'une comparaison internationale dans l'histoire des chemins de fer sucrier. Cette démarche comparative pourrait ouvrir des perspectives de recherches pour lesquelles nous avons rassemblé quelques prémisses.

D'une façon générale, l'histoire concrète des unités de production sucrière dans le monde reste à écrire. *Grosso modo*, nous disposons de trois types de travaux. Des synthèses macro-économiques et macro-sociales sur la production et la consommation du sucre dont l'historien américain Sydney W. Mintz est la figure de proue²⁰. Nous avons en second lieu des monographies de territoires ou d'entreprises, principalement le Sud des Etats-Unis, Cuba, le Brésil, Porto-Rico, Hawaï et les îles Fidji. Concernant les Antilles françaises, on observe un fort contraste du bilan historiographique entre la Martinique, où il existe fort peu de travaux, et la Guadeloupe où les publications semblent plus nombreuses et couvrent une partie des entreprises.

Restent les travaux sur les chemins de fer sucriers pour lesquels il existe quelques publications scientifiques sur Cuba et sur le Brésil. S'ajoutent des collections d'ouvrages disparates et de qualité très variable sur les matériels ferroviaires des îles lointaines. On signalera toutefois l'important effort de muséographie et de documentation scientifique en cours de réalisation en Australie. A défaut de travaux historiques, les publications de grands géographes comme Guy Lasserre, Helmut Blume ou Jean-Claude Giacotino offrent de précieuses documentations.

Les investisseurs européens ont introduit le chemin de fer à Cuba dès 1837 et en Jamaïque en 1845. Le premier chemin de fer du Brésil indépendant date de 1854 à Rio de Janeiro²¹. La ligne de Recife, confiée à une entreprise anglaise, commence en 1855 et fait 125 kilomètres en 1862. Elle devient le principal moyen de transport du sucre et ce produit contribue de façon décisive à l'équilibre financier de la ligne. En effet, le chemin de fer diminue le coût de moitié par rapport au transport en mules.

Les années 1870 voient apparaître les premières lignes privées dans les sucreries de Pernambouc. Les premiers convois sont à traction animale (chevaux), mais la vapeur s'est généralisée rapidement. Les lignes mesuraient environ 30 kilomètres et la largeur des voies variait entre 0,60 et 1 mètre. Certains lignes ont été construites avec des aides publiques comme à *Usinas Cachieria Lisa and Bom Fim*. Le financement public oblige les compagnies à transporter du fret autre que sucrier et des passagers. De plus, le réseau est connecté avec le *Recife and San Francisco Railroad* et progressivement avec tout le réseau national.

A Trinidad, la production de sucre connaît une expansion remarquable au XIX^e siècle. Elle repose sur des usines centrales équipées de réseaux ferroviaires. Ce sont des chemins de fer de type Decauville à voie étroite²².

20. Mintz (Sydney W.), *Sweetness and power. The place of sugar in modern history*, reprint Penguin books 1986, 274 p.

21. Eisenberg (Peter L.), *The sugar industry in Pernambuco. Modernization without change 1840-1910*, Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1974, p. 35.

22. Voir plus loin les explications pour Decauville et voie étroite.

L'usine de Woodford Lodge est située sur la voie ferrée d'Etat et dispose de son propre réseau Decauville. La *Sainte Madeleine Sugar Factory* dispose aussi d'un réseau dense de Decauville, aucune parcelle de cannes n'est à plus de 8 kilomètres d'une sucrerie²³.

Au Mozambique, Edmond Bartissol, entrepreneur de travaux publics et plus tard, créateur de l'apéritif qui porte son nom, crée la *Sociedade Assucareira da Africa Orientale Portuguesa* en 1898²⁴. Il a le soutien de banques et de la *Compagnie Fives-Lille*. Les 1000 hectares de sucre de l'exploitation sont desservis par une voie ferrée de 13 kilomètres sur laquelle circulent trois locomotives à vapeur et 90 wagons²⁵.

L'historien de référence en matière de patrimoine industriel, Louis Bergeron, a montré qu'en Guadeloupe, comme à Cuba, le sucre a été le support de la Révolution industrielle. On a pu parler de « capitalismes périphériques », dominés par l'investissement européen ou américain et conduits par des entrepreneurs au profil quelque peu aventurier²⁶. L'histoire ferroviaire de Cuba est particulièrement significative et fait l'objet d'une importante controverse historiographique. Pour les historiens cubains post révolutionnaires (depuis Fidel Castro), le lien est établi entre le capitalisme étranger, le développement de la monoculture sucrière et le chemin de fer²⁷. La première ligne est mise en service précocement, le 19 novembre 1837, entre La Havane et Guïnes. Les développements ultérieurs ont reposé sur les initiatives entrepreneuriales de la « *sugarocracy* » créole qui a directement investi dans les entreprises ferroviaires en pariant sur le développement général de l'île. Ces patrons ont bénéficié de l'intérêt des militaires qui voyaient dans la création d'un réseau ferroviaire un élément important de la défense de l'île.

Il serait tout à fait prématuré de tirer des conclusions comparatives entre l'histoire ferroviaire des terres à sucre et celle de la Guadeloupe. Nous nous limiterons à une question : dans de nombreuses îles à sucre, on est passé des réseaux privés des usines centrales à un réseau ferroviaire public, ce qui n'est pas le cas en Guadeloupe. Pourquoi donc cette évolution différente, par ailleurs partagée avec la Martinique ? Nous proposons des éléments de réponse à la fin de la partie suivante.

II. LE CHEMIN DE FER D'ERNEST SOUQUES (1863-1901) ET L'HÉGÉMONIE DU MATÉRIEL FERROVIAIRE DE J. F. CAIL ET CIE

L'étude monographique du chemin de fer sucrier de Beauport porte sur une quarantaine d'années (1863-1901) qui sont celles de l'apogée puis de la chute du grand industriel et homme politique guadeloupéen, Ernest

23. Giacotino (Jean-Claude), *Trinidad et Tobago. Etude géographique*, Thèse de l'Université de Bordeaux III, 1977, trois volumes, p. 409.

24. Escudier (Jean-Louis), *Edmond Bartissol 1841-1916. Du canal de Suez à la bouteille d'apéritif*, 2000, p. 135.

25. Mais la récolte est dévorée par les sauterelles. Elle atteint sa production maximale en 1902 avec 3000 tonnes, c'est un échec.

26. Bergeron (Louis), *Archéologie industrielle*, 1996.

27. Oostindie (Gert J.), "Cuban railroads 1830-1868: origins and effects of "progressive entrepreneurialism", *Caribbean Studies*, vol. XX, n° 3-4, 1988, pp. 24-45.

Souques (1831-1908). Il est allié avec l'industriel français Jean-François Cail, puis poursuit en solitaire la gestion des établissements majeurs de l'industrie sucrière en Guadeloupe : Darboussier et Beauport. Son action est ambivalente à l'égard des transports ferroviaires publics car l'homme politique « tient » pendant de longues années le Conseil Général de la Guadeloupe²⁸.

Nous soulignons ici le rôle des hommes, mais il faut rappeler d'emblée qu'une part essentielle de cette histoire se joue sur l'arrière-plan des aléas de l'économie sucrière mondiale. A grands traits, celle-ci subit une crise récurrente de 1884 au début du XX^e siècle. Avec des phases de rémission, elle se traduit avant tout par la chute des prix de vente du sucre de canne provoquée *in fine* par la compétitivité du sucre de betterave. En vérité, la production de sucre de canne aurait pu disparaître à l'échelle mondiale si la Première Guerre mondiale n'avait profondément perturbé le marché du sucre et favorisé un renouveau relatif de la canne.

A l'échelle micro économique de l'établissement de Beauport, les évolutions des cours et de la consommation mondiale se traduisent par des résultats de production forts contrastés.

GRAPHIQUE : Broyage total en tonnes et production de sucre en tonnes

Source : Schnakenbourg (Christian), Histoire de Beauport au temps des Souques (1836-1901). 1998.

La série comporte de nombreuses lacunes mais elle autorise quelques observations. On distingue grossièrement trois périodes. Celle du démarrage

28. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*, 1993.

des années 1860 où le broyage tourne autour de 1000 tonnes. Puis vient la période de l'affirmation des années 1870 et 1880 où le broyage varie de 2000 à 4000 tonnes. Enfin les années 1890 montrent une tendance au déclin.

Cette périodisation est cohérente avec celle du marché car deux éléments déterminent le niveau de cannes broyées : l'investissement industriel et l'extension du territoire de la récolte. Les deux se réunissent pour l'essentiel dans la capacité d'investissement. La montée en puissance de l'investissement pendant les années 1860 autorise les résultats positifs des années 1870. Puis la capacité d'investissement à Beauport est brisée après 1884. Les machines ne sont pas renouvelées, l'équipement ferroviaire s'use et devient obsolète. Et les effets de cette rupture se font sentir dans les résultats du broyage des années 1890.

Quant au rendement en sucre, il se présente comme une variable indépendante, oscillant selon les années un peu au dessus ou un peu en dessous de 10% de la quantité de cannes broyées. Il semblerait que ce ratio reflète plus les aléas climatiques (sécheresse ou pluviosité) que l'organisation technique de l'usine et de ses moyens de transport.

L'interprétation du personnage historique, Ernest Souques, est contradictoire. Elle est faite de comportements hautains, d'idées racistes et cléricales aussi bien que d'une exceptionnelle combativité et d'une grande intelligence politique²⁹. Mais il demeure qu'il est acculé à la crise économique du sucre et qu'il se bat dos au mur pour sauver son entreprise pendant les vingt dernières années du siècle.

La fondation de l'usine de Beauport

Le fondateur de l'établissement de Beauport est Aman Souques, né à Saint-Gaudens en 1801. Il s'installe à Port-Louis, où habitait déjà deux de ses oncles, au milieu des années 1820. Il achète des habitations-sucrieries, dont celle de Beauport en 1836. Mais c'est précisément le moment où le système sucrier traditionnel est en pleine transformation sous le double effet de l'introduction des machines à vapeur, puis de l'abolition de l'esclavage. Les premières usines centrales apparaissent entre 1843 et 1845 dans cette région.

Le docteur A. Souques s'engage dans le machinisme. En 1843, il installe un moulin à vapeur. Ce choix technique et le recours au salariat lui permet de surmonter plus facilement que d'autres la dépression post-abolitionniste³⁰. L'entrepreneur est amené à jouer un rôle politique et il nommé membre du Conseil Général lors du rétablissement de l'institution en 1854.

Après les difficultés générales des années 1850, l'essor des usines centrales reprend dans la décennie 1860, soutenu par les prêts du Crédit Foncier Colonial. C'est alors que la Guadeloupe rencontre Jean-François Cail.

Le troisième fils Souques, Ernest (1831-1908) a négocié avec l'industriel parisien la fourniture des machines pendant que le père obtenait

29. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*, 1993.

30. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.* 1998, p. 66.

un prêt du Crédit Foncier. L'usine de Beauport est installée en août 1861, sa production démarre en février 1863. Elle a coûté 1,6 million de F. L'histoire du chemin de fer intervient ici. D'une part, il faut alimenter l'usine en canne et les planteurs acceptent à condition de bénéficier du ramassage ferroviaire : 3 habitations en 1865, 17 en 1866, 30 en 1871. D'autre part il faut pour Souques financer aussi la mise en place du réseau ferroviaire alors que l'usine est loin de tourner à plein et que les rentrées sont insuffisantes. En conséquence, Souques paye le chemin de fer en offrant la majorité de son entreprise au fournisseur : *Jean François Cail et Cie*. La transaction est effective en décembre 1864.

J. F. Cail incarne certaines formes de l'industrialisation française et une importante bibliographie lui est consacrée. Il figure dans la listes des 72 savants disposés sur la frise des quatre façades de la Tour Eiffel ; sur la deuxième façade, regardant le Point-du-jour, à la 32ème position.

En 1818, Charles Derosne (1780-1846), membre de l'Académie de médecine, perfectionne le système de la distillation continue du sucre et il décrit les principes de l'appareil pour l'évaporation à double et triple effet destiné aux sucreries. Cet appareil permet l'essor du sucre de betterave. Ch. Desrone a répondu aux encouragements de Napoléon en 1808 pour rendre le sucre métropolitain aussi bon marché que le sucre de canne des « Indes occidentales » qui n'arrive plus en France du fait du blocus anglais³¹.

Jean-François Cail (1804-1871) entre comme ouvrier chez Desrone en 1824. Devenu gendre du fondateur de l'entreprise, il en est associé en 1836 ; l'entreprise devenant *Ch. Derosne et Cail*. Cet épisode familial ne doit pas masquer le fait que J. F. Cail a précédemment réalisé son « Tour de France » de compagnon. Il est, comme beaucoup des grands industriels parisiens de la mécanique (Cavé, Farcot, etc.), de ces « ouvriers autodidactes » issus de la mécanique ou de l'horlogerie³².

Jusqu'en 1844, les associés Derosne et Cail ne font que des machines agricoles, en particulier pour les distilleries. Puis ils commencent les locomotives qu'ils construisent sous licence de l'ingénieur anglais Thomas Russel Crampton. Les huit premières sont livrées en 1844 au chemin de fer du Nord. L'établissement initial était installé depuis 1812 à Chailot, quai de Billy, entre les futures places de l'Alma et du Trocadéro à Paris. Une nouvelle usine est construite dans la plaine de Grenelle pour les locomotives. En 1848, l'entreprise en livre 67 à la *Compagnie du Nord*. Jusqu'en 1860, *Jean François Cail et Cie* devient le second constructeur français, derrière les établissements *Schneider* du Creusot. Entre 1850 et 1870, elle livre un millier de locomotives. L'entreprise connaît une forte croissance et ouvre un nouvel établissement à Bruxelles. En effet, après le Royaume-Uni, la Belgique est le second centre industriel du développement ferroviaire européen.

31. Chadeau (Emmanuel), *L'économie du risque, les entrepreneurs 1850-1980*, Paris, O. Orban, 1988, p. 25.

32. Caron (François), *Le résistible déclin des sociétés industrielles*, Paris, Perrin, Histoire et décadence, 1985, p. 220.

TABLEAU 3 : Répartition des commandes de locomotives entre les industriels français de 1878 à 1888

	Ensemble des compagnies ferroviaires (nombre de locomotives)	Ensemble des compagnies ferroviaires (%)	Compagnie du Nord %
Société Alsacienne	576	39	40
Fives-Lille	297	14	14,5
Le Creusot	293	20	12,7
Les Batignolles	138	9,5	–
Cail	127	8,1	32,8
Claparède	20	2	–

Source : Caron (François), Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937, Paris- La Haye, Mouton, 1973, p. 240.

La réussite de l'affaire fait l'objet de nombreuses louanges et nous disposons de descriptions contemporaines des établissements assez dithyrambiques. Dans l'atelier de grand montage à Chaillot, on peut voir « ces puissants moulins à trois cylindres horizontaux, servant à broyer la canne à sucre, destinés à entrer dans l'installation des grandes sucreries qui, grâce aux bienfaits de la loi nouvelle et des mesures de crédit colonial nouvellement prises, sont destinées à sortir nos colonies des Antilles de l'état de marasme où elles se trouvent, ne(sic : en) doublant leur production par la substitution des moyens perfectionnés de fabrication aux anciens procédés qui sont encore en usage chez la plupart des planteurs »³³. Le nombre d'ouvriers est passé de 50 en 1834 à 700 en 1845 et, dans le vocabulaire de l'époque : « Les ateliers de Grenelle et de Chaillot possèdent une admirable famille de ces nègres de fer » (des machines-outils, sic)³⁴.

Le succès économique est porté par la domination coloniale de la France. La loi douanière de 1892, confirmée par celle de 1928, recrée en quelque sorte le « pacte colonial »³⁵. En 1906, l'Empire a absorbé 73% des locomotives exportées de France³⁶. J. F. Cail est particulièrement actif aux Antilles. Il est présent en 1844 dans le capital de la *Compagnie des Antilles*³⁷. Il est chargé en 1860 par les planteurs et raffineurs coloniaux de négocier directement avec l'Empereur Napoléon III une modification des tarifs douaniers imposés aux produits des îles. J. F. Cail est aussi l'un des inspireurs de la création du *Crédit foncier colonial* qui

33. Turgan (J.), Les grandes usines en France. 1869, p. 29.

34. Idem, p. 3.

35. Woronoff (Denis), Histoire de l'industrie en France. Du XVI^e siècle à nos jours, 1994, p. 362

36. Marseille (Jacques) : Empire colonial et capitalisme français. Histoire d'un divorce, 1984.

37. Schnakenbourg (Christian), op. cit., 1997, p. 18.

permet de financer la seconde vague des usines centrales³⁸. Ainsi entre 1844 et 1884, les établissements Cail ont participé à la construction de 16 usines en Guadeloupe et de onze à la Martinique. J. F. Cail a su acquérir une position dominante dans la fabrication du sucre, très tôt (1830) il a vendu des machines à Cuba et à Porto Rico. Au total on compte environ 500 usines à sucre équipées par la maison Cail dans le monde.

L'évolution générale des équipementiers de l'industrie du sucre de canne et de betterave se réalisera en trois temps. Cail domine le marché français et colonial dans les années 1860-1870. Ses principaux concurrents sont *Fives-Lille*, *Brissonneau* à Nantes, *Baudet & Boire* à Lille, *Chenaillier* à Paris, *Nillus* au Havre, *Lecointe & Villette* à Saint-Quentin, *Mariolle* à Saint-Quentin.

Mais c'est au Royaume-Uni qu'émergent les entreprises majeures : *Babcock & Wilcox*, *Mirlees*, *Hepworth*, *Fawcett & Preston*, *Walket & Henderson*, *G. Buchanan*. Les usines sont concentrées dans la région de Glasgow. Après avoir dominé le marché mondial pour le sucre de canne au début du siècle les firmes britanniques, de trop petite taille, souvent sclérosées, ont amorcé un lent déclin face à la concurrence des entreprises allemandes et américaines. Les Allemands se sont spécialisés dans la betterave (*Buckauwolff*, *Putsch*, *BMA*). Le principal survivant européen demeure le géant *Tate and Lyle*³⁹.

Pour revenir à J. F. Cail, il faut souligner que le matériel ferroviaire représente une part mineure dans son « système », la fourniture des équipements directs de fabrication du sucre constituent l'essentiel. Cependant, l'entreprise acquiert une réputation de produits de qualité dans le matériel ferroviaire. « Comme on le voit, la préoccupation qui a dominé dans toutes ces machines outils, c'est le besoin de reproduire un nombre infini de pièces exactement semblables les une aux autres et pouvant toujours tenir la place l'une de l'autre. [...] Il aurait fallu des années et des millions pour faire et faire mal ce que nos ateliers de construction bien montés peuvent produire pour moins de 100 000 francs et en un mois, y compris la garniture en bois, le revêtement en tôle ou en cuivre, la peinture et le vernis ; car dans l'atelier de Chaillot on fait aussi la toilette des locomotives, toilette utile car le revêtement en bandes de bois qui entoure la chaudière, l'isole et l'empêche de se refroidir, car la peinture et le vernis qui recouvrent le fer et la tôle le conservent en l'empêchant de s'oxyder »⁴⁰. L'usine Cail construit entre autres des locomobiles de deux à vingt chevaux. C'est un moteur mobile qu'on peut transporter d'une usine à l'autre. Il se compose d'un petit générateur tubulaire, comme sur une locomotive, d'un train de quatre roues sur essieux et d'une machine à vapeur.

En dépit des apparences industrielles brillantes, la situation de l'entreprise se dégrade assez rapidement. L'essor ferroviaire français est soutenu par les commandes d'Etat qui achète par lots à bons prix. Mais la concurrence interne s'aiguise, *Schneider* et de *Wendel* s'associent, avec le soutien de la banque *Seillière*, dans la fourniture massive de rails de

38. J. F. Cail & Cie : « Mesures proposées au Gouvernement pour changer la situation de nos Colonies aux Antilles », Paris, 1860, 12 p.

39. Chalmin (Philippe), *Tate and Lyle, géant du sucre*, 1983, p. 399 et suiv.

40. Turgan (J.), *Les grandes usines en France*, 1869, p. 49.

chemin de fer entre 1848 et 1864⁴¹. Le marché national atteint son apogée en 1857 et la concurrence avec les Britanniques est beaucoup plus difficile sur les marchés étrangers. J. F. Cail cherche alors à limiter ses risques. Pour l'historien E. Chadeau, la fabrication des locomotives est une parenthèse dans sa carrière, ce qui ternit un peu la légende du « roi de la locomotive ». L'essentiel de la fortune de Cail proviendrait des machines agricoles et des machines à sucre. Sa réussite ne repose pas sur des prises de risque mais sur des marchés simples et en croissance, le sucre, avec des engins rustiques.

Conformément aux valeurs du milieu auquel il est parvenu, J. F. Cail achète beaucoup de châteaux et de domaines agricoles et se fait construire en 1865 un hôtel particulier boulevard Malesherbes. Sa première épouse décédée précocement, il se remarie quatre ans plus tard, en 1834, avec Marguerite Céline Lefranc, issue du même milieu social que lui. J. F. Cail a eu cinq enfants, dont une fille de son premier mariage. Pierre Emile, ingénieur de l'Ecole Centrale, devient directeur technique de la société ; Antoine Alfred, diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers de Chalon sur Saône a été chef du service commercial puis co-gérant de l'entreprise.

La situation de l'entreprise Cail se dégrade brutalement après la mort de son fondateur en 1871. Il lègue une cinquantaine de sociétés, essentiellement des usines sucrières, des créances sur Darbousier, la propriété de Bellevue à Port Louis, 11,770 millions de F. d'intérêts sucriers dont 3,312 en Guadeloupe (49% de la succession). Au total les intérêts de Cail en Guadeloupe, plus de 12 millions de Francs soit 17% du patrimoine brut⁴². Antoine-Alfred doit remettre la moitié de la fortune à sa mère et surtout le marché des machines à sucre et des locomotives connaît une longue récession. Alors que d'autres entreprises tentent de diversifier leurs productions, « *Monsieur Alfred ne fit rien pour rajeunir la marque* »⁴³. Tandis que les sucriers étaient saturés de machines à évaporer quasi indestructibles, il attendit que les marchés ferroviaires reprennent comme au temps de la prospérité familiale. En fait, il survit grâce à la réputation acquise par son père. Mais très vite, il en vient à mobiliser ses actifs. Il vend, mal, l'usine de Grenelle en 1881 et se fait aider par le *Comptoir d'Escompte de Paris* pour restructurer l'entreprise qui devient *Anciens Etablissements Cail*. Antoine Alfred meurt en 1889 et la société est liquidée en 1891. Le nom de Cail n'a survécu que grâce à la *Compagnie Fives-Lille* qui a racheté les ateliers Cail de Denain et qui s'appellera *Fives-Lille-Cail*.

Il y a deux aspects dans l'histoire de cet entrepreneur et de cette entreprise. Du côté clair, il y a l'ouvrier autodidacte qui prend appui sur une innovation de son beau-père pour créer une entreprise dont la croissance est remarquable. Du côté obscur, il y a une gestion de moins en moins innovante et frileuse avec des profits qui sont ceux *in fine* de l'exploitation coloniale. Ch. Schnakenbourg évoque à juste titre un comportement de « prédateur ». Ses entreprises associées, comme Darbousier ou Beauport

41. Woronoff (Denis), *François de Wendel*, 2001, p. 159 ; et Darteville (Raymond) (dir.), *La banque Seillière-Demachy, une dynastie familiale au centre du négoce, de la finance et des arts, 1798-1998*, 1999.

42. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*, 1997, p. 93

43. Chadeau (Emmanuel), *op. cit.*, p. 41.

constituent des marchés captifs qui permettent des profits importants et qui abritent le constructeur de la concurrence. Cail impose une usine surdimensionnée et sous capitalisée. Un article de H. Tardieu (1870), très hostile à la société Cail, indique qu'il impose ses brevets à ses « clients » et vend « *le fer et le cuivre au poids de l'argent* »⁴⁴. Si l'assertion est vraie, cela rend le rail et les locomotives assez chers.

Les débuts du réseau et le matériel ferroviaire

Nous disposons de très peu d'informations directes sur la première génération de matériel ferroviaire à Beauport. Si les archives ont conservé un magnifique plan de l'installation du « *triple effet avec deux troisième chaudières* » de l'évaporateur à sucre daté du 9 novembre 1865⁴⁵, nous n'avons pas retrouvé de document sur l'équipement ferroviaire. On peut en tout cas essayer d'imaginer l'épopée du transfert et de l'installation de ces grandes machines à vapeur qui pour la première fois entrent en action aux Antilles. L'effet sur les populations locales a dû être saisissant.

À défaut de document, il nous faut procéder par comparaison et déduction. Nous savons en effet que Darboussier a démarré avec trois locomotives Cail 020T à distribution intérieure de type 59 (la loco n° 1558 de 1867, la n° 1659 de 1868, la n° 1842 de 1871). Une autre source évoque cinq locomotives Cail en 1868 et une centaine de wagons de 4 tonnes de tare et de 6 tonnes de charge. Une voie de 1,435 aurait été ouverte en avril 1869 entre Pointe-à-Pitre et les Abymes, au total, 21 kilomètres⁴⁶. Rappelons que nous disposons d'un document remarquable avec la Cail 020T, n° 1659, construite en 1868 et livrée à Darboussier. Elle porte le nom de J. F. Cail et elle est conservée au Musée Edgard Clerc du Moule. Les premières machines de Beauport pourraient être de ce type.

On partira d'une hypothèse qui est quasiment une certitude : de 1863 à 1884, l'équipement industriel du site de Beauport est intégralement fourni par *Jean-François Cail & Compagnie*. De 1884 à 1901, un doute subsiste, car E. Souques aurait pu se fournir ailleurs compte tenu de la rupture des relations avec les héritiers Cail. Mais la chute très forte du prix du sucre après 1884 et la fragilité croissante de l'équilibre financier de l'entreprise suggèrent que les investissements ont été réduits au minimum.

Afin de présenter les équipements probables de cette première période, nous adoptons un plan systématique : le réseau et les voies, la traction, le matériel roulant. Les débuts du tracé sont modestes : une première ligne Beauport – La Goulette est ouverte en 1866, prolongée ensuite vers Anse-Bertrand. Une seconde ligne de 1200 mètres est créée à la fin de l'année 1866 vers Pierre-Ferrayre. Elle amorce le futur réseau Est. Mais en 1879 le réseau ne mesure que 9 kilomètres. Quand Bellevue est achetée par E. Souques en 1884, au moment de la chute des prix, les deux unités sont fusionnées et l'usine de Bellevue est fermée en 1890. Les réseaux sont raccordés par des créations d'une voie entre les sections de Plaisance et de

44. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*, 1997, p. 89.

45. ADG 15 J 98, plan J. F. Cail et cie original 46 152. Des mesures de conservation spécifiques de ce document seraient utiles.

46. Banudo (José), « Retour en Guadeloupe », *Riviérail*, n° 36, janvier 1982.

Beauplaisir. Il est alors long d'une vingtaine de kilomètres. Nous ne disposons d'aucune information sur le réseau de Bellevue avant 1890.

On supposera que les premiers rails sont en fonte. En effet, le remplacement des rails en fonte par des rails en acier, plus souples et donc moins cassants intervient en France métropolitaine vers 1867-1868⁴⁷. Cependant, il est vraisemblable qu'au cours des 35 ans (1866-1901) des rails en acier aient pu être mis en place. Ces rails sont de type Decauville, du nom du constructeur de la région parisienne, Paul Decauville⁴⁸. Installé en 1867 à Petit-Bourg, près de Corbeil-Essonnes, Paul Decauville construit sous licence des machines à vapeur *John Fowler & Company*. Il invente son système de rails pour les récoltes en 1875. Il s'agit de voies portables de 40 centimètres de large dont les wagons peuvent être tractés par deux hommes ou par un animal. En 1878, il propose aussi une petite locomotive construite en collaboration avec Corpet pour des voies de 50 centimètres, puis commercialise ses propres machines à partir de 1882.

Jean de Laguarigue de Surveilliers dans les années trente et plus tard les grands géographes comme Guy Lasserre ou Jean-Claude Giacotino évoquent des « systèmes Decauville » quand ils décrivent les réseaux ferroviaires sucriers. Ce rail de type Decauville pouvait aisément rentrer dans le programme de fabrication de *Cail & Compagnie*. Une description de ce type de rail est fournie par E. Souques lui-même en 1892 : « *Les chemins de fer Decauville ne sont pas à proprement parler des chemins de fer ordinaires ; on désigne, en effet sous cette dénomination, un type de chemin de fer, dont les traverses sont accrochées au rail et que la légèreté de l'ensemble permet facilement de démonter par tronçon et de transporter d'un point à un autre à bras d'hommes. Il y en a dont les rails varient depuis 4,500 kilogrammes le mètre courant, jusqu'à 8 kilogrammes* »⁴⁹.

Il s'agit donc d'installations extrêmement légères, très précaires. Ces rails à patin sont fixés sur des traverses par des éclisses. Les traverses sont en bois du pays, mais parfois, elles ne sont pas façonnées, on utilise de simples branches taillées. Des documents ultérieurs évoquent même des rails posés à même le sol, sans traverse. La question du ballast a fait l'objet de solutions diverses en France métropolitaine⁵⁰. Le meilleur est le gravier des rivières, ou à défaut des produits de substitution comme le laitier des hauts fourneaux. Tout cela est hors de prix en Guadeloupe et on peut supposer que ces premières voies étaient installées sans ballast.

La question de l'écartement des voies pendant la période initiale est importante et la réponse demeure selon nous incertaine. Rappelons que les voies dites normales ont un écartement de 1,435 à 1,450 mètres. En dessous de cette dimension, on entre dans l'univers de la « voie étroite »⁵¹. Le standard européen continental de la voie étroite est alors de 600 mm

47. Caron (François), *Histoire des chemins de fer en France*, 1997, p. 295.

48. McKillop (Robert F.), Browning (John), *A history of Cane Railways with notes on River Transport*, 2000.

49. E. Souques, séance du Conseil général, p. 404, 21 décembre 1892.

50. Caron (François), *op. cit.*, 1997, p. 291.

51. Sauvage, (Édouard), *La machine locomotive ; manuel pratique donnant la description des organes et du fonctionnement de la locomotive à l'usage des mécaniciens et des chauffeurs*, 1947.

(contre 2 pieds ou 610 mm au Royaume-Uni). Nous savons par de nombreuses sources, et en particulier grâce à la locomotive conservée au Moule, que l'usine de Darbousier disposait de voies normales. Par ailleurs, les chroniqueurs de l'usine de Beauport et les revues spécialisées du rail évoquent une voie métrique. Cette contradiction débouche sur un mystère. Pourquoi l'association Souques/Cail aurait-elle décidé d'équiper Beauport en voie de 1 mètre en 1866 et Darbousier en voie de 1,43 en avril 1869 ? Ce choix serait étrange. Il est évident que les avantages d'un gabarit commun aux deux entreprises contrôlées par les mêmes hommes, sont nombreux, par exemple pour la circulation des pièces de rechange et les dépannages. Trois réponses sont possibles. Pour Beauport, la voie métrique est un choix autonome de E. Souques, alors que pour Darbousier, J. F. Cail a voulu imposer un standard qui convenait mieux à ses fabrications. Ou alors, cela convenait à J. F. Cail de vendre tantôt du 1 mètre, tantôt du 1,43. Ou bien, troisième hypothèse, Beauport était aussi à 1,43 à l'origine.

Mais peut-être faut-il aussi relativiser cette discussion en songeant à la précarité de ces installations et surtout aux conditions d'exploitation particulières à la Guadeloupe. Le renouvellement des voies au bout de quatre à cinq ans est nécessaire en France. Dans le climat tropical, sur un sol humide et instable, il est encore plus fréquent. Les rails doivent être entretenus tous les ans car la végétation les recouvre pendant l'intersaison, d'août à décembre. Surtout si ces rails sont posés à même le sol. S'il y a des traverses en bois, elles sont rapidement rongées par l'humidité. On peut supposer enfin des situations de coexistence de voies d'écartements différents ; on a vu que c'était le cas à l'usine de la Bonne Mère. Plusieurs hypothèses sont plausibles. Nous n'avons même pas de certitudes quant à la traction. Beauport a-t-elle disposé de locomotives avant 1901 ? La première locomotive attestée par un document est livrée en 1902. Or nous savons par un autre document de 1908 (voir plus loin) qu'une partie du réseau de Beauport est encore à traction animale à cette date. Ce sont des mulets qui tirent les wagons.

Quant au matériel roulant, il est lui aussi très rudimentaire. Cail a livré des châssis, ils sont montés sur place et équipés en bois local. Il faut refaire les parties en bois tous les trois ans. Faute de sources, il est difficile d'être plus précis⁵². Les mots précarité et bricolage dominent cette première phase de l'équipement ferroviaire sucrier à Beauport. Ceci d'autant plus que la situation de l'entreprise s'est rapidement dégradée, et ce, rappelons-le, quasiment à son origine. L'histoire de l'association Souques/Cail finit mal. Après la mort de J. F. Cail en 1871, son fils Alfred a pour principal souci de liquider les actifs de l'entreprise, en Guadeloupe et ailleurs. Fin 1889, cet objectif est atteint et E. Souques se retrouve seul propriétaire de Beauport. Après la crise sucrière de 1884 et les difficultés de la maison Souques ; il n'y a plus que des dépenses d'entretien à l'exception des raccordements avec le réseau de Bellevue en 1890.

52. Dans la suite du rapport, nous serons en mesure de préciser de façon certaine que l'écartement est de 1,20 dans les années 1920 contrairement aux assertions répétées qui évoquent un écartement de 1,42 pendant l'entre-deux-guerres.

C'est dans un contexte peu favorable à E. Souques que se développe l'important débat sur la création d'un chemin de fer public en Guadeloupe.

L'échec des projets ferroviaires en Guadeloupe, 1871-1914

Quand on est pris dans la torpeur bruyante des encombrements routiers à l'entrée et à la sortie de Morne-à-l'eau, on peut rêver d'un train paisible et ponctuel qui conduirait au centre de Pointe-à-Pitre. Ce désir n'est pas utopique car des projets de construction d'un réseau ferroviaire public ont fait l'objet de réflexions, d'études et de discussions pendant une quarantaine d'années, entre les débuts de la Troisième République et la Première Guerre mondiale.

Les représentants de la Guadeloupe ont particulièrement réfléchi à propos d'une ligne Pointe-à-Pitre-Le Moule, éventuellement complétée par un axe Est-Ouest entre Port-Louis et Saint-François. Il est assez logique de vouloir construire un chemin de fer sur la Grande Terre dont le relief est moins élevé que celui de la Basse Terre, mais il faut alors compter avec les intérêts des usines centrales qui disposent de réseaux ferroviaires locaux. D'ailleurs, à Porto-Rico, à Cuba, à Trinidad, il existe des réseaux ferroviaires publics qui ont pris appui sur les chemins de fer des grands domaines sucriers. Pourtant, le réseau ferroviaire guadeloupéen public n'a jamais vu le jour. Qui est responsable de cet échec ? Les intérêts sucriers du « parti de l'usine » ? Les élus guadeloupéens ou l'administration coloniale, ou bien encore entrepreneurs qui sollicitent des concessions ferroviaires ?

Le temps des visionnaires (1872-1889)

Le dernier tiers du XIX^e siècle est partout celui de l'essor du réseau ferroviaire pour les lignes secondaires, les grands axes ayant été équipés au milieu du siècle. En France, la procédure de création d'une voie ferrée est définie par la loi du 11 juin 1842 qui concède l'exploitation. L'Etat prend en charge l'infrastructure des chemins à construire ; la superstructure, le matériel roulant et les dépenses d'exploitation sont à la charge des compagnies concessionnaires. Après 1871, les administrations locales sont appelées à modérer plutôt qu'à encourager les entreprises d'intérêt local parfois hasardeuses. Ces lois s'appliquent en Guadeloupe. Dans l'île, la situation présente une particularité car les usines sucrières centrales ont créé leurs propres réseaux dans les années 1860 et 1880. C'est d'ailleurs le cas dans toutes les îles à sucre, en Martinique en particulier. En Guadeloupe, on a compté quatre réseaux en Grande-Terre ; trois réseaux en Basse-Terre et deux sur Marie-Galante. Ces investissements ferroviaires sont une des conséquences de l'essor des usines centrales.

Ces réseaux privés créent une situation contradictoire à l'égard d'un éventuel réseau ferroviaire public. D'une part, l'idée de relier les usines centrales de la Grande-Terre au port de la Pointe-à-Pitre où sont évacués le sucre et le rhum et d'où proviennent les multiples approvisionnements, du charbon aux machines, est séduisante. Un projet ferroviaire peut donc intéresser tous les directeurs d'usine centrale...sauf celui de Darbous sier qui n'a que faire d'un réseau ferroviaire car l'usine dispose d'un accès direct au port.

Mais ce n'est pas si simple car au moins deux motivations peuvent retenir les usines centrales d'adhérer à un projet ferroviaire. Nous l'indiquions plus haut, le chemin de fer sucrier n'est pas seulement un outil technique, c'est un lien économique et social. La voie ferrée et ses corollaires, les gares et les balances intermédiaires, sont de puissants facteurs d'adhésion des habitations à une usine centrale. Pour les géreurs d'habitation, pour les colons et les petits planteurs, la voie représente l'assurance d'une évacuation de la récolte. Mais plus encore pour le propriétaire de l'usine centrale, elle assure en principe la régularité de l'approvisionnement. Les archives montrent l'importance de la compétition entre les usines centrales, par exemple entre les usines Beauport et Duval. C'est à qui centralisera le maximum d'habitations pour alimenter pendant toute la récolte les broyeurs sur-dimensionnés. Cette compétition est particulièrement vive dans les habitations qui sont aux limites ou à mi-chemin entre deux usines centrales.

Dès lors la question se pose plus pour les usiniers pris individuellement que pour le « parti de l'Usine » : l'interconnexion du réseau ferroviaire pourrait avoir des effets pervers sur le drainage de la canne. D'ailleurs, les usines centrales n'ont pas construit des lignes ferroviaires semblables.

Le second élément contradictoire est produit tout simplement par les habitudes et les investissements réalisés. Ainsi, l'usine de Beauport évacue son sucre par le petit port de Beautirand à Petit-Canal où elle dispose d'un équipement portuaire et de chalands pour assurer la liaison avec Pointe-à-Pitre. Pour que la voie ferrée soit rentable pour Beauport, il faut à court terme que le prix de la tonne transportée soit égal ou inférieur au prix de revient des transports de l'usine. A long terme, il faut que le désinvestissement des équipements portuaires de Beautirand soit rentable. Les industriels sucriers, du moins ceux qui gèrent concrètement sur le terrain, ont des attitudes contradictoires. D'une part ils essaient de compresser les coûts de production, parfois avec une grande férocité sociale ; d'autre part, ils s'installent assez facilement dans la routine de la « gestion acquise ». Ceci nous renvoie à la sociologie des entrepreneurs coloniaux.

Dans les années 1870 et 1880, l'administration est favorable à l'équipement ferroviaire de l'île. Comme l'indique un rapport d'août 1871, « *depuis longtemps déjà, M. l'amiral Gueydon [...] disait que la Grande-Terre n'atteindrait son apogée agricole et industrielle que du jour où elle serait sillonnée de chemin de fer* ». Mais à l'époque du libéralisme triomphant, l'initiative n'est pas portée par les collectivités, elle repose sur des entrepreneurs.

A la fin du XIX^e siècle, le Conseil Général de la Guadeloupe est sollicité à plusieurs reprises en vue de réaliser un réseau ferroviaire sur la Grande-Terre⁵³. Il faut replacer ces démarches dans l'atmosphère d'ébullition entrepreneuriale qui régnait alors. Des individus, souvent des ingénieurs, proposent aux collectivités des projets ferroviaires et, plus tard, des projets d'électrification. Il revient à ces collectivités, en l'occurrence le Conseil Général de la Guadeloupe, de se prononcer sur l'utilité publique et la rentabilité économique des propositions. L'accord des collectivités ouvre la voie à des concessions d'exploitation et, éventuellement à des subventions accordées au gré du caractère d'utilité publique de la proposition et ... des intérêts en présence.

53. Conseil Général de la Guadeloupe, quinzième séance, 21 décembre 1892, pp. 390-419.

Le premier projet ferroviaire privé est présenté en 1879 par Messieurs Chabrier et Silvie, deux ingénieurs métropolitains. Ils proposent un réseau en croix de Pointe à Pitre au Moule et de Port-Louis à Saint-François. Ils demandent une subvention de 40 000 F. pendant 75 ans avec garantie de l'Etat. Ce projet est fort bien documenté et nous disposons du profil en long et du tracé du réseau à différentes échelles.

L'enjeu économique est évidemment important. Selon des estimations datées de 1892, les transports de Pointe à Pitre à Morne à l'eau coûtent 80 centimes par tonne kilométrique. Le chemin de fer ferait passer ce coût à 55 centimes la tonne kilométrique. Pour les voyageurs, la diligence prend 4 F. pour aller au Moule, le tarif prévu par le chemin de fer est de 3 F. en seconde classe et de 6 F. en première. Au début du siècle, le trafic voyageur par diligences est de 8 000 personnes par an. On compte environ 20 000 habitants à la Pointe-à-Pitre ; 6 000 aux Abymes, 8 000 au Morne-à-l'eau, 10 000 au Moule.

Le sérieux du projet Chabrier/Silvie amène Denis Iphigénie, entrepreneur en roulage sur la Grande – Terre et membre du Conseil Général, à lancer un contre projet fantaisiste. Il ne demande aucune subvention et se propose de poser la voie de chemin de fer, un Decauville de 0,75 mètre, sur l'accotement de la route n° 5 de Pointe-à-Pitre à Blanchet puis sur les chemins vicinaux des Grands fonds jusqu'au Moule. C'est évidemment impossible. M. Joubert, inspecteur central des Colonies, note avec lucidité : *« cette demande a paru étrange, cependant elle s'explique car si MM. Chabrier et Silvie obtenaient la concession du chemin de fer, la principale industrie de M. Denis serait ruinée, et il perdrait sa subvention pour le transport des dépêches »*⁵⁴. La méthode du contre-projet pour torpiller un projet présenté est pratique courante, en Guadeloupe comme en métropole.

Au Conseil Général et à l'initiative d'E. Souques, le projet Chabrier/Silvie est repoussé. Les conclusions de la commission (présidée par E. Souques) sont votées : *« Elle exprime le vœu que la métropole veuille bien garantir au chemin de fer Pointe-à-Pitre - le Moule un minimum d'intérêts, comme elle l'a fait pour le port et le chemin de fer de la Réunion, et réclamant le concours des représentants de la colonie à la chambre des députés et au sénat pour l'obtenir de la mère-patrie »*⁵⁵. En effet, le Parlement français a approuvé par une loi du 23 juin 1877 une convention pour la construction du port de la Pointe des galets et le chemin de fer de St-Pierre à St-Benoît de la Réunion⁵⁶. Le Conseil Général de Guadeloupe, emmené par E. Souques, entend s'appuyer sur ce précédent pour obtenir la garantie financière de l'Etat à la réalisation d'un chemin de fer en Guadeloupe.

Dans un note circonstanciée, le directeur des Colonies défend la thèse que le vote pour la Réunion se justifiait car la réalisation est d'intérêt général. La Réunion ne disposait d'aucun autre port accessible aux gros

54. ANOM : Fonds Ministériels/Série Géographique GUA/23-235

55. ANOM : Fonds Ministériels/Série Géographique GUA/23-235. Session extraordinaire du CG consacrée au chemin de fer 1879, 184 p.

56. ANOM : Fonds Ministériels/Série Géographique GUA/23-235. Le Directeur des colonies, Note pour le Ministre, 28 mai 1880.

navires⁵⁷. Dans le cas de la Guadeloupe, il écrit que l'accroissement espéré des ressources provoqué par le chemin de fer, « *ne profitera pas nécessairement aux marchés de la métropole* ». Donc la ligne Pointe-à-Pitre / Le Moule est d'intérêt local et cela doit rester l'affaire du Conseil Général de la Guadeloupe. « *Il ne saurait être possible d'engager les finances de la métropole dans une opération de ce genre.* » Le concours de l'Etat doit se limiter à un appui moral. Toute la logique de la gestion coloniale s'exprime dans la conclusion : « *la colonie doit résolument accepter tous les sacrifices qu'elle a entendu s'imposer pour garantir le succès immédiat de l'œuvre à laquelle elle attache avec raison une si grande importance* ». Il s'agit d'une décentralisation avant la lettre où le pouvoir central délègue la responsabilité des enjeux locaux à la collectivité territoriale.

A notre avis, E. Souques et le Conseil Général ne pouvaient ignorer la forte présomption de réponse négative du ministère à son vœu. Il y a cependant une ambiguïté dans la réponse administrative car la démonstration de l'intérêt général de l'opération à la Réunion n'est pas pleinement convaincante. Le Port des galets à la Réunion est un gros enjeu économique et politique et il avait probablement de puissants partisans. Il reste que le vote du Conseil Général de la Guadeloupe est surtout un moyen de torpiller le projet ferroviaire Chabrier et Silvie. C'est la première victoire d'E. Souques et du parti de l'usine.

Le temps des bâtisseurs (1889-1895)

Toutefois, conscient de l'importance du projet, le Conseil Général demande en 1888 aux services de l'administration de préparer une étude technique. Il prend en 1889 la décision de principe de construire un chemin de fer. Ce sera le rapport Aubin, le plus précis des projets ferroviaires. M. Aubin, chef du service des Ponts et Chaussées, remet son rapport en 1889. Pour ce serviteur de l'Etat, à la différence du projet précédent et de tous ceux qui suivront, il ne s'agit pas d'exploiter ce projet, mais d'en vérifier la faisabilité technique. C'est un rapport désintéressé. Il propose un réseau en croix de Pointe à Pitre au Moule et de Port-Louis à Saint-François. La première ligne passe par les Abymes, Le Morne à l'eau, Pavé et l'usine Duchassaing ; la seconde par Beauport et Rancougne, habitation Girard, Blanchet, Clugny, la Mineure, St-Guil-laume, St-François. Les deux lignes se coupent à Clugny.

Il s'agirait d'un réseau Decauville avec des voies d'un mètre de large. La première ligne à réaliser, Pointe à Pitre- Le Moule est longue de 30 kilomètres, le coût de l'investissement est estimé à 40 000 F. le kilomètre⁵⁸. Cette étude publique suggère une réalisation de qualité. Les rails à patin doivent être de 20 kg le mètre, les traverses en bois dur du pays de 1,50 à 1,55, espacées de 0,80, les tire-fond seront galvanisés. Le ballast aura 2,2 mètres à la base sur 0,25 centimètres d'épaisseur. Les courbes minima seront de 150 mètres, la déclivité de 0,025 sur la ligne principale. Il faudrait un tunnel de 195 mètres entre les Abymes et le Morne à l'eau,

57. Maestri (Edmond), *Mythes et réalités ferroviaires de l'Afrique intertropicale française des années 1880 aux années 1930*, Université d'Aix-Marseille 1, Thèse de doctorat d'Etat, 1991, 8 volumes, 2292 pages + annexes.

58. Conseil Général de la Guadeloupe, quinzième séance, 21 décembre 1892, pp. 390-419.

au morne Dugazon, et un pont sur la gorge du Pavé. En plaine, l'emprise de la voie sera de 10 mètres de large avec trois mètres de plate-forme, deux mètres de fossés et une bande de 2,5 mètres de chaque côté « où il sera peut être utile de planter des arbres qui arrêteront les étincelles et empêcheront l'incendie des champs de canne à sucre ». L'exploitation nécessiterait six machines locomotives de 13 à 15 tonnes, 12 voitures, 6 fourgons, et 120 wagons. Ce rapport remarquable de précision va jusqu'à évoquer l'organisation du trafic. « Il prévoit un départ régulier chaque matin des 4 terminus. Ces quatre trains feront jonction à la gare de Clugny et repartiront de ce point, après l'échange des wagons, pour leurs stations respectives. A deux heures après-midi, le même mouvement recommencera. Pendant la récolte chaque machine fera sur sa ligne le nombre de voyages supplémentaires qu'exigera la concentration à Clugny de toutes les marchandises ainsi que le transport des cannes aux usines ». Il est prévu des ateliers de réparations et d'entretien à Pointe-à-Pitre et à Clugny⁵⁹.

CARTE : Carte des projets ferroviaires en Guadeloupe en 1908
B) Carte réalisée à partir du document original par le service de cartographie du département de géographie de l'Université de Provence

Source : ANOM.

59. Fonds Ministériels/1/TP/457-7

L'inspecteur Aubin s'est inquiété des conséquences militaires de ce projet. Si le chemin de fer favorisait une invasion étrangère ? Mais le chef de bataillon consulté considère que la croix « *dessinée dans la Grande Terre ne pouvait qu'être utile à la défense* »... De tous les points de vue, le rapport Aubin ouvre la voie à la réalisation d'un bon projet. A peine est-il remis, en novembre 1892, que J. de Lafilolie fait une nouvelle proposition au Conseil général de la Guadeloupe. Elle s'inspire directement du rapport Aubin. Il semble assez évident que l'étude publique a fait le lit de la proposition privée. L'argumentaire de cette nouvelle proposition a l'habileté de proposer une formule plus économique avec une voie de 0,60 mètre. Sur ces voies, il compte utiliser des « *locomotives à cheminées américaines empêchant la projection des étincelles qui pourraient brûler la récolte* ».

J. de Lafilolie est un visionnaire de la lignée des utopies ferroviaires saint-simoniennes. Il évoque « *l'augmentation de la production* » provoquée par sa voie ferrée et il se propose en cas de succès de « *sillonner la Guadeloupe* » avec d'autres voies ferrées. Il estime son investissement à 40 000 F le kilomètre et demande une subvention de 70 000 F par an⁶⁰.

Cette proposition est vigoureusement rejetée par E. Souques : « *L'on ne sait pas exactement ce que l'on propose, mais nous savons ce que nous voulons. Je vous assure qu'il est impossible d'apprécier le programme qui nous est présenté avec les simples renseignements qui sont fournis au Conseil. [...] On risque d'avoir une voie ferrée qui ne répondrait nullement au service qu'elle doit assurer; on risque encore d'avoir une opération boiteuse, on risque aussi que le Conseil Général prenne la responsabilité d'une pareille entreprise parce qu'on pourra lui dire : je vous ai indiqué, dans ma lettre, les points principaux, et il est certain que malgré l'absence de spécifications complètes, vous ne m'avez pas imposé de conditions déterminées* ».

Il multiplie les arguments : « *je crains qu'on ne fasse pas une œuvre parfaite* ». Il affirme qu'il faut une voie d'un mètre. Par ailleurs, il rappelle, ce qui est fondamental, le caractère intermittent des activités sucrières : « *nous avons pendant six mois un transport considérable de sucre, de charbon, d'engrais, après quoi vient une accalmie dans le travail* ». En bref, Souques cherche visiblement à enterrer le projet⁶¹. On sent bien qu'E. Souques multiplie les arguments de mauvaise foi. Pourquoi donc est-il si hostile aux projets ferroviaires Chabrier-Silvie, puis Aubin/De Lafilolie ?

Il n'a plus comme auparavant le contrôle politique du Conseil général et il est plongé dans une bataille pour obtenir une nouvelle diminution du droit de sortie du sucre face à la montée des Républicains, des socialistes et plus généralement de l'émergence des Antillais dans la vie politique de l'île.

Ceci étant, de façon nullement contradictoire, le rapport Aubin comporte peut-être des aspects insupportables pour E. Souques. C'est selon nous la question de Clugny. Avec le rapport Aubin et le projet de Lafilolie qui en découle, Clugny devient le grand nœud ferroviaire de la Grande-Terre. C'est là que les convois se rencontrent, il y aura un atelier de

60. Conseil Général de la Guadeloupe, quinzième séance, 21 décembre 1892, pp. 390-419.

61. *Idem*.

réparations, une centrale d'eau pour les trains, etc. Au moment où E. Souques espère encore faire de Beauport le grand centre sucrier du nord de la Basse-Terre, est-il possible de laisser se renforcer la position d'une autre usine centrale, celle de Clugny ? Sachant que l'objectif de tout cela pouvait aussi être la valorisation immobilière de Clugny à un moment où se préparait la vente de ce domaine à Beauport et aux intérêts Souques.

Enfin si E. Souques parle haut et fort, c'est qu'il dispose aussi de deux arguments incontestables. D'une part le système d'évacuation du sucre vers le port de Pointe-à-Pitre est rodé et avec les barges qui sont propriété des sucriers. La compétitivité des transports ferroviaires n'est pas évidente. D'autre part, la ligne publique ne contribuerait en rien à résoudre un problème qui intéresse réellement le « parti de l'Usine », la collecte de la canne. Toutes les études sont floues sur ce point. Seul le rapport Aubin tente une promesse : « *Pendant la récolte chaque machine fera sur sa ligne le nombre de voyages supplémentaires qu'exigera la concentration à Clugny de toutes les marchandises ainsi que le transport des cannes aux usines* ». Cela ne paraît pas sérieux, sauf à imaginer que le transport public devra s'interrompre pendant les 6 à 8 mois de la récolte ? En vérité, l'ambiguïté vient de la tentative de faire croire que le réseau ferroviaire pourrait voler au secours de la canne à sucre.

Enfin se pose la question de la largeur des voies. Pour les études Chabrier et Silvie, comme pour le rapport Aubin il s'agit d'une voie métrique. La Filolie par contre propose des voies de 60 centimètres. Les autres réseaux, en particulier Beauport, Duval, et Clugny sont à métriques. Mais, quelques années plus tard, les voies sont refaites et Blanchet, Duval, Beauport et Clugny sont équipées en 1902 de voies de 1,22 mètre d'écartement. Ces modifications interviennent entre 1889 et 1902. Dans le cas de Beauport, il s'agit certainement d'une des premières décisions du Martiniquais F. Clerc en 1901. La transformation s'est réalisée progressivement, avec utilisation simultanée des anciennes voies à traction animale et des nouvelles voies plus larges avec traction vapeur. A Beauport, quatre locomotives sont livrées en trois ans dont trois fabriquées par une petite entreprise belge, *Saint-Léonard*. La quatrième est produite par un atelier parisien, Corpet Louvet. Faut-il établir un lien entre ce nouvel équipement et le débat ferroviaire ? S'agit-il d'une décision concertée dont l'acteur principal pourrait être le *Crédit foncier colonial* ? Quel était le but : préfigurer un réseau public ? Imposer une norme d'écartement et donc d'équipement ferroviaire afin de privilégier des fournisseurs ?

En tous cas, après avoir obtenu l'enterrement du projet Chabrier/Silvie en invoquant la nécessité de l'aide financière de la métropole, E. Souques propose en 1892 d'écarter le projet Lafilolie au nom de la largeur des voies : « *J'ai fait l'expérience des chemins de fer Decauville ; j'ai plusieurs habitations où ce système fonctionne et je crois qu'il vous faut une voie de 1 mètre* ».

A cette date, trois positions se définissent. E. Souques veut l'enterrement du projet. Une majorité du Conseil Général conduite par des représentants comme A. Isaac, L. Dorval, Taillander et Bouchaut souhaite accorder la concession à M. de Lafilolie. L'administration considère qu'elle n'a pas donné son avis sur ce projet et que le Conseil Général ne peut donc émettre qu'un vote de principe. Après de longues délibérations,

la majorité du Conseil Général hostile à E. Souques prend deux dispositions. Elle retient une solution plus économique en scindant les deux lignes du projet Lafillolie. Dans un premier temps, il s'agira de réaliser la ligne de la Pointe-à-Pitre au Moule avec embranchement de quatre kilomètres vers les Grands-fonds. La réalisation de la ligne Port-Louis/Saint-François est reportée. Quelques économies sont faites sur le projet initial, ainsi les rails seront de 16 kg le mètre au lieu de 20. Sur cette base, le Conseil Général adopte le 22 juin 1893 le projet de convention. Le concessionnaire est M. de Lafillolie. La concession est de 75 ans avec une subvention annuelle de 70 000 F pour les 25 premières années. Cette subvention sera ensuite dégressive et indexée sur les recettes d'exploitation du chemin de fer.

On pourrait penser que la victoire du chemin de fer est acquise, mais il n'en est rien car l'administration multiplie ultérieurement les controverses juridiques sur la concession et surtout sur les modalités de la subvention. Ceci débouchera sur la saisine du Conseil d'Etat à propos des droits du Conseil Général. La longue procédure décourage M. de Lafillolie qui « *disparaît* » fin 1893 début 1894. Mais il a transmis ses droits à un dénommé Robert qui obtient de reprendre la concession.

L'administration a pris le relais du parti de l'usine pour s'opposer à la réalisation du chemin de fer. Les motivations sont sans doute différentes, il ne s'agit plus de protéger les intérêts de telle ou telle usine, mais de ne pas soutenir un projet coûteux dont la rentabilité est très incertaine. Mais le résultat est le même.

Entre temps, on rappellera pour mémoire et au titre de l'anecdote, que la Guadeloupe a connu son premier réseau ferroviaire ouvert au public. « *Sans parler des petits chemins de fer industriels qui desservent presque partout les usines à sucre de la Guadeloupe et transportent les cannes des lieux de production aux centres de fabrication, chemins qui ne sont pas ouverts au public, il faut mentionner la voie ferrée qui met en relations le bourg de Capesterre avec le port de Sainte-Marie. La concession de ce chemin de fer a été consentie, en 1883, à un industriel du bourg, qui le rétrocéda à son tour au Crédit foncier colonial. Les trains circulent régulièrement depuis la fin de 1898 et la ligne a été ouverte au public le 3 janvier 1899. Le succès de cette première entreprise hâtera, sans doute, la mise en valeur du petit chemin de fer de 30 kilomètres de long entre la Pointe-à-Pitre et le Moule dont les conséquences auront certainement une heureuse influence sur le commerce général de la colonie* »⁶². Ce réseau est toujours en service treize ans plus tard, en 1912. Propriété du *Crédit foncier colonial*, selon les termes de la concession de 1897, ce chemin de fer est long de 8,602 kilomètres. La largeur des voies est de 0,75. Il y a quatre stations, trois locomotives, deux wagons à voyageurs, 120 wagons à marchandise ; un agent et neuf ouvriers⁶³.

Le chemin de fer public ne dépassera jamais ces 9 kilomètres. Le vote de juin 1893 au Conseil Général reste l'apogée de l'histoire ferroviaire publique de la Guadeloupe.

62. Guy (Camille), *Exposition universelle de Paris 1900*, tome 3, 1900, p. 516.

63. ANOM : Fonds Ministériels/Série Géographique GUA/217-342, Statistique du chemin de fer, 1912, commune de Capesterre

Le temps du renoncement 1895-1912

L'inspecteur Général des Travaux publics des Colonies, Fournié, rend son avis sur la concession Robert le 1^{er} février 1894⁶⁴. Il propose une réduction du réseau avec un trajet simple Pointe-à-Pitre au Moule comportant un embranchement Grands-Fonds et Port-Louis, en renonçant à rejoindre Saint-François. Il confirme l'écartement métrique. Mais l'administration coloniale n'est pas convaincue par le projet. *« Le dossier n'indique ni la consistance des cultures et des usines qu'il serait appelé à desservir, ni le tonnage approximatif des marchandises... »*. Ce flou confirme le peu d'empressement des intérêts sucriers.

Il faut dire aussi que le ministère des Colonies et les hauts fonctionnaires sont traversés par une crise de confiance à l'égard de la canne à sucre et plus généralement de la Guadeloupe et des « vieilles colonies ». L'administration s'inquiète de la durée de la concession. Celle de M. Robert, successeur de M. de Lafillolie, est de 75 ans. Dès 1895, l'inspecteur général des Colonies Chardié estime : *« qu'il serait imprudent d'engager l'avenir par la construction d'un chemin de fer, au profit de l'industrie sucrière, au moment même où il est permis de se demander si cette industrie pourra survivre à la crise terrible qui l'étreint aujourd'hui »*. De même, M. Lepreux, autre inspecteur des Colonies, se montre très pessimiste relativement à l'avenir de l'industrie du sucre de canne à la Guadeloupe. Dans une lettre du 18 février 1897, il évoque la concurrence de la betterave dont le prix de revient ne cesse de diminuer. De plus il considère que la terre de Guadeloupe est épuisée et qu'elle *« ne paraît plus pouvoir donner des produits assez vigoureux pour résister aux intempéries et aux maladies parasitaires »*. En outre, l'emploi du chemin de fer, toujours coûteux, ne semble guère applicable au transport des sucres et des charbons, transport déjà assuré par des voies ferrées particulières, des charrois et toute une flottille industrielle. A défaut des revenus procurés par les transports sucriers, la ligne Pointe à Pitre Le Moule ne pourra compter, comme source appréciable de revenu, que sur la subvention coloniale. ... Enfin, M. Espent, inspecteur général des Colonies, écrit le 28 février 1897 : *« comme toutes nos vieilles colonies, la Guadeloupe est dans un état de décadence qui s'accroît de jour en jour, et ce n'est pas l'industrie sucrière qui pourra la relever ; le trafic de la voie ferrée serait donc insignifiant ; de plus, la colonie est dans une situation financière très obérée ; ce n'est donc pas pour elle le moment de s'engager dans une affaire dont le résultat le plus clair serait l'obligation de payer au concessionnaire une subvention élevée pendant 75 ans »*.

L'hostilité de l'administration coloniale dépasse largement la question du chemin de fer, la crise de confiance est profonde. Le Gouverneur Moracchini est lui-même atteint, dans une lettre du 28 mai 1897, il *« reconnaît que l'utilité de cette œuvre [le chemin de fer] serait contestable si la fabrication de sucre devait disparaître de l'île ; il exprime toutefois l'espoir que cette industrie résistera à la crise actuelle »*. Les décideurs sont ébranlés par la crise de l'industrie sucrière et il règne un consensus qui lie la construction du chemin de fer à la canne à sucre. Cette association est fatale au projet ferroviaire. *« Les résultats de cette entreprise [le chemin*

64. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-7

de fer] paraissent subordonnés au plus haut point aux chances de relèvement de l'industrie sucrière. » Or, ces chances sont des plus restreintes selon les analystes du moment. On évoque la concurrence de la betterave, mais aussi l'essor de la canne dans certains pays comme l'Égypte ; la pacification à venir de Cuba qui apportera un million de tonnes de sucre supplémentaire sur le marché. Bref, on ne croit plus aux îles à sucre. Pour l'administration, le chemin de fer est donc une entreprise téméraire.

De son côté, le Conseil Général, à la recherche d'un nouveau compromis, demande une diminution de la subvention initialement prévue à M. Robert. Celui-ci refuse cette proposition le 15 juillet 1900⁶⁵. Il s'enlise ensuite à réclamer le remboursement de la caution versée qu'il avait rachetée à M. de Lafilolie.

Le dossier du chemin de fer de la Grande Terre est bloqué. Le Gouverneur demande un nouveau rapport au capitaine Rey en 1902⁶⁶. Celui-ci reprend les grandes lignes du rapport Aubin en introduisant deux modifications importantes. Il diminue la longueur du trajet et propose une nouvelle largeur des voies. Le nouveau réseau proposé est long 34 kilomètres avec l'annexe de Chazeau qui pénètre dans les Grands Fonds pour environ 5 kilomètres. Le trajet suit le chemin de fer Darbousier pendant deux kilomètres, il traverse les propriétés Lasserre, Blanchet, Clugny, Château Gaillard, passe devant Duchassaing. *« Le projet présenté indique la voie de 1 mètre. Or les usines Blanchet, Duval, Beauport et Clugny n'ont que des voies de 1,22 »*. Donc la voie de 1,22 s'impose. *« Il est évident que si le tracé indiqué avec son embranchement est construit, les usines Duval, Beauport et Clugny s'empresseront d'en profiter, si elles y trouvent un avantage pécunier [sic] sérieux »*. Ce nouveau rapport prend donc acte de la transformation des voies évoquées ci-dessus. Pour le capitaine Rey, il faudrait que le chemin de fer facture 5 F. la tonne transportée pour être concurrentiel.

Mais, le gouverneur de la Royère ne suit pas le rapport sur la question des voies. Pour lui, la largeur de 1,22 n'est pas nécessaire. Elle augmenterait le coût de la construction et du matériel roulant. La voie métrique suffirait au contraire à tous les besoins. Il envisage de faire étudier la modification des lignes privées des usines, y compris suggère-t-il en prenant les frais en charge. Curieuse idée quand on songe que les voies ont été refaites à neuf l'année précédente.

En fait, sur fond de pessimisme, le sort du réseau ferroviaire public en Guadeloupe est scellé entre 1902 et 1904 dans l'esprit du gouverneur. Il écrit : *« Quant au chemin de fer, on peut se demander s'il a sa raison d'être depuis qu'on commence à installer sur toute la Grande terre un service automobiles que les entrepreneurs se proposent de transformer, je crois, en « trains Renard ». Ma conclusion est qu'il faut hâter la construction du pont sur la « Rivière salée », provoquer des offres au sujet de la rade de Pointe-à-Pitre (...) et abandonner le projet du chemin de fer »*⁶⁷.

65. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-5 Dossier de la concession Tony Papin Beaufond. Rapport de la Commission du Comité des Travaux publics des colonies, 1^{er} décembre 1897 et 10 octobre 1898

66. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-4

67. ANOM : Fonds Ministériels/Série Géographique GUA/24-237. Le Gouverneur au Ministre, 2 mars 1904

Faute d'avoir mis en œuvre le projet Lafilolie devenu Robert, la Guadeloupe a perdu son chemin de fer car dorénavant une nouvelle pression s'exerce, celle des transporteurs routiers. L'organisation en « trains Renard » permet d'envisager une régulation des transports routiers sur la base des entreprises privées de bus et de camions. Dès lors, les ultimes évocations du réseau ferroviaire sont des faux-semblants, même si l'avant dernière a suscité un débat public bien tardif.

En 1909, le Conseil Général reçoit deux propositions, quasi-concomitantes. La première émane de Tony Papin Beaufond associé avec un ingénieur métropolitain, Roux. M. Papin Beaufond, héritier d'une habitation proche de Beauport, a été envisagé pour être administrateur général du site de Beauport⁶⁸. Il s'agit en fait de la proposition du rapport du colonel Rey, c'est à dire une simplification du projet Aubin avec l'adaptation du réseau à la largeur des voies privées des sucriers. Le coût de ce projet est relativement modeste, environ 10 000 F. par kilomètre pour le matériel roulant, et 40 000 F le kilomètre pour les infrastructures.

La seconde demande de concession émane de Pierre Daniel de Saunery pour la réalisation d'un tramway de Basse-Terre à Pointe-à-Pitre. Il s'agirait de créer une usine électrique au pied des chutes du Carbet qui permettrait un tramway reliant toutes les communes de l'île et l'éclairage de toute la Guadeloupe... Ce projet propose de commencer par la liaison Basse-Terre/ Pointe-à-Pitre et d'entreprendre ultérieurement l'équipement de la Grande-Terre.

Le premier projet suscite une véritable mobilisation des collectivités. Tout se passe comme si les élus et les institutions percevaient que c'était la proposition de la dernière chance. Ainsi, un extrait des délibérations du conseil municipal de Port- Louis du printemps 1909 porte sur la *« question des chemins de fer de Guadeloupe qui passionne si justement tous ceux qui se préoccupent du relèvement de notre pays »*. Les élus considèrent que l'autre projet ; celui de tramway électrique entre toutes les communes, est *« un projet grandiose dont la hardiesse fait craindre que nous n'ayons encore à enregistrer la présentation d'un mort-né »*. Le conseil souhaite dissocier les deux projets afin d'assurer le succès de celui sur la Grande-Terre. De même, la Chambre d'agriculture de Pointe-à-Pitre est favorable au « Papin Beaufond ». Membre de cette assemblée, le Docteur Vitra rappelle : *« Depuis 25 ans on parle d'établir un chemin de fer à la Grande Terre »*. Le projet Papin/Roux est bon, l'autre est *« je ne dirai pas chimérique, mais quelque peu téméraire »*. Pour M. Graeve, il existe deux perspectives, *« l'une réalisable tout de suite, l'autre tellement mirifique qu'elle me semble un conte de mille et une nuits »*.

Dans ce contexte assez unanime, la session extraordinaire du Conseil Général en mai 1909 est plutôt favorable au projet Papin-Beaufond. Un seul élu, Dorval, conteste au nom des intérêts de la Guadeloupe (Basse-Terre) la commission financière qui soutient le projet Roux contre le projet Saunery. M. Blanche, favorable au projet Roux, n'hésite pas dans l'emphase : *« Le chemin de fer de la Grande-Terre décuplera la production de la canne à sucre et des autres denrées »*. Il entend rassurer (sic) son

68. AD 33, 18J 109, Correspondance active, 1908. F. Marteau, à Besse, 28 juillet 1908, Il suggère des noms pour la nouvelle société et pour l'administration générale, M. Tony Papin-Beaufond.

collègue : « *Les communes que défend particulièrement M. Dorval [Vieux-habitants, Baillif, Pointe-Noire,...] recevront dans cette décision toute satisfaction puisque nous pensons voter en leur faveur un service d'automobiles* ».

Sollicités par le Conseil Général, les représentants de l'administration défendent loyalement le projet Papin-Roux, sans nécessairement savoir qu'en haut lieu on ne le soutient guère. Le chef des services des Ponts et Chaussées explique que M. de Saunery a fait une sorte de chantage à la largeur des voies. Il aurait dit « *si on m'impose la voie de 1 m de largeur, le coût du km sera au moins 250 000 F alors qu'à 0,60 ou au plus 0,80 le coût sera de 40 à 50 000 F.* ». D'autre part, affirme le représentant de l'administration, si la facilité de choix entre 1 m et 1,20 m a été laissée au concessionnaire (Roux) sur sa demande, « *c'est qu'il peut lui être avantageux de choisir l'une ou l'autre de ces dimensions suivant l'utilisation plus ou moins générale qu'il pourra faire des voies déjà établies par les usines qui auront recours à la voie principale. Les lignes particulières des usines pourront se raccorder avec le chemin de fer par de simples aiguillages, leur matériel pourra circuler partout dans la Grande Terre, on évitera des ruptures de charge* ».

Le Conseil Général apporte son soutien à ce projet le 22 mai 1909. La résolution précise que le réseau sera conçu surtout pour les besoins agricoles, le service voyageur serait accessoire. L'aide de la colonie serait de 5 000 F pendant 20 ans plus une indemnité de 12 000 F par an (correspondant sans doute au service postal). La concession est accordée par le Conseil Général à Papin Beaufond/Roux le 17 juin 1909. Et, conformément au débat évoqué ci-dessus, l'article 6 de la convention stipule que « *la largeur de la voie sera de 1 m à 1,20 m* »⁶⁹. La jonction des réseaux sucriers et du futur réseau public pourrait alors se réaliser.

Dans une note personnelle, le gouverneur a décrit la démarche qu'il a suivie dans ces circonstances. Il explique qu'il a rencontré deux difficultés. Un conflit ouvert avec le Conseil Général et un déficit grave des prévisions budgétaires. Selon lui, le Conseil Général était « *résolu à repousser tout nouvel impôt* ». En même temps, il était décidé à concéder le chemin de fer de la Grande Terre pour lequel « *s'était manifesté un véritable courant d'expression publique* ». Dans ces conditions, le Gouverneur a demandé et obtenu de lier les deux questions. Le vote favorable à la concession ferroviaire a été assorti d'un nouvel impôt : un droit de consommation sur le tabac⁷⁰.

Les communes et le Conseil Général ont vu juste en ne se laissant pas séduire par les mirifiques propositions électriques du grand tramway guadeloupéen. Une note confidentielle datée du mois suivant nous apprend qu'il s'agissait d'une escroquerie. « *M. de Saunery offre de desservir tout à la fois la Grande Terre et la Guadeloupe proprement dite au moyen d'un chemin de fer électrique par l'utilisation des chutes du Carbet.*

Or cet industriel a reconnu que les chutes dont il s'agit étaient situées dans un endroit inaccessible, il en ignorait totalement le débit – qui paraît être des plus faibles en saison sèche – que le prix de revient kilométrique

69. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-5 Dossier de la concession Tony Papin Beaufond.

70. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-7 Dossier 1341

dans la Guadeloupe proprement dit serait de 250 000 f et que le trafic sur cette partie du réseau serait insignifiant. Je crois qu'il m'a livré au sujet de cette affaire toute sa pensée lorsqu'il m'a demandé, à la fin de notre conversation, d'attendre avant de soumettre des propositions au Conseil Général, qu'une entente ait pu être conclue entre les capitalistes qu'il prétend représenter et ceux dont son concurrent dit s'être assuré le concours ».

Cette proposition était un coup fourré destiné à entraver le projet réalisable sur la Grande-Terre. S'agissait-il d'empêcher sa réalisation ou d'obtenir de pouvoir y participer comme le suggère cette note ? Qui sont les « capitalistes » présents derrière M. de Saumery ? Vraisemblablement des sucriers, mais lesquels et pourquoi un tel acharnement contre le réseau ferroviaire ?

Ceci étant après le vote du Conseil Général, on pourrait penser que la cause est entendue. Mais il n'en est rien car à présent l'administration reste hostile. Un rapport de décembre 1909, approuvé par le ministre estime que le projet Papin-Roux n'est pas assez solide⁷¹. « *Les estimations des dépenses sont faibles et imprécises* ». Les garanties financières ne sont pas suffisantes. Le ministre refuse de le ratifier et il rédige en janvier 1909 une mise en garde au gouverneur allant dans le sens d'un refus de la convention. C'en est fini, ou presque de l'histoire du chemin de fer en Guadeloupe.

L'ultime rebondissement vient d'Emmanuel Mathieu, ingénieur civil, qui présente un nouveau projet le 22 octobre 1912. Il s'agit d'un vaste ensemble qui associe la modernisation de la rade de Pointe-à-Pitre à l'ouverture d'une ligne Pointe-à-Pitre / Saint-François dans un premier temps puis une ligne n° 2 Morne à l'eau / Anse Bertrand et, plus tard encore une ligne Pointe-à-Pitre / Saint-François par la côte (Gosier, Sainte-Anne). Outre la concession gratuite des terrains publics, le concessionnaire demande une subvention de 44 000 F la première année ; 72 000 F et 220 000 F la troisième année⁷². Le coût kilométrique de la ligne n° 1 serait de 4,4 millions de F. Il est prévu d'utiliser 5 locomotives, 15 voitures à voyageurs, 60 wagons à marchandise, 4 wagons à bestiaux. Ce petit nombre de wagons marchandise suggère que le projet ne prend en compte ni la récolte de canne, ni la production sucrière.

Dans ce projet, la partie ferroviaire est secondaire, ce qui compte pour son auteur, comme pour l'administration qui examine le dossier, c'est la transformation du port de Pointe-à-Pitre. De ce point de vue, la conclusion de l'ingénieur des services publics est nette : « *ce projet n'est pas utile* ». Pour l'administration, les installations du port sont suffisantes. Il faudrait une grosse augmentation du trafic pour justifier cette modernisation. D'ailleurs le projet Mathieu spéculait sur l'ouverture du canal de Panama qui pourrait amener des escales à Pointe-à-Pitre. C'est illusoire, et le projet est enterré⁷³.

Alors qui est responsable de l'échec des projets ferroviaires en Guadeloupe ? La première réponse consiste à désigner le parti de l'usine conduit

71. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/457-5 Dossier de la concession Tony Papin Beaufond. Rapport au Ministre par le Directeur des Affaires politiques et administratives et l'Inspecteur général des Travaux Publics et des colonies, 22 décembre 1909 ; approuvé par le Ministre

72. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/441-4

73. ANOM : Fonds Ministériels/1/TP/441-4

par E. Souques à la façon de M. Gerville-Réache dans la Vérité du 26 décembre 1902 : « *M. Souques aura été pour son pays, pour la paix publique et pour l'industrie sucrière le plus cruel ennemi qu'ils auront jamais connu* »⁷⁴. Il s'agissait de préserver les territoires de drainage de la canne à sucre vers les usines centrales en empêchant l'interconnexion ferroviaire. Celle-ci aurait pu avoir des conséquences imprévisibles sur le comportement des colons et des petits planteurs qui auraient pu librement livrer leurs cannes à l'usine de leur choix. Au delà des aspects strictement économiques, c'est bien l'emprise sociale des sucriers qui était menacée par le chemin de fer. Cela dit, les aspects macroéconomiques existent : la crise sucrière sévit pendant toute la durée des débats ferroviaires. Le parti de l'usine tente d'obtenir une diminution des droits de sortie du sucre afin d'améliorer leur prix de vente. Or, ces droits de sortie constituent une part essentielle des ressources de la colonie. La diminution des ressources est incompatible avec l'augmentation des dépenses provoquées par la concession ferroviaire. L'argument est imparable dans une logique territoriale où il n'y a pas de redistribution des ressources de la métropole, pas d'aménagement du territoire.

Au tournant du siècle, les usines centrales sont toutes plus ou moins acculées à la faillite et les sucriers ne font pas de cadeau. Ils se livrent entre eux à une guerre économique de survie. L'esprit n'est pas à la coopération, le syndicat professionnel ne peut la porter. Il semble que l'hypothèse d'une approche collective de la question ferroviaire et des restructurations qu'elle aurait pu induire n'ait pas été abordée.

Mais les sucriers ne sont pas les seuls responsables. D'ailleurs dans les années 1890, ils ne contrôlent plus le Conseil Général. On a vu l'administration prendre le relais de l'hostilité à l'égard du chemin de fer après 1893. Il existe de bonnes raisons administratives pour ne pas désirer un chemin de fer en Guadeloupe. L'île est peu peuplée et la réalité du relief rend *a priori* absurde l'évocation d'un chemin de fer sur la Basse-Terre alors que l'hypothèse est acceptable sur la Grande-Terre. Mais nous l'avons dit, à partir des années 1870, les services administratifs ont le devoir d'empêcher la prolifération des voies d'intérêt local insuffisamment rentables. D'ailleurs nombre d'entre elles en métropole connaîtront une existence éphémère. Et puis, il y a l'obsédante question des ressources de la colonie. Comment soutenir les importants investissements ferroviaires quand on a la conviction que la canne à sucre, la principale sinon l'unique richesse de l'île, est appelée à péricliter sous peu ? Les autorités militaires françaises ont affiché une parfaite indifférence à l'égard des projets ferroviaires en Guadeloupe. Au début du siècle, la Guadeloupe présente un intérêt stratégique très limité et la géographie de l'île ne rend pas le chemin de fer indispensable à sa défense. Enfin, comme le débat ferroviaire intervient plus tard qu'en France ou que dans d'autres îles comme Cuba, il est menacé par la concurrence montante des autres moyens de transport mécaniques, en particulier les camions et les autobus.

L'administration n'a sans doute pas une attitude univoque. C'est d'elle que sont venues les propositions les plus sérieuses et de meilleure qualité. Il est possible qu'elle ait tenté une coordination des réseaux privés au

74. Schnakenbourg (Christian), *op. cit.*, 1997, p. 215.

futur réseau public en prenant appui sur le *Crédit foncier colonial*. Mais le cœur n'y était pas vraiment.

Le Conseil Général n'a pas qu'un beau rôle. Après 1893, il a fallu attendre 13 ans pour que les élus songent à mobiliser les populations en faveur d'un projet ferroviaire. Et en 1906, ils ne sont pas unanimes. On voit certains représentants de Basse-Terre soutenir l'absurde idée du tramway électrique utilisant les chutes du Carbet. Les débats prouvent aussi l'ampleur des hésitations entre deux formules : un chemin de fer pour le transport des passagers ou pour les besoins agricoles et industriels ? Tout le monde triche un peu sur ce point en laissant entendre que la voie ferrée servira aux gens, au sucre et aux cannes. Ce que nous pouvons savoir de l'intensité fébrile des récoltes de cannes montre l'incompatibilité des deux fonctions. Les projets ferroviaires en Guadeloupe ont manqué d'une vision cohérente du développement de l'île et du confort des populations.

Restent les entrepreneurs privés qui ont demandé des concessions, le plus souvent des ingénieurs métropolitains associés à un autochtone. Nous les connaissons mal mais quelques remarques sont possibles. Les projets qu'ils ont présentés comportent de nombreuses lacunes et ils reposent tous sur l'obtention d'une confortable subvention. Ce n'est sans doute pas un hasard si le meilleur projet est d'origine administrative. Nous n'avons pas rencontré ici d'audacieux Pereire, ou de ces entrepreneurs qui construisirent des chemins de fer au Dahomey, au Sénégal, en Algérie. Mais il semble qu'ici, en Guadeloupe, la relation coloniale a engendré des entrepreneurs médiocres, ne voulant pas prendre de risques et ne sachant pas le faire.

Il est assez évident que la question de la création d'un réseau ferroviaire en Guadeloupe est un fait social collectif et donc que la responsabilité de l'échec de ces projets devait être partagée, à des degrés divers, par les acteurs politiques économiques et sociaux. En attendant, les embouteillages s'étirent entre Pointe-à-Pitre et Morne-A-L'eau.

III. L'INTERMÈDE MARTINICAIS ET LES DÉBUTS DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES USINES DE BEAUPORT (1901 À 1945) : LA DIVERSIFICATION DU MATÉRIEL FERROVIAIRE

La période F. Clerc (1901-1908)

Nous savons fort peu de choses sur la période où Beauport est gérée par le créole martiniquais Fernand Clerc (1901-1908), mais elle est fort importante pour l'histoire du matériel ferroviaire car il achète quatre nouvelles locomotives. Il a fait une bonne affaire car il a acheté l'usine 350 000 francs, dont 300 000 par compensation de créances. Ce faible prix d'achat peut expliquer pourquoi il procède à un renouvellement du matériel. Il semble fort présent sur le site. Le témoignage de M. Constant Drouode, recueilli par R. Gama, évoque le passage de F. Clerc et ses enfants sur la voie ferrée de Bellevue. Les locomotives étaient bien entretenues, excellentement peintes de couleurs vives : « yo té bèl »⁷⁵.

75. Gama (Raymond), *op. cit.*, 1997, p. 166.

L'absorption de l'usine de Clugny en 1901 permet l'adjonction du réseau sud et l'acheminement de la production de sucre vers Bautiran⁷⁶. Selon Emile Légier, l'usine travaille 700 tonnes de cannes par jour. Elle dispose de 200 wagons et quatre locomotives dont trois pour les cannes à sucre et une pour le sucre. Le port d'embarquement est à Petit Canal avec grue à vapeur.

Il y a 6 machinistes sur environ 130 salariés. L'entretien du chemin de fer occupe trois hommes : un conducteur payé 3 F et deux manœuvres à 1,50 F⁷⁷.

Les nouveaux fournisseurs pour la traction

F. Clerc procède rapidement à l'achat d'une locomotive française, « *Odette* », un Corpet - Louvet n° 937, construite en 1901 et livrée en 1902⁷⁸ ; et de trois locomotives belges : « *Eclair* » ; St Léonard n° 789 construite en 1902 ; « *Adrienne* » ; St Léonard n° 1251, construite en 1903⁷⁹ ; « *Fernande* » ; St Léonard n° 1313 construite en 1904. On assiste à un renouvellement du matériel et des fournisseurs. Corpet-Louvet le français et Saint-Léonard, le belge, ont en commun d'être des petites entreprises.

Corpet-Louvet

C'est l'un des plus petits constructeurs de locomotives en France. Lucien Corpet, ingénieur de formation, est employé en 1855 par la société *Anjubault*. Il prend contrôle de la société en s'associant avec Bourdon, ultérieurement fabricant de manomètres. L'entreprise devient *Anjubault, Corpet & Bourdon successeur*, puis vers 1867 : *Lucien Corpet*. A cette date elle a livré 120 locomotives. A la mort de L. Corpet, au début des années 1890, sa veuve reprend la direction de l'entreprise. La fille de Lucien, Margueritte, épouse Lucien Louvet, ingénieur du chemin de fer Meusien. Il est associé à l'entreprise qui prend le nom de *Veuve Lucien-Corpet & Lucien Louvet*. Elle conserve cette raison sociale jusqu'en 1952. Ensuite la fabrication des locomotives est interrompue et l'entreprise fabrique des engins de travaux publics *Caterpillar* sous licence. Au début des années 1970, la société est cédée à l'entreprise américaine *Babcock*. De 1855 à 1951, *Corpet-Louvet* a fabriqué 1963 machines, certaines ne furent jamais livrées principalement lors de la Première Guerre mondiale. Les îles à sucre ont reçu 12 machines entre 1902 et 1931. Le cahier des livraisons, précise que la machine 937 est livrée à l'usine dirigée par F. Clerc en Martinique. Le départ de l'usine de la rue Philippe Auguste à Paris s'est fait le 30 décembre 1902. Initialement la date de livraison était prévue pour 16 décembre. L'épreuve de la chaudière a eu lieu le 9 décembre 1902. La machine du type 030T pesait 10 117 kg. L'écartement de 1,200 m et portait le nom d'*Odette*. Le nouveau propriétaire de Beauport en 1901, Fernand Clerc a fait livrer sa locomotive en Guadeloupe.

76. Ou Bautirand

77. Légier (Emile), *La Martinique et la Guadeloupe. Considérations économiques sur l'avenir et la culture de la canne. La production du sucre et du rhum et les cultures secondaires dans les Antilles françaises*, Paris, Bureaux de la sucrerie indigène et coloniale, 1905, p. 100.

78. cf une commande de juin 1910 (18J 209 Croquis commandes, 1910 et carnet de commande *Corpet Louvet*)

79. AD 33 18J 110 Correspondance active, 1909, Selon ce document, *Adrienne* a été vendue au *Crédit foncier colonial* en 1900.

TABLEAU 4 : *Les livraisons de Corpet en Martinique et en Guadeloupe*

Numéro	Ecartement en mètre	Type	Poids	Date de livraison	Destinataire
937	1,2	030T	10 t	30/12/03	F. Clerc (Beauport)
985	1,2	030T	11 t	11/11/03	Cie Marseillaise de sucrerie coloniale, Blanchet, Guadeloupe
1624	1,2	030T	11 t	25/11/22	Cie Marseillaise de sucrerie coloniale (Blanchet), Guadeloupe
1626	1,17	030T	11 t	17/01/23	Usine sainte marie
1657	1,17	030T	11 t	8/10/24	Hayot – Usine du Petit Bourg
1693	0,94	030T	11 t	24/06/25	Carrière du mont Dessert (Réunion)
1694	1,21	030T	11 t	19/12/25	Rivière-Salée (Martinique)
1695	1,17	030T	11 t	8/10/24	Hayot – Usine de petit-Bourg
1698	1,10	030T	11 t	24/12/25	Vauclin (Martinique)
1701	1,17	030T	11t	31/12/25	Martinique
1750	1,20	030T	10 t	26/11/27	Cie Marseillaise de sucrerie coloniale (Blanchet) Guadeloupe
1792	1,05	030T	11 t	4/12/31	Marin (Martinique)

Source : <http://www.trains-fr.org/mtvs/>

Le deuxième fournisseur de F. Clerc est de taille et d'histoire comparables. Ce ne sont pas les constructeurs les plus innovants qui ont été choisis pour Beauport.⁸⁰

La société de Saint-Léonard

Elle est fondée le 13 février 1836 par Jean-Henri Regnier-Poncelet⁸⁰. Installée dans le faubourg Saint Léonard de Liège, l'entreprise fabrique des machines-outils, des machines d'épuisement et d'extraction pour les mines, des locomotives et des bateaux à vapeur. La première locomotive est vendue à l'Etat belge

80. Informations aimablement communiqués par M. Charles Barthel de l'Institut de recherches européennes de Luxembourg.

en avril 1840. Le fondateur de l'entreprise cède la place à son gendre en 1865⁸¹. Celui-ci, l'ingénieur J. Vaessen dirige la société jusqu'en 1880. Il est un des pionniers pour les locomotives à tramway et il réalise en 1861 « un dispositif facilitant l'inscription en courbe des locomotives ».

En 1900, la fonderie est transférée à Herstal, ainsi qu'une partie de la chaudronnerie et des ateliers de mécaniques. En 1914, toutes les fabrications sont regroupées à Ans. Suite à un litige avec les chemins de fer helléniques à propos d'une commande de six locomotives, l'entreprise est liquidée et ferme définitivement en 1932. Entre 1840 et 1931, la Société de Saint Léonard a construit 1965 locomotives dont 562 pour l'Etat belge⁸².

Les contraintes de la modernisation bordelaise : 1908-1944.

La SAUB est dirigée par Edmond Besse (1846-1922), fondateur de la maison de négoce : Besse-neveux Cabrol⁸³. C'est une figure du patronat bordelais, il est Président de la Chambre de commerce de Bordeaux de 1903 à 1908. Son fils Joseph lui succède à la présidence de la SAUB. Jean-Marie Segrestaa (1868-1941), administrateur de la Chambre de Commerce et d'Industrie en 1923, son gendre Paul Duboscq, prend la présidence du Conseil d'Administration de la SAUB en 1938.

Le domaine et l'extension du réseau

L'adjudication en faveur de la SAUB précise le tracé ferroviaire⁸⁴. « *Ce chemin de fer part de l'usine Beauport et s'arrête sur les terres de l'habitation Berthaudière située dans la commune de l'Anse Bertrand, après un parcours de 10 kilomètres cinq cent mètres. Il traverse les habitations Beauport, Bellevue, la Mahaudière, à Port-Louis ; Goguette, Bélin, Beaufond, la Joyeuse* ». Il comporte une autre voie ferrée récemment construite par les soins de M. Clerc d'une longueur de 5 kilomètres vers Clugny. Les servitudes du *Crédit foncier colonial* cèdent le passage de la voie ferrée et trois gares dans les habitations Beauplaisir et Malgrétout.

Le premier directeur de la SAUB est l'entrepreneur Robert Castaigne. Il a une idée neuve qui illustre selon nous les enjeux territoriaux du réseau ferroviaire. Il propose au président « *si nous mettions à la balance de Balin, celle qui se trouve la plus éloignée de notre centre, et à proximité des petits planteurs : un balancier payeur, c'est à dire une personne qui paierait les petits planteurs tous les jours, nous en aurions énormément qui, plutôt que d'aller à Duval ou à Blanchette et attendre la quinzaine pour toucher leur argent, viendraient nous livrer de préférence. On m'a assuré qu'on pourrait augmenter de 4 millions de kilos l'apport des petits planteurs* »⁸⁵. On voit bien l'enjeu, il s'agit aux marges des domaines des

81. Caron (François), *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, Paris- La Haye, Mouton, 1973, p. 101.

82. L'inventaire du matériel moteur des chemins de fer à voie étroite du Luxembourg comprend sept modèles Saint Léonard construit entre 1888 et 1889 : <http://alacf/locsve.html>

83. Gama (Raymond), *op. cit.*, 1997, p. 144.

84. ADG 15 J 57 Cahier des charges du 4 août 1908, adjudication au profit SAUB.

85. AD 33, 18J 109, Correspondance active, 1909, Robert Castaigne à Monsieur le Président du CA de la SAUB, 25 novembre 1908.

usines centrales concurrentes de drainer les cannes coupées par tous les moyens. Mais la profession établie n'entend pas laisser faire les nouveaux venus Bordelais. Larroche, le directeur de Duval, s'est plaint au *Crédit colonial*. Il a téléphoné à Beauport afin de protester contre ce projet. Le Directeur de Beauport est contraint de renoncer : « *je risquais de me mettre tous les autres usiniers à dos* »⁸⁶.

Beauport n'a pas le monopole des tentatives de ramassage de la canne du voisin. En 1919, Duval installe une balance sur l'habitation Zénon et l'a relie à son usine centrale par une voie ferrée⁸⁷. A Beauport, on exprime des craintes pour les cannes de Bellevue qui sont à moins de un kilomètre de cette nouvelle balance. Mais l'heure n'est plus à l'affrontement avec Duval, quand le directeur de Beauport constate que le chemin de fer de Duval passe sur leur terre de La Rochelle, il décide de ne pas déclarer la guerre. Peu après, Beauport rachètera Duval (voir plus loin).

Parmi les nombreux problèmes quotidiens rencontrés par la SAUB, celui des droits de passage de la voie ferrée n'est pas le plus facile. L'emprise ferroviaire peut créer une situation de dépendance à l'égard des terres en location. Ainsi, le propriétaire privé de l'habitation Maisonceille à Petit Canal est mécontent du prix d'achat proposé pour sa terre. Il menace en juillet 1909 d'exiger le démontage de la voie ferrée sur sa terre, et il obtient une nouvelle proposition plus favorable⁸⁸.

Le *Crédit foncier colonial* est devenu propriétaire de nombreuses habitations et c'est souvent avec lui qu'il faut négocier les servitudes de passage. Ainsi, les baux des habitations Saint Jacques et Longuerue, Saint-Pierre et Coquenda, Beauplaisir et Malgrétout⁸⁹, précisent que le *Crédit foncier colonial* concède en faveur de l'usine et à la charge des habitations le droit de traverser les terres par une voie ferrée. « *Cette voie ferrée sera à traction mécanique ou d'animaux au gré de la SAUB ; elle sera établie à une telle distance qu'il conviendra à cette société et suivant le tracé qu'elle proposera à l'agrément du CFC. La plate-forme de cette voie ferrée, en plaine comme en tranchée ou en remblai, aura une largeur maximale de quatre mètres. Cette concession est accordée pour toute la durée du fonctionnement de l'Usine de Beauport* ». La SAUB tente d'obtenir une rédaction différente où son droit de passage serait reconnu de façon automatique pour les voies ferrées qui pourraient être ultérieurement établies à travers les habitations louées. Le droit de passage pour les voies ferrées existantes ou à établir sera lié à la durée du bail. La SAUB voudrait que le CFC ne puisse jamais refuser le renouvellement des locations comprenant ce droit de passage tant qu'une exploitation sucrière ou autre fonctionnera sur les terres appartenant à la SAUB, et ce, même si la Société preneuse venait à être dissoute ou encore ... si tout ou partie était loué ou vendu. Ce que le CFC refusera nettement : « *nous ne voulons pas vous concéder un droit*

86. AD 33, 18J 110, Correspondance active, 1909, Robert Castaigne à Monsieur le Président du CA de la SAUB, 9 juin 1909.

87. AD 33, 18J 120 Correspondance active, 1919, Castaigne à SAUB, 22 janvier 1919.

88. AD 33, 18J 110 Correspondance active, 1909.

89. AD 33, 18J 112, Correspondance active, 1911, Crédit foncier colonial à SAUB, 1^{er} février 1911.

de passage perpétuel pour vos voie ferrées et vous ne voulez pas courir le risque de voir votre ligne coupée si elle vous était encore utile en fin de bail »⁹⁰. Le CFC explique qu'il est plein de bonne volonté (sic) et achève en précisant assez ironiquement : « *vous pouvez toujours acheter la propriété* ».

Le rachat de Duval

Pendant l'entre-deux-guerres, la SAUB achève la constitution du domaine de Beauport en achetant Duval. C'est la grande idée du directeur, R. Castaigne, nous y reviendrons dans la chronique de son combat.

Rappelons que cet établissement a été une des premières usines centrales de la Guadeloupe. Elle est créée en 1844 par Paul Daubrée⁹¹. Nous disposons de peu d'information sur cette entreprise, mais ses débuts étaient considérés comme très prometteurs ainsi que l'atteste un document de 1855. « *M. Paul Daubrée expose des produits remarquables de l'usine centrale de Bellevue : sucre brut turbiné et sucre terré dont elle a livré 700 000 kilogrammes au commerce en 1854. M. Daubrée, l'un des premiers dans cette colonie préconisa le système des usines centrales introduit à la Réunion par M. Vincent. Les usines de Duval et de l'Acomat ont été créées par lui* »⁹². Cependant, au début du siècle, cette entreprise est victime comme les autres de la crise sucrière.

Duval est expropriée par le *Crédit foncier colonial*. L'usine est vendue 175. 000 F. en novembre 1913 au négociant parisien Pierre Chatel. Elle est mise en liquidation en septembre 1914 et vendue à la SA Sucrière de Duval.

Les résultats de cette entreprise ne sont vraiment pas brillants. Une enquête menée par le syndicat des usiniers en 1918 apporte une information importante sur les prix de revient. Selon cette source, le prix de revient total de 100 kilos de sucre à la colonie varie du plus mauvais : 209 F à Duval, au meilleur : 80,42 F. à Grande Anse de Marie-Galante. Beauport occupe une position honorable à 107,72 F., meilleure en tout cas que Darboussier : 141,54 F.⁹³. Nous ne disposons que du résultat de l'enquête et non pas de la méthode suivie pour la réaliser, mais cette réserve méthodologique faite, le contraste des résultats est vraiment spectaculaire. Il confirme que Duval est « l'entreprise malade » de l'industrie sucrière guadeloupéenne au début des années vingt. Duval est entrée en service vingt ans avant Beauport les technologies de l'usine sont dépassées et son usure considérable. Nous savons par ailleurs que la tonne de canne coupée est nettement moins payée à Duval qu'à Beauport et que cela se traduit par une grave crise sociale en 1925 où six hommes ont trouvé la mort⁹⁴.

90. AD 33, 18J 118, Correspondance active, 1917, CFC à la SAUB, 27 juillet 1917.

91. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 127.

92. *Exposition universelle de 1855. Rapports du jury mixte international*, « Préparation et conservation des substances alimentaires », p. 619.

93. AD 33, 18J 120, Correspondance active, 1919.

94. Gama (Raymond), *op. cit.*, 1997, p. 692.

L'entreprise est saisie le 7 avril 1927 à la demande de la *Société Foncière Antillaise*, puis adjugée à Robert Chatel en janvier 1928. Il la revend après le cyclone, en septembre 1928, à Mme Aubery. Enfin, en 1929, la SAUB la rachète. Comme le souligne R. Gama, « *La société bordelaise a mis 20 ans avant de prendre le contrôle total de la région* »⁹⁵.

L'acte de vente est du 6 février 1929. Le chemin de fer servant au transport des cannes est vendu avec l'usine. Il traverse les habitations Duval, Grand'Maison, Michaux, Sargenton, Chabert et Girard. La vente incluse les gares, locomotives appareil roulant... Dans l'historique des achats, on note que Duval a acquis le 4 octobre 1917 la concession de passage ferroviaire sur l'habitation Baspré pour une indemnité forfaitaire de 3000 F⁹⁶.

De façon générale, l'histoire des acquisitions foncières de Beauport est passablement embrouillée entre les terres en faire valoir direct, les locations à des particuliers ou éventuellement au Crédit foncier. D'ailleurs, il semble que la SAUB bénéficie de cette complexité et « oublie » parfois de payer les fermages qu'elle doit⁹⁷. En 1957, l'administration de l'usine découvrira une situation surprenante. Le centre de l'usine Bellevue a été acheté le 4 août 1908, mais l'habitation ne figure pas dans l'acte d'achat. Le cahier des charges mentionne une servitude à la charge de l'habitation Bellevue pour établissement d'une voie ferrée et d'une balance, en contrepartie, la SAUB s'engage à recevoir les cannes de Bellevue. « *Conclusion : la SAUB exploite cette habitation depuis plus de trente ans, il n'en reste pas moins que nous n'avons pas de titre* »⁹⁸.

La modernisation et l'entretien du matériel ferroviaire

Quand la SAUB a acquis Beauport en 1908, les négociants bordelais entendent réellement moderniser et développer l'entreprise. Ils vont bénéficier des conseils du *Crédit foncier colonial* et surtout de l'action quotidienne du bouillonnant directeur de l'établissement.

Le *Crédit foncier colonial*, en la personne de Paul Alexandre, fait des propositions afin d'améliorer la gestion de Beauport⁹⁹. Il indique entre autres en juin 1909 : « *il s'agirait d'améliorer la fabrique, notamment l'extraction et d'unifier les voies ferrées redéfinissant les transports pour un approvisionnement en rapport avec la nouvelle distribution de la production.* » Cette phrase est importante, que veut dire P. Alexandre quand il parle « d'unifier les voies ferrées » ? Veut-il parler des seules voies de Beauport ou s'agit-il d'une considération plus générale à propos des usines centrales du nord Grande Terre ? Nous retenons la seconde hypothèse (voir débat sur le réseau public). Quelques temps plus tard,

95. Gama (Raymond), *op. cit.*, 1997, p. 177.

96. ADG, 15 J 57, Actes de propriété : Bellevue, Duval.

97. AD 33, 18J 112, Correspondance active, 1911 ; Tonny Papin-Beaufond à Besse, 10 octobre 1911 : il est cohéritier de l'habitation Beaufond et proteste pour non paiement du fermage.

98. ADG, 15 J 57 Actes de propriété : Bellevue, Duval, Note de J. Gallet le 8 octobre 1957.

99. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 336.

il renouvelle une approche globale du réseau¹⁰⁰. Il souligne que les wagons en bois sont très coûteux d'entretien, ils ne durent que trois à quatre ans. Il propose de faire des châssis en fer. Il faut continuer à remplacer les rails pour substituer la locomotive aux mulets sur la ligne de la Berthaudière. Il faut revoir le profil en long de la ligne de Cluny. Il y a des rampes telles que les trains venant de Balin doivent être dédoublés pour atteindre l'usine. *« C'est là une condition malheureuse qui entraîne à un service pénible et coûteux »*.

Ce programme de modernisation est mis en œuvre par le premier directeur Robert Castaigne, par ailleurs neveu du président Besse. Il fait immédiatement des propositions pour l'équipement ferroviaire. *« Nous avons deux lignes ferrées à traction animale, Beauport à la Goguette et Beauport à Beaufond et la Bertaudière. Ces deux lignes sont en très mauvais état et nécessitent une grosse réparation. De plus, nous n'avons pas assez de mulets pour tirer nos trains sur ces deux lignes. D'où deux solutions. Faire remettre en état ces deux lignes tel qu'elles sont et acheter mulets et rails ; ou faire refaire la ligne Beauport à la Goguette pour que nos locomotives puissent y aller et nous ferons la traction de Beauport à Beaufond et la Berthaudière avec les mulets que nous avons ; de plus les rails que seront encore bons de la ligne de la Goguette nous serviront à réparer la ligne de Beauport à la Berthaudière »*¹⁰¹. Le directeur est favorable aux locomotives neuves et il obtient gain de cause¹⁰². Le coût d'entretien des mulets, y compris compte tenu de leur apport en engrais lui semble nettement supérieur à celui de l'achat des locomotives. La SAUB dispose de 353 mulets et de 942 bœufs sur le domaine en novembre 1908. Les bœufs sont utilisés pour les labours et pour l'engrais. Un mulet coûte 1 025 F.

Afin de convaincre son président de financer la modernisation des voies, le directeur présente en novembre 1908 un tableau certainement assombri de l'état du matériel¹⁰³. Le rail trop léger est abîmé. Les 9 kilomètres de la Berthaudière sont dans un *« état lamentable »*, le rail est en fer de 10 kg et 12 kg le mètre, le champignon des rails a disparu et les locomotives ne peuvent circuler, la traction est au mulet, il faut compter 24 000 F par an pour changer les rails. L'objectif est de supprimer les mulets en 1912. Il y a quatre locomotives pour les autres lignes : *« le mécanisme de ces locomotives est en assez bon état ; leur point faible est la chaudière ; elles sont toutes les quatre en assez mauvais état ; les plaques tubulaires et les foyers sont fendues, ces accidents sont attribués à la nature de l'eau d'alimentation. Il y a 230 wagons de différents types, ils sont tous en très mauvais état, mais cependant, ils pourront être réparés »*. Et il en rajoute à chaque correspondance : *« Il faut bien vous faire à cette idée que vous n'avez acheté ici qu'une affaire ruinée »*.

100. AD 33, 18J 113, Correspondance active, 1912, P. Alexandre au Président SAUB, 8 janvier 1912.

101. AD 33, 18J 109, Correspondance active, 1908, Robert Castaigne à Besse neveu Cabrol, 9 septembre 1908.

102. AD 33, 18J 109, Correspondance active, 1908 Robert Castaigne à Besse neveu Cabrol, 27 septembre 1908.

103. AD 33 18J 109 Correspondance active, 1908 Rapport sur l'état de matériel, le 22 novembre 1908.

complètement »¹⁰⁴. Il faudra de l'argent et du temps, mais les bénéfices viendront. Les dix wagons à sucre sont en très mauvais état et ne ferment pas. « *Il arrivait que sur le parcours de l'usine à Beautiran des sacs tombaient et immédiatement étaient enlevés par des gens qui étaient aux affuts (sic)* ». Il fait construire sur place des wagons fermés. Les wagons en bois sont tous à refaire, il faut renouveler les trois quarts des mules qui sont hors d'âge. La balance centrale a une capacité de pesée de 12 tonnes, mais les locomotives qui passent dessus pèsent 14 et 16 tonnes, il faudrait installer une balance de 20 tonnes. Depuis 5 ans, affirme le directeur, il n'y a pas eu d'entretien.

Quantité de déraillements ont été provoqués par des traverses pourries. Les traverses en pin, comme en France, ne sont pas bonnes pour les pays tropicaux. R. Castaigne essaie des pins « créosolés » de 2,20 mètres de long, 0,20 de large et 0,13 d'épaisseur. Il parle d'en faire venir de Guyane à 5 F pièce. Il ajoute cette remarque très importante pour justifier les dépenses qu'il entreprend : « *La régularité dans le service de la traction est une chose capitale dans une exploitation comme celle-ci et si on calcule les dépenses énormes qu'entraîne un manque de canne on en constate l'importance de la chose* »¹⁰⁵. Il faudra 400 tonnes de charbon cette année. Les wagons sont sans ressorts et sans tampons, « *c'est une des causes pour lesquelles nous brisons continuellement nos ridelles et nos châssis* »¹⁰⁶.

Mais les efforts entrepris par R. Castaigne se heurtent rapidement à de nouvelles difficultés. En premier lieu la grève générale des centres sucriers de Guadeloupe qui provoque plusieurs morts en 1909-1910¹⁰⁷. Puis vient la sévère sécheresse de 1912. Ajoutons que les tensions sociales provoquent aussi des failles dans la direction locale de Beauport. L'inspecteur agricole de la Rozières, est soupçonné par le directeur de l'usine de complaisance avec les travailleurs agricoles. Pour s'en défendre, l'inspecteur écrit directement au président à Bordeaux. « *En terminant ce rapport, permettez-moi, Monsieur le Président, de vous dire qu'en ce qui concerne mon influence sur nos travailleurs, de ne pas croire qu'elle soit due à autre chose qu'à la bienveillance que j'aie toujours eue pour eux. Bien que très ferme de caractère, je ne traite pas le nègre avec rudesse, considérant qu'on peut s'en faire respecter aimer et obtenir du travail sans le pressurer. Et c'est ce qui fait, quoiqu'on ait pu dire, que j'ai pu apaiser la population le jour de la grève et depuis, faire reprendre le travail à tache* »¹⁰⁸. Il s'ensuit une double correspondance où les deux hommes, le directeur et l'inspecteur décrivent longuement la situation et l'impéritie de leurs comportements réciproques. À Beauport, l'atmosphère est délétère, mais l'historien est ravi de cette source. Il faut dire que l'évolution du rendement en sucre n'est pas très brillante (tableau 5).

104. AD 33 18J 109 Correspondance active, 1908 Robert Castaigne à Monsieur le Président du CA de la SAUB, 9 décembre 1908.

105. AD 33, 18J 110, Correspondance active, 1909, R. Castaigne « à Mon cher oncle », 15 juin 1909.

106. AD 33, 18J 113, Correspondance active, 1912, note du 29 mars 1912.

107. Gama (Raymond), *op. cit.*, 1997, p. 368.

108. AD 33, 18J 111 Correspondance active, 1910, de la Rozières, inspecteur agricole, au président, le 9 août 1910.

TABLEAU 5 : *Le rendement en sucre de la canne coupée à Beauport de 1907 à 1918*

1907	8,43
1908	8,33
1909	7,74
1910	8,20
1911	8,61
1912	8,89
1913	7,85
1914	8,68
1915	7,15
1916	8,01
1917	9,35
1918	8,83

Investissements sans grand résultat, crise sociale et managériale, sécheresse... Le directeur de Beauport a beau être le neveu du président, la colère des actionnaires s'abat en 1913 sur l'établissement guadeloupéen¹⁰⁹. Et, il faut le noter, avec les dépenses ferroviaires au centre des critiques (document ci-après).

Document : La colère des actionnaires en 1913

Nous avons fait jusqu'ici, depuis plusieurs campagnes, d'énormes dépenses annuelles pour améliorer nos prix de revient ; y avons nous réussi ? Nos efforts considérables seraient-ils définitivement vains ? En ce cas nous regretterions amèrement les sommes dépensées en pure perte et nous deviendrions définitivement rebelles à toutes ces dépenses qui doivent avoir de merveilleuses conséquences qui ne se révèlent jamais. ...

C'est un résultat désespérant et nous sommes résolus à y chercher remède. Combien loin sommes-nous des promesses qui nous avaient été faites pour le prix de la fabrication et sur lesquels avaient été arrêtées les bases des contrats avec nos directeurs...

En examinant les divers chapitres de dépenses de 1911-12 nous les trouvons presque tous supérieurs à l'année précédente : combustibles, gabarage, et surtout le fantastique total concernant le matériel roulant et plus encore les « voies ferrées ». Sur ce dernier chapitre nous savons bien qu'une grosse somme représente la transformation de la première partie de la ligne de la Berthaudière. Mais, outre que nous nous demandons si cette transformation était bien indispensable et si la suppression des mulets entraînera bien des conséquences heureuses en rapport avec le très gros total de la dépense, le chapitre voies ferrées en dehors de cette charge exceptionnelle, laisse ressortir une somme dépensée inexplicablement différente de celles figurant aux budgets d'un grand nombre d'usines dont nous avons les rapports sous les yeux. Nous dépensons environ trois fois plus que la plupart d'entre elles, comparaison faite au kilomètre de voie ferrée....

109. AD 33 18 J 125, note pour Beauport, 18 février 1913.

R. Castaigne se défend comme il peut. « *Nous avons pris cette usine où il régnait un désordre épouvantable et ce n'est pas dans une année qu'on peut remettre les choses au point* »¹¹⁰. « *Nous venons d'arriver dans ce centre où tout était en vétusté... Des voies ferrées dont les traverses étaient remplacées par la première branche d'arbre venue....* » Puis il fait des contre-propositions. D'abord, continuer à investir. Il cite par exemple le cas des traverses. Il faut au total 57 142 traverses, et « *alors nous pourront faire des économies* ». Il envisage la réduction du faire valoir direct mais il en souligne aussitôt les limites. On pourrait louer l'ensemble des terres mais cela mettrait en cause la régularité des apports. « *Car le nègre travaille moins pour lui qu'il ne travaille pour nos habitations alors nous n'arriverions pas à produire assez de cannes pour nos usines avec la population actuelle* ». Sur-tout, R. Castaigne plaide pour la solution qu'il pense décisive : « *Achetez Duval, cela améliorera le prix de revient* ». Le raisonnement est simple et il le répétera de nombreuses fois à son président. L'absorption et la fermeture de Duval permettrait d'augmenter et de régulariser l'approvisionnement, d'optimiser les capacités de production de Beauport, le tout pour le seul prix d'achat d'une entreprise en grande difficulté avec en complément le raccordement de la voie ferrée pour la jonction Zénon - Beaulplaisir soit 1,7 kilomètre selon notre estimation. Et l'opération permettrait en prime la récupération de la sucrerie et la constitution d'un stock de pièces de rechange. Visiblement, le directeur de Beauport n'est pas porté sur l'auto-critique. Face aux accusations très graves du Conseil d'administration, il pratique assez sereinement la méthode de la fuite en avant dans l'investissement sans mettre en question la gestion passée. Mais les Bordelais ne veulent rien entendre, ils considèrent qu'ils ont mis assez d'argent dans cette affaire et ils veulent des résultats. La Première Guerre mondiale semble suspendre provisoirement le débat. Pendant les dix années suivantes, R. Castaigne revient à la charge sur ce projet au point d'irriter le président : « *vous m'avez dit de ne plus vous parler de l'achat de cette usine mais...* » sic¹¹¹. De fait, on l'a vu, la SAUB rachètera Duval en 1929.

La Première Guerre mondiale et les améliorations des années vingt

Pendant la guerre les difficultés s'accumulent. Dès avant le conflit, « *nos locomotives fatiguent beaucoup en raison de l'importance de l'apport journalier* », nous cassons beaucoup de lames de ressort et de boulons de wagons »¹¹². En pleine guerre, les intempéries frappent la SAUB. Le 6 mai 1915, des déluges de pluie ont coupé le remblai de la ligne Berthaudière sur un mètre. Les remblais sont dévastés au pont du Gran Goulou, et, sur la ligne Balin-Beautirand, au pont de Deville. Quant au pont de 12 m sur le ravin de Gaschet, il est enlevé.

Les Bordelais n'avaient encore jamais connu cela. Il est tombé 333 mm à Clugny et « *la marche de l'usine est forcément interrompue* ». Un peu paniqué, le directeur envoie un câble à Bordeaux « *astomished dovdzonder* », c'est en langage crypté, annoncer l'interruption de la production.

110. AD 33, 18J 114, Correspondance active, 1913 Réponse de Castaigne, 17 mars 1913.

111. AD 33, 18J 122, Correspondance active, 1921, R. Castaigne au président, 14 avril 1921.

112. AD 33, 18J 115, Correspondance active, 1914, R. Castaigne à SAUB, 18 février 1914.

L'utilisation d'un langage crypté dans les câbles (télégrammes) est destiné à dissimuler la correspondance commerciale des éventuelles indiscretions des employés des Postes et Téléphones. C'est une pratique courante des entreprises de l'époque, en particulier pendant le conflit¹¹³.

Globalement, la Première Guerre mondiale ne provoque pas de modifications importantes sur le fonctionnement et les marchés de la SAUB. Mais pour l'histoire du matériel ferroviaire, elle marque un tournant. Le directeur de Beauport est las des difficultés d'approvisionnements en pièces de rechange pour les locomotives qui doivent venir de France, ou pire encore compte tenu de la situation du front, de Belgique. Constatant en janvier 1916 que *Corpet Louvet* peut pas livrer les ressorts de locomotive, il ajoute « *si nous n'avons pas d'acier pour faire ces pièces, ce serait la fin de notre affaire* »¹¹⁴. Les pièces pour « *Odette* » viendront, en septembre 1918, grâce au dépannage de la sucrerie martiniquaise du Vauclin.

La période de l'entre-deux-guerres est un moment de rééquipement ferroviaire de Beauport. Le point de départ est une nécessité : l'usure patente du matériel acheté au début du siècle. Mais les circonstances poussent aussi à la diversification des fournisseurs. Las d'attendre les pièces de rechange en provenance d'Europe, le directeur de Beauport pose la question dès 1919 : peut-on voir en Amérique pour de nouveaux fournisseurs ? En 1922, Beauport se renseigne sur le prix des wagons américains *Gregg* que Duval vient d'acheter. L'entreprise est prête à se fournir en Amérique dont les productions de matériel ont remarquablement progressé pendant le conflit.

Il y a aussi des opportunités à saisir. On spéculé sur les possibilités offertes par les surplus de la guerre, voire sur les matériels récupérés auprès des Allemands. Le directeur croit savoir qu'avec la cessation des hostilités, un matériel considérable de voies ferrées non utilisées est disponible. Il demande l'aide de l'Etat pour « *faciliter le transport de nos cannes et étendre nos rayons de culture ou d'achat* ». Il précise : nous pourrions les avoir à bon marché, « *à titre d'encouragement* »¹¹⁵.

Les usines ont-elles développé une politique commune d'achat des locomotives et de l'équipement ferroviaire ? C'est une grande question, dès 1919, le directeur de la station agronomique de la Guadeloupe, dont le comité comporte un représentant de Beauport, exhorte les planteurs à la coopération : « *Il serait facile de développer à la Guadeloupe une méthode qui diviserait en ramification tout notre système agricole puisque le contrôle des affaires est entre les mains d'un petit nombre de planteurs. Aujourd'hui dans les pays les plus avancés, les agriculteurs achètent, vendent et agissent ensemble sur toute question possible. Pensez à l'économie considérable que cette méthode comporte ! Le fait d'acheter des engrais et des approvisionnements en très grande quantité les placent en position très favorable* ».

Il semble que les entreprises fonctionnent sur des habitudes ou peut-être des conventions antérieures avec les fournisseurs. Le directeur de l'usine de Darboussier, rappelle à l'ordre les gens de la SAUB qui envisagent d'acheter du matériel de sucrerie auprès de nouveaux fournisseurs. « *Il a été formellement convenu entre les représentants de nos sociétés*

113. On trouvera le code de cryptage, assez simple, de Beauport in ADG, 15 J 7.

114. AD 33, 18J 117, Correspondance active, 1916, R. Castaigne à SAUB, 25 janvier 1916.

115. AD 33, 18J 120, Correspondance active, 1919 Castaigne au Gouverneur, 26 février 1919.

à la Guadeloupe que vous deviez commander le dit Roll aux anciens établissements Cail »¹¹⁶. Pourtant, on a noté la diversité des approvisionnements ferroviaires dans les usines centrales. On peut en conclure que les accords professionnels ont porté sur les équipements de production, éventuellement à la demande du fournisseur, mais pas sur les équipements de transport. Il ne semble pas que les recommandations d'achat collectif aient surmonté l'individualisme des entreprises, toutefois, chacun se renseigne sur ce que font les autres en matière de fournisseur de matériel ferroviaire.

Les nouveaux wagons

A Beauport, les premières décisions concernent les wagons dont le stock date de l'époque Souques de rafistolages en rafistolages sur place. On retrouve dans les archives un document qui pose un problème. Il s'agit d'un plan du 11 septembre 1919 de la Société franco-belge La Croyere pour un wagon fermé-caisson tôle, charge 6,5 t, voie de 1 mètre¹¹⁷. Le problème est celui de la voie métrique, c'est le seul document d'archives à notre connaissance qui laisse entendre l'existence de voies métrique à Beauport. Ce qui voudrait dire que Souques a choisi pour Beauport un écartement de voie différent de celui dont il a convenu avec J. F. Cail pour Darboussier. Nous avons précédemment exprimé nos doutes à ce sujet. Nous pensons plutôt qu'il n'y avait pas de voie de un mètre à Beauport. Ce plan de 1919 pourrait n'être qu'une proposition de prix, un devis et non pas le résultat d'une commande effective. En tout cas, nous ne retrouvons pas ultérieurement de wagons La Croyere dans les inventaires du matériel. Et nous disposons d'abondantes informations sur les wagons *Pétolat* qui, eux, sont à 1,22 d'écartement, ce que nous pouvons attester.

La société *Pétolat* a livré des wagons à Darboussier en 1920, ce qui a attiré l'attention de Beauport, d'autant que cette entreprise propose aussi des aiguillages considérés comme performants.

Pétolat

La société *Pétolat* a été fondée en 1883 par Alfred *Pétolat* (1849-1916). Elle produisait des « chemins de fer portatifs » pour voies de 60, proche des Decauville. Société anonyme en 1910, elle emploie 500 personnes en 1922. Elle fournit le PLM (*Paris-Lyon-Méditerranée*) et les sociétés secondaires du Sud-Est. La production de wagons à sucre n'est qu'une partie des ses activités. Vers 1960, la société *Pétolat* est reprise par l'entreprise Estiot, spécialisée dans les charpentes métalliques.

La SAUB procède à plusieurs commandes de wagons *Pétolat*. La première intervient en mai 1926 et porte sur 40 wagons à cannes voie de

116. AD 33, 18J 110 Correspondance active, 1909. Darboussier à SAUB, 18 juin 1909.

117. ADG, 15 J 82.

118. Renseignements aimablement communiqués par M. Eric Fresné à qui nous exprimons notre gratitude.

1,20¹¹⁹. Selon nous ce document est à l'origine de l'information fausse qui attribue des voies de 1,42 à Beauport des années 1920 aux années 1950. En effet, le même plan de base a servi à l'enregistrement de plusieurs commandes qui sont précisées sur le document sous forme d'encadrés. Or les encadrés du haut précisent : « *SIAPAP (Darboussier) ; commande de mars 1925 : 15 wagons voie de 1,460 m* », de même pour les commandes Darboussier de 1914 et de 1923. Mais en bas du document, un autre encadré mentionne : MM. Besse Cabrol, commande 28 334, avec les 40 wagons évoqués. Ce document prouve que Beauport disposait d'un écartement de voies distinct de celui de Darboussier. En 1920, Beauport est à 1,20 pendant que Darboussier est à 1,42.

Les wagons *Pétolat* commandés par Beauport sont à traverses pivotantes pour voie de 1,20 m. avec une charge utile de 10 tonnes. Cette première commande est suivie d'une seconde en avril 1928¹²⁰. Elle porte sur 30 wagons, voie de 1,20, plus quatre wagons à traverses pivotantes. Une troisième intervient en mai 1929¹²¹, elle porte sur 50 wagons, voie de 1,20 ; Boite à huile pour fusée 65 x 120 et tampons. Au total, Beauport a au lieu de à acheté 120 wagons *Pétolat* à écartement de 1,20 mètre entre 1926 et 1929.

Le matériel ferroviaire

Au sortir de la Première Guerre mondiale, la situation du matériel de traction et du réseau n'est pas brillante. Les bandages d'*Adrienne* ont lâché, les quatre autres locomotives tournent à fond, y compris la nuit¹²². En mars 1922, il y a bien cinq locomotives en marche, mais « *l'Eclair* » est complètement usé, le service avec quatre locomotives est rendu très difficile¹²³. Les demandes de renouvellement affluent. On rêve de wagons en fer car les planches des wagons en bois sont volées dans les gares. Le bois est un matériau de plus en plus demandé en Guadeloupe et de plus en plus rare.

L'inventaire du matériel ferroviaire de mai 1925 comporte cinq locomotives, huit wagons à rhum, deux wagons à sable, deux wagons pour le transport des matières, 25 wagons sont en réparation, 144 pour cannes soit 181 au total, mais sur les cannes, 20 sont utilisés pour le bois. Le réseau de 42 kilomètres est équipé de traverses en pin créosolé de deux mètres de longueur ; 0,20 mètre de largeur, et 0,14 ou 0,16 d'épaisseur¹²⁴.

Nous disposons de descriptions assez précises rédigées entre juin et décembre 1927, l'auteur est André Bon, sans doute nouvellement arrivé, et il entend faire savoir tout ce qui n'a pas été fait avant sa venue. Il semble découvrir les rapports sociaux en Guadeloupe. « *Les difficultés que nous causent nos voies sont inouïes, ce n'est plus un travail normal que nous faisons, pour finir d'enlever la récolte, c'est une véritable*

119. ADG 15 J 80 Chaîne d'attelage, 5 mai 1908, dessin *Pétolat* 16 005.

120. Idem, Commande 33 735, Besse Cabrol, avril 1928.

121. Idem, Commande mai 1929, 37 584.

122. AD 33, 18J 121, Correspondance active, 1920.

123. AD 33, 18J 123, Correspondance active, 1922, note 10 mars 1922.

124. AD 33, 18J 125 Correspondance active, L'inventaire du matériel ferroviaire.

bataille »¹²⁵. En juillet, il écrit : le lundi qui a suivi la fête de Port Louis : il est venu un seul homme avec des cannes, aucun conducteur de locomotive, c'est un employé de la distillerie qui a conduit une locomotive pour rendre service. *« La voie ferrée est dans un état inexprimable, notre matériel roulant est complètement démoli à force de recevoir chocs et secousses. Nos locomotives sorties en excellent état au début de la récolte sont complètement hors d'usage, elles ne font pas 24 heures de service sans revenir à l'atelier. Mr Wissotsky passe la plus grande partie de son temps sur les voies pour obliger le personnel à continuer quand même, mais le moment est arrivé où il est impossible de persister à marcher dans de si mauvaises conditions »*¹²⁶. Cependant, il commente favorablement l'emploi d'une draisiennne. Cette dépense : *« a été une des plus utiles qui a été faite à Beauport. Cet appareil nous rend en ce moment de très grand services, tant pour la surveillance du service des voies que pour les expéditions d'outils et de matériels pour réparer les déraillements. Nous n'avons qu'une seule voie qui soit à peu près en état, celle de Bellevue, c'est la seule qui sur une grande partie de son parcours, a été construite sérieusement dans les conditions voulues par les personnes compétentes. Elle est ballastée convenablement sur la majeure partie de sa longueur et là où il y a du ballast, elle est toujours sèche, solide, propre, sans herbes et ne demande presque pas d'entretien. A certains endroits, elle est posée sur la terre, ces parties mal construites nous donnent plus d'ennuis et nous coûtent plus cher que tout le reste. Toutes les autres de voies de Beauport sont simplement posées sur le sol. La voie de la Berthaudière qui comporte beaucoup de tranchées est dans un état abominable, car elle est facilement noyée en temps de pluie. La voie de Clugny et de Ballin est également très mauvaise. Ce n'est pas la rampe de Gaschet qui en est le principal défaut, mais bien la mauvaise condition générale de la voie qui la rend souvent impraticable. (...) Nous ne sommes pas bien organisés pour effectuer ces travaux de voie ferrée et notre défaut d'organisation nous cause des arrêts. »* Il faudrait 350 à 400 traverses par jour pour alimenter le chantier, et une centaine seulement est disponible *« faute d'ouvrier pour les saboter ou les percer »*. Les ouvriers viennent très irrégulièrement et le travail est interrompu par la pluie. *« Les traverses restent dehors toute l'année, ainsi que tout le matériel, même neuf, de la voie. Ce matériel se détériore, il s'en perd dans les herbes, faute d'organisation commode pour le travail, nous perdons du temps et de l'argent... »* Il demande des hangars neufs.

Rapidement, il peut cependant annoncer que la réfection de la voie Goguette est effectuée sur 300 m. vers la Berthaudière. Les trains passent tous les jours alors qu'il y a quelques semaines, on n'arrivait pas à faire passer un train sans plusieurs déraillements. La voie de l'usine à Beautirant et à Balin est en *« très, très mauvais état »*. Le service traction a besoin d'ouvriers, mais les gens préfèrent s'occuper de leur propre canne. *« La voie ferrée reste mon plus grand souci. Nous nous en tirerons si le temps est sec, mais si nous avons une récolte pluvieuse, je me demande ce qu'il en résultera »*¹²⁷.

125. AD 33, 18 J 127, Rapport André Bon à l'administrateur de la SAUB, 24 juin 1927.

126. AD 33, 18 J 127, Rapport André Bon à l'administrateur de la SAUB, 8 juillet 1927.

127. AD 33, 18 J 127, Rapport André Bon à l'administrateur de la SAUB, 9 décembre 1927.

On pourrait penser que le cyclone de 1928 a eu des conséquences très graves pour le matériel ferroviaire. Curieusement, il semble que cela ne soit pas le cas. Selon le dossier présenté pour recevoir des dédommagements, des formulaires où en règle générale on ne minimise pas les dégâts, les dépenses de réparations sont peu de choses pour la voie : 60 mètres emportés (2000F), 9 wagons à sucre détruits (27 000 F), 22 wagons à réparer¹²⁸.

L 'amélioration de la situation

En arrière-plan de l'amélioration de la situation, il y a le fait que les résultats de l'exploitation sont globalement assez bons pendant l'entre-deux-guerres. C'est un peu inattendu compte tenu des difficultés de la période précédente et de la conjoncture économique générale plutôt déprimée du fait de la crise économique mondiale. En fait, nous savons par ailleurs que certains secteurs de la consommation de bien-être n'ont pas régressé avec la crise de 1929, au contraire. Et la consommation mondiale de sucre ne faiblit pas. Ce qui est plus surprenant, c'est que la production de Beauport, à défaut des résultats financiers dont nous ne disposons pas, est plutôt satisfaisante (graphique ci-dessous).

GRAPHIQUE : *Broyage des cannes et production de sucre à Beauport, 1908-1945*

Source : « Usines de Beauport, résumé des récoltes, le 3 octobre 1955 », ADG 15 J 197.

128. ADG 15 J 8 : Conséquences du cyclone de 1928 et de 1979.

La chronique du broyage et de la production présente un contraste important au cours de la période 1908-1945. On observe une première phase basse de production de 1908 à 1928 où les maxima varient entre 6 000 et 8 000 tonnes. Les années exécrables de 1929 et 1931 précèdent une seconde phase où les résultats demeurent chaotiques, essentiellement du fait des aléas climatiques, mais où la production atteint des niveaux bien supérieurs, entre 12 000 et 14 000 tonnes à différentes reprises. De 1932 à 1943, l'entreprise marche bien, elle broie de la canne et obtient un rendement correct en sucre. En comparaison de nombre d'activités industrielles qui traversent la grande crise économique des années trente, cette évolution est remarquable. Autre chose est de savoir combien les Bordelais parviennent à vendre ce sucre. En tout cas, ces données conjoncturelles permettent de comprendre pourquoi le président et le conseil d'administration de la SAUB acceptent de financer un programme limité de rééquipement du matériel ferroviaire dans les années vingt. Les résultats semblent prometteurs. On envisage même de faire expertiser le réseau par un cheminot de métropole en 1927, mais ce projet suscite une remarque pincée de la direction bordelaise qui ne souhaite pas être confrontée à un représentant des cheminots : « *nous réfléchissons, cette idée a des avantages, mais peut présenter des inconvénients assez graves vu l'état d'esprit commun à toute cette classe de travailleurs* » sic¹²⁹.

Le renouvellement de la traction après 1929

Depuis sa création en 1908, la SAUB n'a acheté qu'une locomotive : « *Marine* », la Fives-Lille n° 109, construite en 1912. A cette date, le parc de locomotives laisse à désirer. Il repose sur les quatre machines achetées par F. Clerc, plus la Fives-Lille achetée en 1912. Les *Saint Léonard* et la *Corpet Louvet* sont à bout de souffle dans les années vingt. La SAUB se procure deux locomotives allemandes. La première machine est arrivée en novembre 1921, baptisée « *Philippe* », il s'agirait de la *Krauss*, n° 7896. La seconde, « *Pierre* » ; une 030T *Krauss* n° 8496¹³⁰ ; construite en 1930¹³¹ et livrée à Bordeaux en 1931¹³².

La dernière « acquisition » de la SAUB avant la Deuxième Guerre mondiale est indirecte. Il s'agit en fait d'une locomotive commandée par Duval, la « *Jimmy* » n° 3017 de *Vulcan Iron Works*, construite en 1920 à écartement de 1225 mm¹³³ et qui arrive en Guadeloupe à peu près au moment où Beauport rachète Duval.

129. AD 33, 18J 134, Correspondance active reliée, 1925-1927 avril 1927.

130. ADG 15 J 80 Croquis du 8 avril 1930, chaudière de la locomotive « *Jymmie* » Blindage pour locomotive « *Pierre* » du 1^{er} février 1942. La qualité de ces documents ne permet pas de présenter une photocopie.

131. ADG 15 J 55 : *Pierre* est la *Krauss* n° 8492 de 1930. Les *St Léonard* ont une surface de chauffe de 24 m²

132. Jamilloux (B.), « *Guadeloupe* », *Voie étroite*, n° 156, pp. 31-34.

133. Le registre des commandes précise 1225 mm, mais le catalogue avec la photographie et les spécifications indique 1 m. Les deux machines livrées en Martinique sont aussi à 1,20 et à 1,23 m.

Fives-Lille

Fives-Lille est l'une des entreprises pionnières de la construction mécanique¹³⁴. L'entreprise est créée en 1861 sous le nom de *Parent, Schaken, Caillet et Cie*. Elle s'associe aux établissements *J. F. Cail et Cie* dans de nombreuses réalisations. Elle est transformée en SARL en 1865 et devient *Compagnie de Fives-Lille*. Elle devient société anonyme trois années plus tard : *Compagnie de Fives-Lille pour constructions mécaniques et entreprises*. Après la construction métallique et le matériel de sucrerie, l'entreprise fabrique de l'armement pendant la guerre de 1870 puis des locomotives pour l'exportation.

Elle poursuit sa croissance après la Deuxième Guerre mondiale et fusionne avec la société Cail en 1958 pour donner la *Société Fives-Lille-Cail*. En 1973, elle fusionne avec *Babcock-Atlantique* et devient *Fives-Cail-Babcock*.

Krauss-Maffei

L'entreprise *Krauss-Maffei* est une importante entreprise de mécanique de Munich, issue de la fusion *Locomotivfabrik Krauss and C^o et J. A. Maffei AG*. L'entreprise existe toujours en 2001, spécialisée dans les véhicules militaires blindés¹³⁵. Les archives conservent un plan de cette locomotive vraisemblablement ferrailée au début des années 1990¹³⁶. Notre information sur les machines utilisées à Beauport est très limitée. Nous ne savons pas comment, ni à quel coût, la *SAUB* a pu se procurer ces machines allemandes. D'autre part, des témoignages convergents évoquent la présence à Beauport – attestée par la carcasse de la machine – d'une *Borsig*.

Borsig

Borsig a été fondée par M. Zimmermann, né le 23 juin 1804 à Breslau. Il transforme un atelier de construction mécanique et une fonderie à Berlin en une fabrique de locomotives en 1837. Les premières machines sont vendues en 1841. « L'atelier de construction de machines et de lokomotiv A. *Borsig* » est devenu rapidement le plus grand fabricant européen dans ce secteur. En 1854, à la mort du fondateur de l'entreprise, la 500^{ème} locomotive est construite. Nous n'avons pas retrouvé de plans ou d'archives présentant une *Borsig*. Les archives indiquent que la locomotive « *Pierre* » est bien une *Krauss*. Dans une note datée de 1978, Jean-Pierre Marcellini publie la photographie d'un 030T *Borsig* remise au dépôt de Port-Louis¹³⁷. D'après les spécialistes, la carcasse qui achève son destin dans la mangrove de Beautiran est celle d'une *Borsig*¹³⁸. Dans l'état actuel de nos recherches, ce point reste mystérieux.

134. Joly (Bertrand), *Inventaire de la série 198 AQ*.

135. *Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co KG*, *Krauss-Maffei* Strasse 11, D 80997 Munchen, Germany.

136. Cinq exemplaires fabriqués entre 1889 et 1971 sont conservés en Australie, on trouve aussi une *Krauss* 1884 au « railway museum » d'Athènes ; une *Krauss* 1943 est en service touristique au Val de Travers, dans le canton de Neuchatel en Suisse.

137. Marcellini (Jean-Pierre), « Curiosités ferroviaires à la Guadeloupe » ; pp. 43-45.

138. On peut voir une *Borsig* à voie métrique au Brésil (près de Sao-Paulo) <http://www.steam.demon.co.uk/trains/brazil7.htm>

Vulcan Iron Works

L'entreprise *Vulcan Iron Works*, a été fondée par Richard Jones en 1849 à Wilkes-Barre, Pennsylvanie. A l'origine elle alimente le marché local en produits métallurgiques divers. L'établissement est proche d'un des premiers réseaux ferroviaires, *the Lehigh & Susquehanna*, ultérieurement une partie du *Central railroad of New Jersey*. Vulcan devient un fournisseur de matériel ferroviaire. Avec le développement des mines d'anthracite, Vulcan devient aussi spécialiste dans le matériel d'extraction du charbon.

Au début de XX^e, *Vulcan Iron Works* élargit ses fabrications à l'équipement des cimenteries car le groupe Portland connaît un grand essor et il est implanté à proximité. C'est d'ailleurs sur la base de cette expérience que Vulcan se lance aussi dans le matériel pour sucreries à canne.

En 1888, Vulcan a absorbé un producteur de locomotives (*Wioming Valley Manufacturing Company*) et développe fortement la production de locomotives pour l'extraction minière (en plein air et en sous-sol), les sucreries, et d'une façon générale tous les engins destinés à la circulation à l'intérieur des établissements industriels. Elle exporte beaucoup : Canada, Antilles, Amérique du sud.

La Première Guerre mondiale est un moment de forte expansion et après 1915, l'entreprise développe des modèles à essence et au diesel. A son apogée en 1929, l'entreprise emploie 1 600 personnes. Mais le déclin de l'anthracite ferme des marchés et provoque le déclin de Vulcan. Pendant la Deuxième Guerre elle produit des locomotives qui iront souvent à la reconstruction des Alliés. La dernière locomotive Vulcan, la C/n 4877 est livrée en mai 1949 aux chemins de fer turcs.

Parmi les milliers de locomotives vendues par *Vulcan Iron Works* dans le monde, trois l'ont été dans les Antilles françaises : la n° 2759 en octobre 1917 en Martinique ; la n° 2778, aussi en octobre 1917 à Trois Rivières, Martinique et la *Jimmy* de Duval en janvier 1920.

La première image est issue du catalogue commercial de 1925 intitulé « Locomotives pour les plantations et pour les grandes lignes »¹³⁹. Elle comporte deux erreurs cocasses que nous avons conservées dans la reproduction ci-dessous : la Guadeloupe est mal orthographiée et elle est placée dans les *British West Indies*, les Antilles britanniques, ce qui prouve que les commerciaux de la *Vulcan Iron Works* n'avaient pas l'habitude de ce marché et qu'ils n'étaient pas très calés en histoire géographique (Voir photographie page suivante).

Le catalogue commercial nous donne aussi les dimensions précises de cette machine vendue à Duval et en service à Beauport.

139. Hagley *Trade catalog of Vulcan Iron Works, 1925. Locomotives for plantation and main line service.*

PHOTOGRAPHIE : extrait du catalogue commercial de Vulcan Iron Works, avec la double faute « Six coupled Tank Locomotive shipped to Gaudeloupe, BWI »¹⁴⁰

Source : Hagley Trade catalog of Vulcan Iron Works, 1925. Locomotives for plantation and main line service.

TABLEAU 6 : Spécifications de la « Jimmy » de Duval-Beauport

Gauge	meter	Voie	mètre
Cylinders	7"x 12"	Cylindres	178m/m
Boiler- Diameter	25 5/8"		
Working pressure	160 lbs	Timbre	Kg par cm ²
Fuel	Wood		
Firebox-Length	26 ¼ "		
Width	29 ¾ "		
Material	Steel	Materiau	Acier
Tubes-diameter	2" o.d.		
Number	34		
Length	93 ¾ "		
Heating surface-Firebox	21 sq. ft.		
tubes	142 sq. ft.		
Total	163 sq. ft.		

140. La Guadeloupe n'est plus britannique, sic.

Grate area	5.42 sq. ft.		
Driving Wheels-diameter	24 ½"		
Wheel base-driving	5'-0"		
Weight- On driving wheels	23000 lbs	Poids sur les roues motrices	
Total engine	23000lbs	Poids total de la locomotive	
Tank capacity	350 US gals	Capacité du réservoir	
Fuel capacity	15 cu. Ft.	Capacité de combustible mazout	
Service	Plantation		
Rails	20 lbs. Per yard		
Curves	50 ft. radius		
Tractive force	3265 lbs.	Force de traction	
Hauling capacity in tons of 2000 pounds, exclusive of engine	(rolling friction based on 10 lbs. Per ton of 2000 lbs.)	Capacité de chargement	
On a level	310 tons	En palier	310 tonnes
½ per cent. grade	150 tons	Sur une rampe de ½%	150 tonnes
1 per cent. Grade	95 tons	Sur une rampe de 1%	95 tonnes
2 per cent. Grade	54 tons	Sur une rampe de 2%	54 tonnes
3 per cent. Grade	35 tons	Sur une rampe de 3%	35 tonnes
4 per cent. Grade	20 tons	Sur une rampe de 4%	20 tonnes
5 per cent. grade	15 tons	Sur une rampe de 5%	15 tonnes

Source : Hagley Trade catalog of Vulcan Iron Works, 1925. Locomotives for plantation and main line service.

Les voies refaites, les wagons *Pétolat* neufs, le réseau équipé dans ses dimensions définitives, les locomotives dans la force de l'âge ; on a presque envie d'écrire que l'histoire du chemin de fer de Beauport traverse une période de sérénité dans les années trente et quarante. On est

très loin ici de la crise politique et sociale de la métropole, loin aussi de la guerre et de l'occupation.

Le service voie ferrées pendant l'entre-deux-guerres et la Deuxième Guerre mondiale

On partira du tableau des effectifs en 1940 pour proposer une description sociale du service. A cette date, les personnels permanents et mensualisés affectés à la traction sont une dizaine : un mécanicien principal, un chef de traction, un sous-chef de traction (payé à la quinzaine), un contre-maître à Duval et six mécaniciens à la réparation des locomotives¹⁴¹. *« Ce personnel, conditionné pour l'importance des travaux, travaille à peu près toute l'année, en récolte, nous embauchons en supplément pour chacune des sept locomotives régulièrement en service : un conducteur à la journée, un chauffeur idem, un aiguilleur idem, deux allumeurs de nuit pour le tout ».*

Entre deux récoltes (« interécote »), une locomotive travaille à la demande jusqu'en octobre. Elle fonctionne quotidiennement, notamment pour transporter le matériel de réparation des voies. Le travail d'entretien des voies s'étend à peu près sur neuf mois de l'année avec le personnel suivant dans chacune des sept sections : un chef d'équipe à la journée, cinq manœuvres, une femme (sic).

Nous avons donc un total de 10 personnes pendant toute l'année, plus 49 personnes pendant neuf mois plus 23 salariés pendant les six mois de la récolte ; soit au maximum 82 salariés avec des statuts très différents.

Parmi ces hommes, on citera l'exemple d'Yvan Benet, mécanicien embauché pour cinq mois en 1941. Il *« s'occupera des diesels et des locomotives »*. Il recevra 1 500 F par mois plus une indemnité de logement de 200 F¹⁴². Ou bien encore le témoignage de Jules Gascono-Vrecord, militant syndical à Petit-Canal, recueilli par R. Gama¹⁴³. Il est embauché vers 1938-1939 comme « woulè dyab », manœuvre qui pousse un plateau sur roulettes. Il est ensuite transféré à la *Jimmy*. *« Ils étaient trois à accompagner le conducteur : un aiguilleur, un croqueur et un bouvier »*. L'aiguilleur s'occupe des changements de direction, le « croqueur » surveille la bonne adhérence des roues sur le rail et il jette du sable si nécessaire, le bouvier accroche les wagons.

Nous disposons de quelques indications sur les salaires nominaux par services¹⁴⁴, mais ces informations ne peuvent prendre leur véritable sens hors du contexte économique, monétaire et politique très particulier de la Guadeloupe pendant la Deuxième Guerre mondiale. L'île est isolée¹⁴⁵. En juillet 1940, le Gouverneur a demandé aux sucriers de favoriser le développement des cultures vivrières : manioc, patates, haricots, maïs¹⁴⁶.

141. ADG 15 J 387 : Effectifs, liste du personnel. Chemise effectif en 1940.

142. ADG 15 J 45 : Courrier Juin 1941.

143. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 453.

144. ADG 15 J 452 Grand livre 1937. Exemple du 1^{er} au 15 mars 1937 : salaires du personnel des locomotives : 2 479,35 F ; réparation des locomotives : 2 823,70 ; réparations des wagons : 1 547,75 ; salaire des sémaphoristes : 595,30 ; graissage des galets du plan incliné : 160,10.

145. Gama (Raymond), *op. cit.*, p. 253 : Il n'y a plus d'échanges comptables entre Bordeaux et Port-Louis à partir de novembre 1941, plus d'informations du tout à partir de décembre 1942.

146. ADG 15 J 6 : Chemise conférences directions 1940. 3 juillet 1940.

Mais on aurait tort de croire que l'entreprise se fige pendant cette période. C'est au contraire le moment où la direction locale introduit des transformations de la coupe de la canne et de son transport. Sans détailler, il s'agit d'une transformation décisive de l'organisation du travail des coupeurs. La direction installe un mât à canne dans la cour centrale en décembre 1940. Cet équipement suppose que les cannes ne doivent pas être attachées « *il faudra organiser un mode de paiement spécial* ». Simultanément, les charrettes sont équipées de pneus et transportent 1 800 kilos contre 1 200 pour les anciens modèles. S'ajoutent des basculeurs à wagons¹⁴⁷.

Au lieu de couper en attachant des paquets de dix à douze cannes, ces transformations introduisent la coupe en vrac et précèdent l'introduction des *cane loader* dans les années cinquante. Ceux-ci donneront lieu à une très sévère crise sociale. Guy Lassere a montré l'importance de cette question pour la modernisation de la canne. Or, il faut souligner qu'elle est introduite pendant la Deuxième Guerre. L'efficacité de la nouvelle méthode semble avérée pour la direction qui constate en février 1942 que grâce à ces mesures, les charrettes sont vidées en quatre minutes au lieu des 18 à 19 minutes habituellement nécessaires pour réaliser cette opération à la main. « *La seule difficulté rencontrée est que les coupeurs refusent à couper sans attacher contrairement à leurs intérêt. Comme cette raison n'est pas valable, l'expérience continue* »¹⁴⁸. Le contexte autoritaire conduit et autorise à passer outre aux résistances contre les modifications de l'organisation du travail.

Au demeurant, le nombre et l'importance des innovations techniques ne pouvaient être que très limitées de fait de l'interruption de la plupart des relations avec la métropole et le reste du monde. Cette coupure se fait durement ressentir sur le fonctionnement du matériel ferroviaire. Dès l'été 1941, la production est réduite et cela produit des conséquences en chaîne. Les locomotives manquent d'eau et coulent au sertissage. Quand l'usine tourne à plein, il y a des excès d'eau pour les locomotives, mais avec trois ou quatre jours de fonctionnement par semaine, tout se dérègle. En juillet, on constate plusieurs déraillements sur la voie Bellevue, et il n'y a pas de rails de rechange. « *Tant que le temps est beau, le trafic est assuré dans de très bonnes conditions. Par contre, quand le temps est humide, il y a des déboires* »¹⁴⁹.

IV DE LA FIN DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE À LA FERMETURE DE BEAUPORT (1945-1990) : LE MONOPOLE DU MATÉRIEL FERROVIAIRE AMÉRICAIN

La comparaison de l'évolution de la production mondiale de sucre et de la production locale de Beauport montre un décalage de quatre années : la croissance est vive dans le monde dès 1945 alors qu'en 1948, Beauport touche le fond¹⁵⁰. Pourtant l'entreprise guadeloupéenne rebondit

147. ADG 15 J 114 : Plan d'ensemble du 22 avril 1941.

148. ADG 15 J 6 : Chemise conférences directions 1^{er} février 1942.

149. ADG 15 J 6 : Chemise conférences directions 1^{er} février 1942.

150. ADG 15 J 198, 1963 : Graphique production SAUB en milliers de quintaux et production mondiale en millions.

remarquablement à partir de 1949 en bénéficiant, notamment pour son équipement ferroviaire du cadre du Plan Monnet et des dollars du Plan Marshall.

GRAPHIQUE : L'évolution de la quantité de cannes broyées à Beauport, 1940-1988

Sources : Insee, Gama¹⁵¹ et divers.

Nous avons inclû la période de la Deuxième Guerre mondiale dans cette présentation afin de mieux faire ressortir le rebond de la production à partir de 1949. Ce graphique se prête à une périodisation claire. La croissance est quasi continue et vive de 1950 à 1961. Cette période est suivie d'une décennie d'apogée (1961-1971) où la quantité de cannes broyées à Beauport tourne aux environs de 300 000 tonnes, soit dix fois plus qu'à l'époque de E. Souques. Puis vient une période de déclin marquée par les paliers de chute de 1975 et de 1984. Les péripéties juridiques et politiques qui ont marqué la fin de l'entreprise sont bien connues des lecteurs guadeloupéens et nous limiterons à en rappeler la chronologie.

La SAUB conserve le contrôle de l'entreprise jusqu'en juillet 1969. Elle tente des diversifications de la production vers l'élevage en 1963 en créant une filiale la *Société d'élevage de la Grande-Terre (SEGT)*, puis vers la production de panneaux agglomérés avec la *Société des panneaux agglomérés guadeloupéenne (SOPAG)*¹⁵². Ces tentatives conduisent à la mise en liquidation de la SAUB en 1969. En 1974, la SOMDIAA, filiale des *Grands moulins de Paris*, entre dans le conseil d'administration puis le contrôle

151. Gama (Raymond) *op. cit.*, 1997, p. 346 pour 1956-1979

152. Bouchet (Gihslaine) (s.d.), Orefici (Laure) (éd.), *Archives de la société anonyme des Usines de Beauport, 1908-1981, sous série 15 j.* 2000.

en 1976¹⁵³. On assiste à une véritable crise le 27 juillet 1978, la *SOMDIAA* prend la majorité, le président Ardant démissionne et Urbain est nommé¹⁵⁴. La société dépose son bilan en 1981. La *Sosugat* assure la récolte 1982 (*Beauport SA*), puis à l'instigation du Conseil général, elle est reprise par la *Société sucrière de Marie-Galante* de 1983 à 1985. L'histoire s'achève avec une *SCOP*, société ouvrière de production, elle-même contrainte à la fermeture en 1990.

Ces tentatives illustrent à la fois l'ampleur de la question sociale provoquée par la fermeture de la principale activité agroalimentaire du nord de la Grande-Terre et l'attachement profond des populations qui ont le plus grand mal à concevoir tout simplement l'interruption d'une activité séculaire en situation de quasi-monopole pour l'emploi dans certaines communes comme Port-Louis, Petit-Canal et Anse-Bertrand.

La modernisation de l'après-guerre

Les conjonctures de la période qui suit la Deuxième Guerre mondiale favorisent une nouvelle – et dernière – modernisation en profondeur du matériel ferroviaire de Beauport. D'une part le marché du sucre est porteur; d'autre part les politiques économiques facilitent grandement la modernisation industrielle; enfin il y a la volonté des propriétaires bordelais de relancer l'entreprise. Le premier point relève de l'histoire des « Trente glorieuses » et de l'entrée des sociétés européennes dans l'ère de la consommation de masse. Il n'est pas de notre propos de le développer ici. Le second influence directement l'équipement ferroviaire et il nécessite un développement. Nous reprendrons ensuite la chronique de la modernisation au niveau de l'entreprise.

Beauport bénéficie du Plan Monnet et du Plan Marshall

Comme l'Europe, la France est ruinée en 1945. A la demande du général de Gaulle, Jean Monnet entreprend en 1946 de préparer un « Plan de modernisation et d'équipement de la France », connu sous le nom de Plan Monnet¹⁵⁵. Ce plan porte sur la période 1947-1952 et il prévoit essentiellement un programme d'investissements industriels. Sa préparation et sa mise en œuvre reposent sur des commissions de modernisation par secteurs d'activité principalement. Parmi la vingtaine de ces commissions, il existe une Commission de modernisation des territoires d'outre-mer. Les élus locaux, les représentants des salariés et de l'Etat siègent dans ces commissions, aux côtés de représentants patronaux. Dans le Plan, la position de la Guadeloupe et des départements d'outre-mer est renforcée par la départementalisation qui intervient pendant la préparation du Plan Monnet. Et les intérêts des entreprises sucrières ont été largement pris en compte.

Le Plan Monnet prévoit de porter la production à 100 000 tonnes en Guadeloupe et en Martinique¹⁵⁶. Comme les pièces de rechanges n'arri-

153. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 266 et suiv.

154. ADG 15 J 232, notes de service.

155. Mioche (Philippe), *Le Plan Monnet, genèse et élaboration 1941-1947*, 1987.

156. Lasserre (Guy), *La Guadeloupe. Etude géographique*. Tome 2, 1961, p. 531.

vaient plus de 1938 à 1946, la Commission du Plan choisit de renouveler complètement l'équipement. Entre 1946 et 1952 les usines de la Guadeloupe ont investi plus de 5 milliards de francs courants avec l'aide du FIDOM (Fonds d'investissements de l'outre-mer), lui-même alimenté directement par les dollars du Plan Marshall décidé en 1947 par les Etats-Unis afin de renforcer l'économie des pays alliés. Si la Martinique s'est limitée à retrouver les capacités de broyage de 1939 ; les usines guadeloupéennes ont été considérablement renforcées comme l'atteste le tableau ci-dessous.

TABEAU 7 : *L'évolution des capacités de broyage des usines de Grande Terre entre 1939 et 1961*

Usines	Capacités de broyage 1938	Capacités de broyage 1961
Darboussier	1300 t	2800 t
Beauport	1100 t	1800 t
Gardel	700 t	1500 t
Blanchet	650 t	1300 t
Courcelles	700 t	700 t
Sainte Marthe	350 t	900 t

Source : Lassere (Guy), La Guadeloupe. Etude géographique. Tome 2, 1961, p. 533.

L'effort de modernisation des capacités de broyage sera poursuivi. Ainsi, celles de Beauport passent de 700 à 800 tonnes par jour en 1908 à 2000/2200 tonnes au début des 1960 et à 3000 à la fin des 1970¹⁵⁷. Un rapport de 1959, rédigé par un inspecteur des Finances, montre que les deux premiers plans de 1946 à 1956 (Plan Monnet + deuxième plan de modernisation 1952-1956) ont permis de réaliser 82 milliards de francs courants pour les investissements publics (dont 52 par le FIDOM), plus les investissements privés qui bénéficient de l'exonération fiscale de la loi de 1952. Le deuxième plan fixera l'objectif de 100 000 tonnes pour la Guadeloupe.

L'auteur considère que l'expansion « a sauvé la situation des principales usines, mais les petits planteurs en ont beaucoup moins bénéficié ». Ses conclusions suscitent la colère des propriétaires d'usines : il plaide pour la réforme agraire et affirme de façon provocatrice : « la modification du contexte humain est tout aussi nécessaire. Il faudrait changer un certain nombre d'hommes. Seule l'application intégrale du traité du marché commun [Traité de Rome 1957] permettant la venue aux Antilles d'un nombre croissant de techniciens et de chefs d'entreprise ayant une réelle vocation coloniale – les Hollandais notamment – donnerait aux Antilles une plus grande chance d'affronter leur expansion démographique sans crise politique »¹⁵⁸.

157. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 497.

158. ADG 15 J 48 Chemise relation inspection des Finances, note de M. E. Leger, Inspecteur des Finances, sur l'orientation de l'économie antillaise, 5 novembre 1959.

Il est incontestable que le Plan Monnet, les dollars américains et la départementalisation ont constitué une bonne affaire pour l'industrie du sucre en Guadeloupe et pour Beauport en particulier comme l'atteste le graphique de production présenté ci-dessus.

Concrètement, le mécanisme du Plan Marshall font que les dollars sont destinés à acheter des matériels américains. Les contingents de dollars sont alloués aux entreprises sur la base des objectifs du Plan Monnet. L'organisation professionnelle des sucreries de Guadeloupe répartit ces dollars entre les entreprises selon une clé de répartition fondée sur les capacités de production. Cet accord permet à Beauport de recueillir 14% des fonds accordés à la Guadeloupe¹⁵⁹. En principe, ces fonds sont prêtés aux entreprises, mais le taux d'intérêt est tellement bas, et l'inflation si forte, que ces prêts s'apparentent à des dons. C'est ainsi que les disponibilités offertes par le Plan Marshall vont rencontrer le désir des propriétaires de Beauport de moderniser l'entreprise et tout particulièrement d'acheter du matériel ferroviaire américain.

Le redressement de Beauport

L'investissement et la modernisation ne sont pas du luxe à Beauport car l'usine était dans un piètre état en 1945. Cela ne doit pas nous étonner car l'isolement de l'île a provoqué nécessairement une grande usure du matériel. Concernant le seul matériel ferroviaire ; un rapport sur la traction de juin 1945 fournit des informations très précises¹⁶⁰.

Dans la cour de l'usine, les cœurs et aiguillages « *n'offrent plus aucune garantie* ». De la gare de Bétin à celle de Pelletan les rails sont trop faibles « *en rapport avec les fortes machines qui les piétinent constamment* », ils se cassent ou s'aplatissent. Pour gravir la rampe de Bétin, la locomotive *Pierre* doit prendre son élan depuis la gare de Laffont, les déraillements sont fréquents (voir tableau ci dessous). Dans la courbe de Duval à Bas-Pré les rails cassent sans cesse. De Bellevue à Duval, les traverses sont pourries ; etc.

TABLEAU 8 : comparaison des déraillements de locomotives en 1944 et 1945

Locomotives	Déraillements 1944	Déraillements 1945
<i>Pierre</i>	23	11
<i>Jimmy</i>	1	3
<i>Eclair</i>	0	2
<i>Adrienne</i>	3	4
<i>Fernande</i>	4	2
<i>Odette</i>	8	4
<i>Marine</i>	4	2

Source : ADG 15 J 6, rapport sur la traction, Hugonin, 15 juin 1945.

159. AD 33 18J 210 Correspondance active, 8 octobre 1945.

160. ADG 15 J 6, rapport sur la traction, Hugonin, 15 juin 1945.

La pauvre *Pierre* est pourtant jeune, elle a été construite en 1930, mais sa section est la plus périlleuse. Les détails du rapport indiquent qu'elle a connu 18 pannes de tubes en 1944-1945, plus 31 autres pannes d'origines diverses. Le 19 décembre 1945, il reste 4 kilomètres à réparer sur la voie Bellevue. Sur la voie Romain, le grand pont de Romain est à réparer « *toutes les autres lignes sont à peu près en mesure d'assurer le transport de cannes sans trop d'inquiétudes bien que nous ayons manqué totalement de matériaux pour leur entretien et cela depuis 6 ans* »¹⁶¹.

Le matériel est à reprendre, et, semble-t-il pour la direction bordelaise la discipline aussi. Le directeur de l'établissement Roger Damoiseau, en fait lui même les frais en 1946. Il était maire de Port-Louis en 1943 et la direction le soupçonne d'avoir fait vivre la commune sur le dos de l'usine¹⁶². Il est remplacé par un métropolitain¹⁶³. On peut multiplier les exemples qui vont tous dans le sens d'une volonté de rétablir l'ordre. « *On trouve des wagons dans la pile de bois, dans les gares d'habitations chargés de n'importe quoi !* » Les wagons à cannes *Pétolat* doivent rester pour les cannes¹⁶⁴. « *Nous avons constaté hier soir à 18 heures que les locomotives Odette et Fernande ne possédaient pas de tamis pare-feu sur leurs cheminées* ». Amende de 200 F à chacun des conducteurs, la prochaine fois, ils seront renvoyés¹⁶⁵.

Monsieur Lamothe demande aux inspecteurs d'obliger leurs charretiers à remplir un wagon à 2 ou à plusieurs. Les inspecteurs discutent ce procédé qui n'est pas sans difficultés. Les travailleurs persistent à vouloir charger chacun leur wagon. Il arrive que les wagons ne soient qu'à moitié pleins et la locomotive ne peut les ramener à l'usine. M. Lamothe explique : il remettra à chaque gérant un carnet de balance qui indiquera journallement les numéros des wagons, leurs poids et le nom de ceux qui les auront chargés. En fin de quinzaine, ils n'auront qu'à effectuer un simple calcul pour le paiement¹⁶⁶. Ou encore en 1948 : « *On voit des traverses métalliques ou sapin dans les marais et dans les champs de cannes, ainsi que servant de ponceau à des maisons, notamment en plein bourg de l'Anse-Bertrand. Vous voudrez bien également faire rentrer à Beauport toutes les vieilles traverses, ainsi que les neuves inutilisables notamment celles qui se trouvent dans la cour de Duval, afin d'en faire du bois de chauffage pour la distillerie* »¹⁶⁷.

Rétablir l'ordre dans l'usine et renouveler le matériel sont les priorités de l'après-guerre. Il est important de noter que le directeur local et certains collaborateurs songent déjà à renoncer aux transports ferroviaires au profit des camions. En juin 1945, le directeur propose de réfléchir à des camions pour l'avenir « *rentrer une grosse partie de la récolte par trains routiers* »¹⁶⁸. Selon lui, le transport par camion de Gruet et Marie-Thérèse coûte 70 F la tonne pour 9 à 10 kilomètres « *ce qui n'est pas excessif* ».

161. ADG 15 J 6, notes de service.

162. AD 33 18J 210 Correspondance active, 1945 18 juin 1945, note de la direction à Roger Damoiseau.

163. Gama (Raymond), *op. cit.* 1997, p. 191.

164. ADG 15 J 10 : notes de service (1944-1948) note du 29 mars 1945.

165. ADG 15 J 10 : notes de service (1944-1948) note du 17 avril 1946.

166. ADG 15 J 6 Rapport journalier 31 janvier 1945.

167. ADG 15 J 10 : Notes de service (1944-1948) note de service 23 octobre 1948.

168. AD 33 18J 210 : Correspondance active, 1945 ; 18 juin 1945, note de la direction à Roger Damoiseau, directeur.

En juillet, il revient à la charge en faveur des trains routiers à l'avenir. Les remorques iraient dans les champs puis à l'usine, il n'y aurait plus de rupture de charge, ce qui est un gain important. Et il invoque le modèle Porto-Rico où cette transformation a été réalisée.

Le nouveau directeur général est encore plus virulent en 1946 : il propose de concentrer tous les efforts pour une organisation rationnelle « *car aucune autre société n'est certainement aussi mal organisée pour ses transports* ». La voie ferrée est dans « *un état lamentable. Le mauvais état de la traction animale n'a d'égal que le mauvais emploi* ». Il propose d'acheter des camions américains des surplus, avec accord entre les planteurs et soutien de la Colonie¹⁶⁹.

Les camions ont bien failli l'emporter après la Deuxième Guerre mondiale et la modernisation aurait très bien pu entraîner l'arrêt de l'histoire du chemin de fer. D'ailleurs, les solutions camions s'imposent aux plantations partout dans le monde à partir de la fin des années 1950. Il faut dire aussi que dans le cas de Beauport, le problème des pièces de rechange n'était pas simple. En juin 1945, le directeur écrit qu'il voudrait consulter les Belges pour les chaudières des locomotives, « *car je ne vois pas comment consulter les Allemands* », sic¹⁷⁰. Il a deux *Krauss* et on voit mal en effet comment commercer avec l'Allemagne un mois après le 8 mai 1945. Spontanément, l'idée vient que c'est plus facile avec les Etats-Unis. L'entreprise *Vulcan Iron Works* contactée fait preuve de sa réactivité commerciale. « *En retour de votre lettre du 28 août, nous sommes en mesure de vous fournir le prix de la chaudière demandée pour votre 10 " X 16 ", 6-driver, n° 3017* »¹⁷¹. En fait, la solution ferroviaire l'emporte à nouveau à Beauport grâce à la conjonction de plusieurs facteurs. Le plus important est la perspective des économies à faire grâce au passage au diesel qui permettra de s'affranchir des importations de charbon. Autre argument nullement négligeable : les engins diesel sont beaucoup moins gourmands en eau. Or on a vu que la sécheresse est un fléau fréquent dans le nord Grande-Terre et que par ailleurs la teneur de l'eau en calcaire provoque une usure trop rapide des chaudières. L'offre de matériel américain est orientée par les intérêts des entreprises américaines et cela influence les décisions. Par ailleurs, la direction de Beauport est très frappée par un voyage à Trinidad où elle a vu à l'œuvre des locotracteurs.

La nouvelle traction

Le pas est franchi en juin 1946 et Beauport commande un premier locotracteur *Brookville* pour un montant de 12 000 \$. Pour l'exercice 1945-1946, le locotracteur est porté pour la valeur comptable de 831

169. AD 33 18J 161 : Correspondance passive, 1946 A J. Filloux, DG de la SAUB, 5 janvier 1946.

170. AD 33 18J 210 : Correspondance active, 1945 ; 22 juin 1945, note de la direction.

171. ADG 15 J 6, Lettre de *Vulcan Iron Works* à la SAUB, le 30 octobre 1945. « *New radial-tayed Straight Top locomotive Type Boiler, interchangeable with the boiler new on above locomotive, consisting on the following component parts: Outside wagon Ton or Wrapper Sheet with Backhead ; inside firebox, which includes Grown and Side Sheet in one piece, Back sheet on Flue Sheet ; Mud Ring ; Cylindrical Shell with one-piece Dome, Front Flue sheet Tubes, all completely fabricated, fitted, placed and stayed, forming on complete Bare Boiler exclusive of any outside Boiler Mounting or Fittings, or Smoke-box Front of Deer or Fire deer.* »

318,88 FF¹⁷². Ce premier achat est suivi de quatre autres, soit cinq locotracteurs diesel au total :

- Loco *Brookville* 1, n° série 3 180, achetée en 1946 d'une puissance réelle de 120 comme les 5 autres.
- Loco *Brookville* 2, n° série 3 365, achetée en 1947.
- Loco *Brookville* 3, n° série 3 607, achetée en 1950.
- Loco *Brookville* 4, n° série 3 715, achetée en 1952.
- Loco *Brookville* 5, n° série 3 912, achetée en 1954.

“*Brookville Locomotive Works*”.

M. L. A. Leathers était représentant de Ford à *Brookville* en 1918. Il développe l'entreprise de construction de locomotives de petites tailles. Dans les années trente, l'entreprise fabrique des Diesel et devient en 1942 “*Brookville Locomotive Works*”. Celle-ci offre une gamme complète d'engins de toutes tailles. Aux Etats-Unis elle vend beaucoup aux mines de charbon et à l'exportation elle acquiert une réputation pour les plantations¹⁷³.

On notera que les choix de Darboussier sont très différents car ils achètent en 1949 deux *Krauss-Maffei* 030T et deux locotracteurs en 1955¹⁷⁴. Pourquoi n'ont-ils pas bénéficié, comme Beauport de la manne américaine ? Une tentative de groupement d'achat en commun des entrepreneurs sucriers de Guadeloupe a été esquissée en janvier 1952. Mais elle a échoué car « *l'état d'esprit n'est pas absolument favorable* »¹⁷⁵. Ainsi, en quelques années, le parc de locomotives à Beauport est renouvelé progressivement :

TABLEAU 8 : *Le rythme de remplacement des locomotives par les locotracteurs Brookville*¹⁷⁶

	Locomotives	Locotracteurs
1945	7	0
1946	7	0
1947	7	0
1948	5	2
1949	5	2
1950	4	2
1951	2	3
1952	1	3

Ces locotracteurs *Brookville* à diesel ont 3 essieux et sont munis de moteurs *Caterpillar* 6 cylindres équipés de frein à air. A cette liste s'ajoute une

172. AD33 18J 212, Correspondance active, 1947.

173. Bullers (Mike), The Story of the *Brookville Locomotive*

174. Banudo (José), « Retour en Guadeloupe », *Riviérail*, n° 36, janvier 1982.

175. AD 33 18J 223 Correspondance active, 1952.

176. ADG 15 J 7, rapport Marchal, avril 1953

Locomotive *Whitcomb*, achetée en 1964 à l'usine de Bonne Mère. Il s'agit probablement de la 8 DM66, n° 40 545 achetée par la Rhumerie Clément au François (Martinique), en 1947. Celle-ci est plus puissante et plus haute sur roues que les *Brookville*. Elle est affectée à la section Duval-Girard ; mais sa puissance provoque des déraillements de wagons. Ultérieurement, entre 1976 et 1981, le moteur est démonté et installé sur la *Brookville* n° 5.

Les changements dans la traction contrastent avec les permanences dans le matériel roulant. L'inventaire de 1976 indique 236 wagons à cannes ; 4 wagons à sucre ; 7 wagons *Gregg* ; 2 wagons *Truck* ; 1 wagon herbicide. Il y a 41 kilomètres de voies d'exploitation et environ 9 kilomètres de voies de garage. Les wagons à cannes sont depuis 1919 des *Pétolat*, Beauport reste fidèle à ce fournisseur même quand il est repris par les *Etablissements Paty*¹⁷⁷. Les dernières installations fixes sont réalisées au début des années soixante. L'atelier voie ferrée fait 28m². La balance de la cours de l'usine a été construite en 1959, la balance générale en 1974, toutes les balances du réseau font 40 tonnes de capacité. Celles de Duval, Cluny, et Chabert ont été construites en 1962. Celles de Bellevue, Pelletan, Balin, Beaufond en 1963. Celle de Berthandieu en 1964 et celle de « Chemin privé » en 1968¹⁷⁸.

La fin du nom des locomotives

Une anecdote concernant le nom du deuxième locotracteur *Brookville* invite à commenter la question du nom des locomotives. Le fait d'attribuer un nom ou un prénom à une locomotive est très répandu et mériterait d'ailleurs des études d'onomastique comparative. Cela témoigne de la relation particulière qui s'établit entre la machine animée, les entreprises et les hommes qui la servent. Les diligences, les bateaux et les péniches bénéficient du même privilège. Les machines outils ou les chaînes de montage ne portent pas de noms, à peine des matricules. Même le haut fourneau en sidérurgie auquel l'attachement des hommes est si fort ne bénéficie pas de ce privilège, on les désigne par des numéros. Il est vrai que les locomotives ont le plus souvent une dimension humaine et que c'est là sans doute la clé de leurs succès. Mais surtout, les locomotives ont porté l'imaginaire de l'industrialisation : elles étaient à la fois le progrès visible et par leur mobilité elles incarnaient le désir de liberté. Ce faisant, les locomotives ont cristallisé l'utopie industrialiste d'un monde meilleur, plus beau, plus rapide.

On sait que la locomotive Cail de Darbousier conservée au Moule s'appelle... Jean-François Cail. C'est vraisemblablement un hommage voulu par E. Souques au fabriquant et il laisse perplexe quand on sait la façon dont Cail a exploité ses actifs sucriers. Les locomotives de Beauport ont porté des prénoms : *Pierre*, *Jimmy*, *Odette*, *Adrienne*, *Fernande*, *Eclair*, *Louise*, *Marine*. Quand la direction de Beauport achète le premier locotracteur, elle entend perpétuer la tradition ; elle le nomme « *Jean-Marie* »¹⁷⁹. C'est la *Brookville* n° 3180, BCL 15 t., gauge 1,2 mètre, moteur *Caterpillar* D 13 000, monté à Beauport en juin 1947. On sait que l'héritier de la

177. ADG 15 J 2 : Rapports sur la SAUB, Chemise correspondance, note du 6 juillet 1976.

178. ADG 15 J 3 : Etudes, rapports, visites, bâtiments (1975-1976) Stock matières, magasins, inventaire des bâtiments usine.

179. ADG 15 J 55 feuillet manuscrit.

famille bordelaise, Jean-Marie Segrestaa, a dirigé la société jusqu'en 1939, date à laquelle il a été remplacé par son gendre Paul Dubosc.

On peut comprendre la nature de cette démarche, mais il est intéressant de constater que dès l'inventaire du matériel de 1949, les rédacteurs abandonnent cette désignation qui disparaît à jamais. Par la suite, les locotracteurs sont désignés dans les sources écrites par une numérotation de 1 à 5, éloignée de toute poésie.

Ce détail montre que la désignation des locomotives par des noms ou prénoms s'inscrivaient aussi dans le contexte d'un certain type de rapports sociaux, ceux qu'on désigne généralement par paternalisme ou patronage. Or le climat social de l'entreprise a changé après la Deuxième Guerre mondiale et le baptême du deuxième locotracteur est un échec qui tourne court. Rappelons par exemple la grève de février 1952 qui provoque 3 morts et 12 blessés graves parmi les grévistes qui ont attaqué les CRS. Le lien social n'est plus le même.

Le service voie ferrée et ses travailleurs

La période de l'après Deuxième Guerre mondiale est caractérisée par de nombreuses tentatives de rationalisation et de normalisation de l'organisation du travail. Pour le cadre général, on donnera l'exemple de la Commission de la canne Réunion par le directeur des services agricoles de Pointe-à-Pitre en 1949 qui a défini les tâches agricoles de la canne. Sur 56 tâches nous donnons quatre définitions.

Tâche 37 :	Chargement et transport des cannes par charrettes à traction animale : de 0 à 1 kilomètre, 10 voyages d'au moins 800 kg ; de 1 à 2 km, 7 voyages d'au moins 800 kg.
Tâche 38 :	Chargeurs de cannes : en camion ou en remorque, 12 tonnes de cannes attachées, 6 tonnes non attachées.
Tâche 39 :	Arrimeurs : en chaland, 35 tonnes ; en wagons 25 tonnes.
Tâche 40 :	Nettoyage des gares au quai de transbordement : à la journée de 8 heures ¹⁸⁰ .

La volonté de rationalisation est aussi présente à Beauport. Un rapport de 1953 voudrait démontrer que la rationalisation du personnel ne s'est pas faite au rythme de la modernisation de l'équipement. « *Il faut reconnaître que les énormes dépenses engagées pour la modernisation n'amènent pratiquement aucune économie sensible... En 1939, il y avait 7 locomotives à vapeur en service et une de secours (Pierre, Jimmy, Odette, Adrienne, Fernande, Eclair, Louise, Marine) nécessitant 21 hommes de service (1 conducteur, 1 chauffeur, 1 aiguilleur). Actuellement, les équipages des 4 Brookville et de « Pierre » représentent 11 hommes. On en conclut donc que la réduction d'effectif correspond à peu près à celle des équipages. Or les voies ferrées étaient à ce moment en triste état (7 500 traverses échangées en 1939 et 15 000 en 1940). Les énormes dépenses entreprises depuis 1949 n'apportent donc aucune réduction d'effectif et cela est impensable... Pour 1953, il faut une réduction d'effectif* »¹⁸¹.

180. Lassere (Guy), *La Guadeloupe*. T. 2, p. 512, 1961.

181. Chemise personnel effectif comparaison 1940-1953. Note de service, le 6 janvier 1953.

En 1948, l'effectif total de Beauport était de 456 dont 73 à la traction. En 1952, sur 471 personnes au total, ils sont 75 à la traction et 150 à la fabrication. On voit que la traction réunit un nombre important de salariés, la moitié de celui de la fabrication. Il y a dans ce service 8 conducteurs et aides ; 11 personnes pour l'entretien et la réparation des wagons et machines ; 10 pour la préparation matériaux des voies et 46 « Equipeurs de voies ». Le rapport précise : « *Nous avons dû créer une équipe de préparation de matériaux de voies, éclisses, traverses, rails et boulons. Nous pensons que ceci doit payer* »¹⁸².

Le service voie ferrée comptait le premier janvier 1965, 78 ouvriers payés à l'heure, plus les employés et le personnel payés à la quinzaine. Trente-sept de ces ouvriers, soit 48% sont des aides ou des apprentis¹⁸³. Un rapport technique précise que « *L'homos statisticus* » a 32 ans, il a été engagé en 1953, il est payé 205 F. de l'heure, il est célibataire et père de 3 enfants » (sic). Ce rapport fait des propositions en vue d'améliorer la productivité du service. Il suggère de mieux contrôler l'absentéisme ; de faire un planning des travaux ; enfin de supprimer 25 emplois et de développer la formation des salariés¹⁸⁴.

L'effectif des voies ferrées connaît une réduction drastique en 1973. Il ne comporte plus que trente-cinq personnes. Cinq chauffeurs pour les locotracteurs et cinq aides, cinq pour l'entretien des locos, une pour le tamisage sable, quatre pour l'entretien du matériel roulant, douze pour celui des voies et deux pour les appareils de voie. Le chef de service est M. Glon Roland, il est aidé par M. Daupin Epiphane¹⁸⁵.

Le réseau

Pendant cette dernière période, le réseau est stabilisé. Un inventaire daté de 1947 donne une description très précise de celui-ci¹⁸⁶ : Voies directes 40,994 kms ; Voies de garage 8,615 kms ; Total 49,606 kms¹⁸⁷.

Ligne Beauport à Berthaudière :	8,270 kms
Ligne Embranchement Goguette :	0,725 kms
Ligne Beauport à Bellevue :	8,180 kms
Ligne Bellevue à Duval :	6,800 kms
Ligne Duval à Maudet :	6 kms
Ligne Embranchement Girard :	1,620 kms
Ligne Beauport à Clugny :	4 kms
Ligne Embranchement Clugny Balin :	4,665 kms
Ligne Embranchement Clugny Bautiran :	2,270 kms
Epis et gares :	7,500 kms.

182. AD33 18J 223 Correspondance active, 1952 Note 169 12 mars 1952 Personnels récolte 1952.

183. ADG 15 J 198 : Analyse technique de l'atelier d'entretien, p. 45 du rapport de 1965.

184. Idem.

185. ADG 15 J 387 Effectifs, liste du personnel.

186. ADG 15 J 197, Notes, Rapports, correspondances, 1911-1961, Liste du matériel de voies ferrées en octobre 1947 ; fait à Beauport le 31 août 1949.

187. L'addition des longueurs indiquées ci-dessous donne en fait 50,03 kilomètres.

La longueur totale reste quasiment inchangée jusqu'aux années 1970 où interviennent des fermetures partielles, nous y reviendrons. Le réseau est organisé en trois lignes.

a) La ligne du Nord (Beauport – Berthaudière)

Elle comporte 5 postes de transfert et 2 gares de chargement sans pesée. Soit, depuis Beauport : Tamarin, Dépôt, Paviot, Lemerancier ; puis la gare de Beaufond ; le poste de Douillard et la gare de Berthaudière.

b) La ligne de l'Est (Beauport – Duval-Girard)

Elle comporte 11 postes de transfert et quatre gares. Soit, depuis Beauport : Pierre-Ferrayre, Bétin, Laffont-Gouttière¹⁸⁸ ; puis la gare de Pelletan. Viennent ensuite les postes de Plaisance et de Beauplaisir et l'embranchement vers la gare de Bellevue. Quatre poste suivent : Romain, Zenon, Baspré, Duvalliere, puis la gare de Duval. Enfin, les postes de Calbasse, Chabert et Palmiste et la gare de Girard.

c) La ligne du Sud : (Beauport – Balin)

Elle comporte 2 postes, ceux de Poyen et Ste Amélie, l'embranchement vers Cluny ainsi que la gare du même nom sont fermés dans les années 1970. Elle s'achève avec la gare de Balin.

On remarquera que l'histoire de la constitution progressive du domaine foncier a figé à jamais le dessin du réseau ferroviaire. Ainsi, il n'existe guère plus de 2,5 kilomètres à vol d'oiseau entre le terminus de la ligne de Sud (Balin) et celui de la ligne de l'Est (Girard) ; mais la jonction n'a jamais été réalisée et les cannes de Girard et des habitations voisines ont dû passer par Duval et Bellevue pour rejoindre Beauport.

Après la décision d'acheter les locotracteurs, la modernisation du réseau s'impose. La conférence de direction du 2 mars 1951 décide : « *On remet toute la voie ferrée en état sans abandon, l'apport de voie doit être de 900 t par jour + les arrivées directes 300 t = 1200 t.* ». Dès lors, d'autres goulots d'étranglements apparaîtront. « *Le problème difficile est l'enlèvement de la canne des champs* ». Pour évacuer 600 tonnes de canne, il faut 400 bœufs¹⁸⁹. L'entretien du réseau est un combat permanent dont nous proposons de suivre la chronique.

Déjà, au cours de l'année 1950, 6 000 traverses ont été livrées en juillet, une moitié en chêne, l'autre moitié en hêtre ; 10 000 mètres de rails de 26 kilos ; mais les difficultés sont grandes pour trouver un ballast dont le prix soit acceptable¹⁹⁰. Pour 1952, il ne faut pas s'attendre à une très forte amélioration du trajet car il n'y a guère plus de 12 kms de voies refaites sur 48 au total¹⁹¹. C'est un programme de longue haleine avec amélioration

188. Orthographié Lafond-Gouttière au XIX^e.

189. Le cheptel au 31 octobre 1945 se compose de 1 774 têtes pour une valeur de 18 798 500 FF (dont 227 mulets, 673 bœufs, etc.)

190. ADG 15 J 12 : Notes pour l'usine (1949-1950) Note 174 du 3 juillet 1950.

191. AD 33 18J 223 : Correspondance active, 1952 Note pour le siège social, 5 janvier 1952.

du profil pour diminuer les déraillements. Beautirand est la section la plus surchargée. La direction attend « *une amélioration sensible du rendement du réseau* ». Il s'agit de faire entrer 1 000 tonnes par jour au lieu de 700 ou 800. Pour l'usine, les 4 locotracteurs ne suffisent pas car il n'y a pas de rechange en cas de panne. La locomotive *Pierre* est toujours en service, mais « *il ne faut pas beaucoup compter sur elle* ». Il faut rentrer 900 tonnes par wagons, il y a 130 wagons, « *c'est assez, sauf incidents de marche* ». En 1952, 35,6% du réseau est refait. Il faut revoir les gares pour leur donner une double entrée afin de réduire le temps de manœuvre. Celles de Plaisance sur Balin et Poyen sur Beautirand sont refaites. Les appareils de voie sont de type Nord 30 kg, les rails de 125 de hauteur et de 95 de patin, « *conviennent parfaitement* ». Il y a 130 appareils d'aiguillages en service, il s'agit de branchements à 2 voies, tg 0, 140 en rail type Nord 30 kgs.

En 1952, la plupart des gares sont avec voies de garage à une seule entrée, elles sont trop courtes, sans dégagement, sans contre-rail permettant de faire un sol de plan pour le passage des charrettes. Vingt-et-une gares sont à aménager : Jacole, Nicolas, Bonheur, Pierre Ferrayre, Sylvain, Gaschet Tête à bœuf, Clugny, Charropin, Deville, Maisoncele, Balin Baspré, Duvallière, Duval, Sargenton, Chabat, Balmont, Berthaudière, Garly, Calebasse. Il faut changer beaucoup des 130 aiguillages existants¹⁹².

En 1955, le seul problème restant est l'approvisionnement de nuit. De 4 heures à 9 heures du matin il faut avoir un stock de réserve de 5 heures de marche soit 400 tonnes, ce qui représente 45 wagons. Beauplaisir et Clugny peuvent faire 2 rotations, Duval une seule¹⁹³. L'objectif de tous ces investissements est évidemment de réduire les coûts : « *c'est sur le chapitre voies ferrées que nous devons faire la plus grande économie* ». Le programme prévoit 14 millions F. de dépenses¹⁹⁴. La SAUB fonctionne alors dans dynamique d'entreprise, les investissements réalisés doivent annoncer les profits de demain.

La récompense est au rendez-vous en 1960 comme l'atteste un rapport d'expertise. « *Notre réseau de voies ferrées nous donne toute satisfaction et les dépenses que nous avons faites se révèlent d'une rentabilité excellente. En ce qui concerne les voies elles-mêmes, notre programme général est pratiquement terminé. Nous n'avons plus qu'à prévoir quelques allongements de gares qui se feront au fur et à mesure des besoins. Nous poursuivons la transformation des wagons ordinaires en wagons cane loader, sur 180, nous avons transformé 116, restent 64 ordinaires* »¹⁹⁵.

Il semble bien que l'année 1961 soit l'apogée de l'histoire du matériel ferroviaire à Beauport. Cette année là, la direction envisage même une nouvelle modernisation du réseau. La SNCF est sollicitée pour un devis. Ce projet, d'un montant de 200 M. de F, est abandonné. Après 1963, le désinvestissement ferroviaire se réalise par étapes jusqu'à la fermeture de l'entreprise. Ainsi par exemple, le sucre produit est acheminé à

192. AD 33 18J 223 : Correspondance active, 1952 Note pour Monsieur Paul Duboscq, avril 1952.

193. ADG15 J 7 : Chemise notes du président, Le 5 mai 1955 voies ferrées.

194. ADG 15 J 6 : Information intérieure, visites, études (1937-1962) Note du 18 juillet 1955.

195. ADG 15 J 6 : Information intérieure, visites, études (1937-1962) « Rapport sur mon séjour à Beauport, février 1960 », H/SG.

Beautiran dans des wagons bâchés afin de les protéger de la pluie. Mais ce transport est interrompu après 1967 au profit d'un transport par camions qui acheminent directement au port de Pointe-à-Pitre. La section de rails Clugny-Beautiran a alors été abandonnée¹⁹⁶.

Chronique des transports

Avant cette fermeture, les transports ferroviaires assurent trois fonctions : le transfert des cannes à l'usine depuis les gares et les balances ; le transport du sucre de l'usine de Beauport à Beautiran et les divers transports de matières premières : le charbon et les matériaux importés de métropole depuis Beautiran et, pendant longtemps le bois de chauffage depuis tout le domaine vers l'usine. Exceptionnellement, les convois transportent les coupeurs de cannes. Le transport du sucre et des matières premières est réalisé tout au long de l'année avec des matériels spécifiques. Chaque locomotive dispose d'un chauffeur attitré. La journée commence tôt, dès 4 heures du matin et pendant la récolte, elle peut durer 15 heures.

Les dates d'ouverture des récoltes sont changeantes au gré de la pluviométrie et du degré de maturation de la canne¹⁹⁷. C'est un rituel qui marque la fin de l'intersaison. Ainsi par exemple, en 1978 : « *L'ouverture de la récolte est fixée au 10 mars. La réception des cannes habitations se fera samedi à 7 h. à la balance générale.* »¹⁹⁸

Le chargement des wagons a connu deux modalités. Dans la méthode traditionnelle, ils sont remplis à la main. La récolte manuelle se fait au coutelas, le planteur coupe des tronçons de 1,50 mètre en retirant le plus de feuilles possible (« *royale et marchande* »). Les tronçons sont liés avec des feuilles par un « attacheur », le plus souvent « une attacheuse ». Les bottes sont ensuite chargées à la main dans des charrettes à bœufs ou à mulets, ou bien encore tirées par des tracteurs. Les charrettes peuvent aller directement à l'usine, mais les champs éloignés utilisent le réseau ferroviaire. Deux ou trois jours avant sa récolte, le planteur a demandé un ou plusieurs wagons qui l'attendent dans les « gares », ce service est assuré gratuitement par l'usine. Les bottes sont chargées à la main et on cherche à remplir les wagons au maximum. Ceux-ci font 3,5 mètres de haut et l'avant est plus haut que l'arrière afin de faciliter le chargement. À partir de 1954 et progressivement, le ramassage des cannes est fait au « *cane loader* ».

Les wagons sont déchargés à la main, puis, dès les années vingt, par basculement d'un flanc latéral. On utilise ensuite une bascule à wagon. Les cinq locomotives tournent en permanence pour acheminer les 236 wagons. Depuis le milieu des années soixante, l'organisation quotidienne de ce ballet ferroviaire est facilitée par des radios portatives dont disposent les chauffeurs. L'enjeu crucial est d'alimenter en continu le train à cannes.

196. ADG 15 J 81, le plan daté de 1972 confirme cette fermeture.

197. Nous disposons des dates de l'ouverture et de la fin des récoltes entre 1931 et 1956. Au cours de ces années, la récolte la plus précoce a commencé le 20 janvier (en 1932), la plus tardive le 4 avril (en 1946), la fin de la récolte varie entre le 21 mai (en 1936) et le 27 août (en 1948). ADG 15 J 197.

198. ADG 15 J 232, Note de service n° 20 du 4 mars 1978.

Une *Brookville* de 14 tonnes tracte entre 15 et 20 wagons de 10 à 12 tonnes chacun. Sa vitesse moyenne est entre 20 et 25 kilomètres heure, ce qui fait environ une demi-heure entre Beauport et Bellevue. L'équipage des locomotives comporte deux à trois hommes, le chauffeur, l'aide chauffeur et un manœuvre. Ces derniers se tiennent debout sur la planche marchepied qui borde la locomotive ou se glisse parfois dans l'étroite cabine. Ils descendent pour manipuler à la main les aiguillages.

Les consignes de sécurité sont précises. Ainsi, par exemple en 1986. Pour la *Brookville* n° 2 ; la charge maxima en palier est de 25 wagons. En montée, elle est limitée à 16 wagons chargés à Rouzzols, 14 wagons à Gaschet, 14 wagons à Vaugirard et 18 wagons à Baspré. « *Quand deux trains chargés arrivent en sens contraire en même temps pour la pesée, les trains revenant de la ligne de Cluny ont priorité absolue* »¹⁹⁹. En règle générale, les trajets se font sans incident. Toutefois des nids de poule se forment sous les rails par temps de pluie et les wagons peuvent dérailler. Mais le moment dangereux est celui des passages à niveaux. Des précautions sont prises : « *Aux passages à niveaux ; le locotracteur doit s'arrêter 20 à 50 mètres avant, le chauffeur doit klaxonner longuement. L'aide loco et le manœuvre revêtus de leurs gilets de sécurité descendent du locotracteur et se rendent de chaque côté du passage à niveaux munis soit de drapeau rouge ou de fanal lumineux...* »²⁰⁰. Malheureusement, des imprudences provoquent néanmoins des collisions, comme ce fut le cas à Poyen. Arrivés à Beauport, les wagons qui portent des numéros correspondant à chaque planteur sont pesés et la qualité des cannes contrôlée par le CTCS.

Sur la gare de triage devant l'usine, un chariot à pneus pousse les wagons vers le déversoir au dessus de la chaîne à cannes. Alors, le flanc latéral du wagon est ouvert en retirant au marteau les goupilles de fixation et le wagon est basculé par le plateau élévateur jusqu'à un angle de 60° qui permet de vider le wagon sans intervention manuelle. La nuit, il faut ranger les wagons déchargés dans la journée. Une locomotive « refoulait » les wagons à l'aide d'un manœuvre qui guide avec une pile.

La fin du réseau ferroviaire de Beauport

A la fin des années cinquante, la compétitivité des camions s'est imposée dans la plupart des plantations du monde. Le point fort des camions est évident : c'est l'absence de rupture de charge. Ils peuvent aller directement de la parcelle où ils sont chargés à la table à cannes où ils déversent la récolte. En termes économiques et pour ce type d'activité, le remplacement des trains par des camions était inéluctable. Pourtant à Beauport quelques voies ferrées ont fonctionné jusqu'en 1989. Pourquoi cette résistance du chemin de fer ? La réponse est donnée à l'issue de la présentation de quelques documents.

Les investissements neufs s'arrêtent après 1963. Mais la première mention d'un abandon du réseau ferroviaire apparaît en 1975. Encore est-elle indirecte. « *Pour les voies ferrées. Aucune décision ne sera prise concernant l'utilisation totale, partielle ou l'arrêt de l'emploi de la voie ferrée dans*

199. « Consignes », signées par le Directeur R. Moustache, le 4 mars 1986. Ce document a été consulté dans la cabine de la *Brookville* n° 2 où il est collé en mars 2001.

200. « Consignes », le 4 mars 1986, doc. Cit.

l'immédiat, faute d'en connaître avec précision le coût de revient ». Par contre, il faudra supprimer au plus tôt des centres de transfert ajoute encore ce rapport²⁰¹. L'année suivante, une note fournit une indication précieuse. *« Si la voie ferrée n'existait pas on n'imaginerait sûrement pas d'en implanter une, mais compte-tenu de son implantation, son état, son rôle dans l'approche des cannes des colons-planteurs, il ne paraît pas aujourd'hui souhaitable de faire fi de son existence »*²⁰².

Enfin, une note confidentielle datée de 1981 donne une explication complémentaire de la survie de la voie ferrée. *« Je vous envoie ce courrier à titre personnel car pour des raisons que vous comprendrez aisément, nous ne souhaitons pas que ce projet s'ébruite pour le moment.*

*De même, si vous avez besoin de nous écrire à ce sujet, il serait souhaitable d'intituler vos notes « modification de la cour à cannes » sans parler de suppression de voie ferrée »*²⁰³.

Toute substitution d'un système technique à un autre, ici les trains par les camions suppose un équilibre financier. Il peut être plus rentable de faire fonctionner un système moins performant que de financer un désinvestissement - il est vrai en l'occurrence peu élevé - et un investissement neuf plus performant. Autrement dit, même moins rentable que les camions, le réseau ferroviaire est maintenu parce qu'il existait.

Les dates sont importantes, c'est bien au moment où la SOMDIAA prend le contrôle de la SAUB que l'idée de fermer le réseau intervient. Il s'agit de logiques d'entreprises différentes.

Enfin, comme le montre la citation de 1981, l'idée de la fermeture du réseau se heurte à une résistance sociale que la direction ne souhaite pas affronter. Il est vrai qu'à cette date, les difficultés financières de l'entreprise sont telles que l'arrêt du chemin de fer équivaut à celui de l'usine.

C'est ainsi que, vaille que vaille, le réseau ferroviaire de Beauport a fonctionné jusqu'à la campagne 1989. Le réseau n'a pas survécu aux dégâts provoqués par le cyclone Hugo ; l'entreprise non plus.

201. ADG 15 J 2 : Chemise SOMDIAA, études, rapports, « politique commerciale de la SAUB », juin 1975 probable.

202. ADG15 J 145 : Rapports et correspondances : investissements (1945-1981). Etude SOMDIAA pour la recherche d'un système récolte- transport-travaux mécaniques, juillet 1976.

203. Lettre et rapport du 2 mars 1981, ADG 15 J 150, Dossier voies ferrées.