

Préface



Vivant à deux pas de la gare de Sahambavy, la vie du rail est devenue mon quotidien, le récit des voyageurs une histoire incontournable à partager.

La seule ligne de train voyageur à encore fonctionner à Madagascar, va prendre le départ dans un crissement de métal d'un autre âge.... A 20 km/h, sa vitesse de croisière vous laisse le temps d'admirer les panoramas luxuriants de la forêt d'émeraude.

Un voyage à ne pas manquer !

BON VOYAGE !



Localisée aux abords du parc national de *Ranomafana* (deuxième aire protégée la plus visitée de Madagascar), la ligne FCE s'inscrit naturellement dans cette dynamique de tourisme vert. Ce chemin de fer, parmi le plus pentus au monde, vous fait littéralement plonger au sein d'une biodiversité exceptionnelle : des paysages grandioses de la forêt pluviale de l'Est, cascades, falaises escarpées, rizières, collines parsemées de bananiers et de «*ravinalas*» (arbres du voyageur, l'emblème de Madagascar).

Ce voyage vous permettra de rentrer en contact avec la population locale et rurale, loin des sentiers battus des circuits touristiques classiques.

La découverte des paysages d'une beauté rare, ainsi que des coutumes ancestrales et l'art de vivre d'un Madagascar traditionnel et authentique, passe par ce petit train des montagnes.

Outre les attraits touristiques mentionnés plus haut, cette ligne est vitale et reste le poumon économique de la région ; ce train rythme la vie d'une multitude de villages enclavés qui sans lui seraient complètement coupés du monde.

✓ **Durée du trajet**

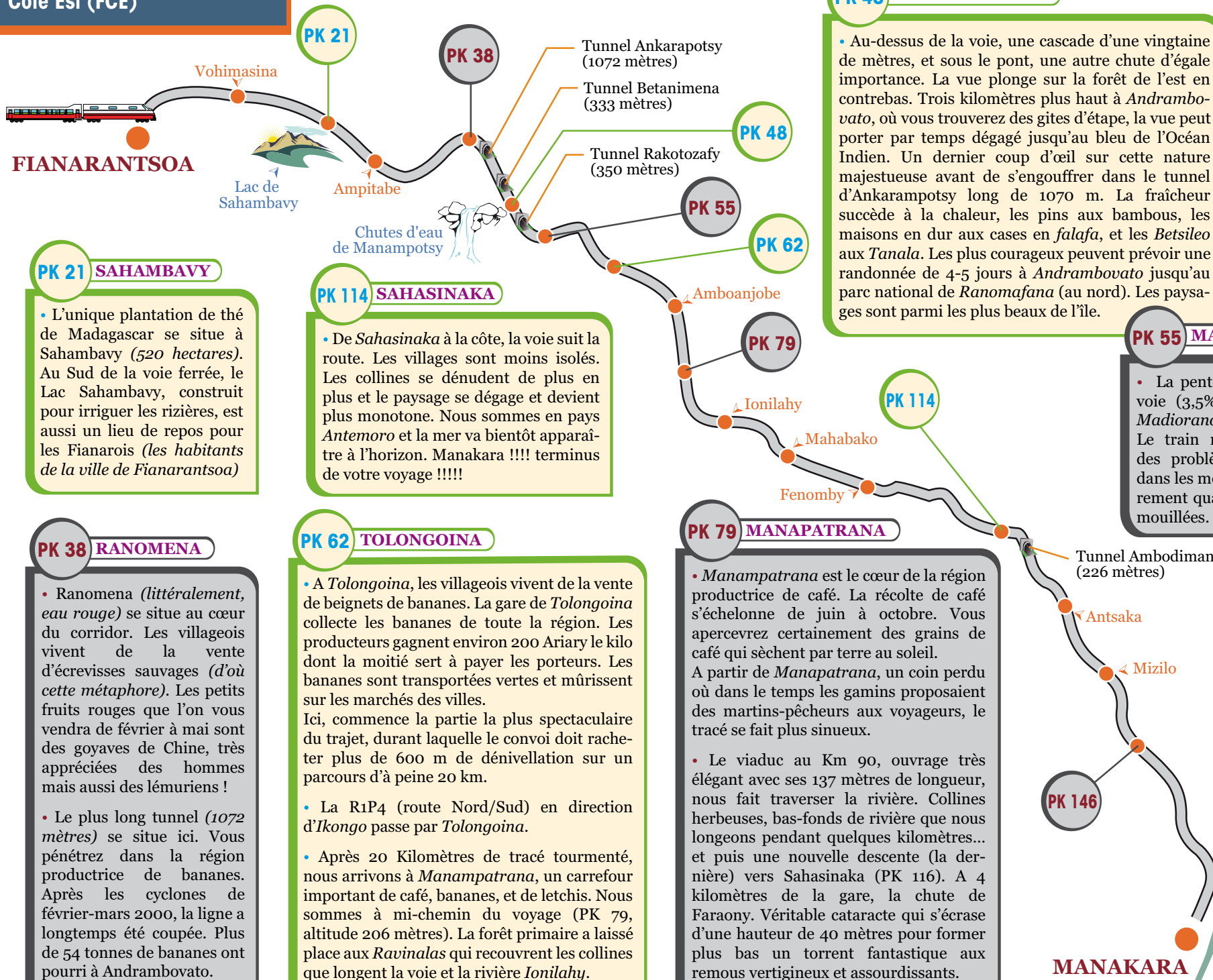
Vous débuterez le voyage sur les hautes terres à une altitude de 1100 mètres (les plantations de thé de Sahambavy) jusqu'au niveau de la mer (Manakara - côte Est).

La durée du trajet est tributaire du temps des chargements et déchargements dans chaque gare mais également de la météo. Une moyenne de 8 à 12 heures est à prévoir pour la descente et même plus pour la montée (à déconseiller) !!!! Les arrêts interminables vous laissent le temps de déguster les plats proposés par les locaux comme les écrevisses typiques de *Ranomana*, les gâteaux de riz, des beignets bananes, de la vanille, des letchis, des goyaves de Chine...

✓ **Plan de la ligne**

Les gares que vous traverserez sont au nombre de 17 au départ de Fianarantsoa.

1. Vohimasina	7. Tolongoina	13. Sahasinaka
2. Sahambavy	8. Amboanjobe	14. Antsaka
3. Ampitabe	9. Manampatrana	15. Mizilo
4. Ranomena	10. Ionilahy	16. Ambila
5. Andrambovato	11. Mahabako	17. Manakara
6. Madiorano	12. Fenomby	



PK 21 SAHAMBAVY

• L'unique plantation de thé de Madagascar se situe à Sahambavy (520 hectares). Au Sud de la voie ferrée, le Lac Sahambavy, construit pour irriguer les rizières, est aussi un lieu de repos pour les Fianarois (les habitants de la ville de Fianarantsoa)

PK 38 RANOMENA

• Ranomena (littéralement, eau rouge) se situe au cœur du corridor. Les villageois vivent de la vente d'écrevisses sauvages (d'où cette métaphore). Les petits fruits rouges que l'on vous vendra de février à mai sont des goyaves de Chine, très appréciées des hommes mais aussi des lémuriers !

• Le plus long tunnel (1072 mètres) se situe ici. Vous pénétrez dans la région productrice de bananes. Après les cyclones de février-mars 2000, la ligne a longtemps été coupée. Plus de 54 tonnes de bananes ont pourri à Andrambovato.

PK 114 SAHASINAKA

• De Sahasinaka à la côte, la voie suit la route. Les villages sont moins isolés. Les collines se dénudent de plus en plus et le paysage se dégage et devient plus monotone. Nous sommes en pays Antemoro et la mer va bientôt apparaître à l'horizon. Manakara !!!! terminus de votre voyage !!!!!

PK 62 TOLONGOINA

• A Tolongoïna, les villageois vivent de la vente de beignets de bananes. La gare de Tolongoïna collecte les bananes de toute la région. Les producteurs gagnent environ 200 Ariary le kilo dont la moitié sert à payer les porteurs. Les bananes sont transportées vertes et mûrissent sur les marchés des villes.

Ici, commence la partie la plus spectaculaire du trajet, durant laquelle le convoi doit racherter plus de 600 m de dénivellation sur un parcours d'à peine 20 km.

• La R1P4 (route Nord/Sud) en direction d'Ikongo passe par Tolongoïna.

• Après 20 Kilomètres de tracé tourmenté, nous arrivons à Manapatrana, un carrefour important de café, bananes, et de letchis. Nous sommes à mi-chemin du voyage (PK 79, altitude 206 mètres). La forêt primaire a laissé place aux Ravinalas qui recouvrent les collines que longent la voie et la rivière Ionilahy.

PK 48 ANDRAMBOVATO

• Au-dessus de la voie, une cascade d'une vingtaine de mètres, et sous le pont, une autre chute d'égale importance. La vue plonge sur la forêt de l'est en contrebas. Trois kilomètres plus haut à Andrambovato, où vous trouverez des gîtes d'étape, la vue peut porter par temps dégagé jusqu'au bleu de l'Océan Indien. Un dernier coup d'œil sur cette nature majestueuse avant de s'engouffrer dans le tunnel d'Ankarampotsy long de 1070 m. La fraîcheur succède à la chaleur, les pins aux bambous, les maisons en dur aux cases en falafa, et les Betsileo aux Tanala. Les plus courageux peuvent prévoir une randonnée de 4-5 jours à Andrambovato jusqu'au parc national de Ranomafana (au nord). Les paysages sont parmi les plus beaux de l'île.

PK 55 MADIORANO

• La pente maximale de la voie (3,5%) se situe entre Madiorano et Tolongoïna. Le train rencontre parfois des problèmes de traction dans les montées, particulièrement quand les voies sont mouillées.

PK 79 MANAPATRANA

• Manapatrana est le cœur de la région productrice de café. La récolte de café s'échelonne de juin à octobre. Vous apercevrez certainement des grains de café qui sèchent par terre au soleil. A partir de Manapatrana, un coin perdu où dans le temps les gamins proposaient des martins-pêcheurs aux voyageurs, le tracé se fait plus sinueux.

• Le viaduc au Km 90, ouvrage très élégant avec ses 137 mètres de longueur, nous fait traverser la rivière. Collines herbeuses, bas-fonds de rivière que nous longeons pendant quelques kilomètres... et puis une nouvelle descente (la dernière) vers Sahasinaka (PK 116). A 4 kilomètres de la gare, la chute de Faraony. Véritable cataracte qui s'écrase d'une hauteur de 40 mètres pour former plus bas un torrent fantastique aux remous vertigineux et assourdissants.

PK 146 AMBILA

• La sortie d'Ambila marque la frontière entre le pays Antemoro et celui des Tanala en pleine forêt tropicale. Première singularité avant de s'aligner sur la route d'Irondro en direction des marais d'Ambila, la voie traverse l'aérodrome pour une cohabitation rail-air sans problème en raison de la rareté des fréquences d'un côté comme de l'autre.

CANAL DES PANGALANES



Historique



La voie ferrée a été construite au début du 20ème siècle par la puissance coloniale française. Les rails viennent de l'Allemagne de Bismarck, les wagons de Suisse.

Le but était de désenclaver l'Est de Madagascar pour favoriser l'exportation des produits agricoles vers l'Europe via la capitale Antananarivo et le port de Tamatave.



- Dix ans de travaux de 1926 à 1936
- 18 gares
- 163 kilomètres de voie ferrée
- 48 tunnels (le plus long fait 1072 mètres, une pente allant jusqu'à 3,66% - la plus raide au monde ; les passagers se retrouvent dans le noir le plus complet, les wagons n'étant pas équipés de système d'éclairage). La troisième ligne de train à adhérence roue/rail

la plus pentue au monde, entre autre la ligne de Flam en Norvège.

- 67 ponts
- 4 grands viaducs (dont le plus spectaculaire est celui d'Ankeba qui se situe à 40 mètres au-dessus de la vallée)
- 300 litres de gazoil pour le trajet Fianarantsoa / Manakara



- 150 000 voyageurs et 15 mille tonnes de marchandises par an (lorsqu'il y avait les 2 locomotives)
- 200 000 paysans qui ont un lien direct avec la ligne comme producteurs ou transporteurs de fruits.



Photos d'archives du chantier du chemin de fer prises, développées et tirées par Jean FOURTAUX, jeune ingénieur des Ponts et Chaussées entre 1927 et 1934.

Conseils pratiques aux voyageurs

✓ Comment l'intégrer dans votre circuit ?

Il est possible d'intégrer ce trajet lorsque vous parcourez la RN7, au départ de la gare de Fianarantsoa (si vous séjournez au Lac Hôtel Sahambavy, vous monterez à bord au prochain arrêt, à la gare de Sahambavy).

Comptez 3 - 4 jours pour la boucle Fianarantsoa - Manakara - Ranomafana - Fianarantsoa.

Avenir : ce qui reste

Depuis le passage des cyclones Eline et Gloria qui ont dévasté la ligne en 2000, les chiffres d'exploitation sont en baisse. Une seule motrice fonctionne actuellement, n'assurant plus que 2 allers retours, contre 5 auparavant. Les éboulements le long de la voie ont failli signer l'arrêt de mort de la ligne. Les aides financières restent insuffisantes pour pérenniser la perle du minuscule patrimoine malgache dont on exige désormais qu'il soit rentable.

Le petit train des montagnes représente un patrimoine culturel d'une valeur inestimable et une vocation très « sociale ». Il est accueilli comme un sauveur à chacune des gares du trajet. Des centaines de personnes forment une haie d'honneur à son approche et se lancent à son assaut avant même l'arrêt définitif.

Une association « les amis du train » que nous formons sert de plaidoyer au niveau des bailleurs de fonds et investisseurs potentiels pour la relance de la ligne FCE et la valorisation des acquis issus d'un bon fonctionnement de la ligne. Le leitmotiv de la population riveraine du chemin de fer :

**« Arovy ny Lalamby, Lova navelan'ny Razantsika »
Sauvegardons notre chemin de fer,
Patrimoine légué par nos ancêtres.**