

# Périgueux : la formidable histoire du train retapé pour Cuba

Publié le 21/03/2021



Les rames étaient celles de la ligne Amsterdam-Paris. © Crédit photo : archives / Médiathèque SNCF / droits réservés

Par Jonathan Guérin

Mis à jour à 16h34

**En 2000, la France a vendu 12 rames de train à Cuba. Elles ont été retapées à Périgueux. Des Cubains sont venus en Dordogne et des Périgourdins à Cuba. Une drôle d'histoire méconnue du grand public.**

Connaissez-vous le point commun entre Fidel Castro, Jacques Chirac et la Dordogne ? Réponse : les trains du Technicentre SNCF de Périgueux. C'est là qu'ont été retapées des voitures destinées à Cuba sous l'impulsion du président français de l'époque.

Une histoire méconnue du grand public, dont la SNCF elle-même n'est pas capable de retrouver la trace dans ses archives. Mais "Sud Ouest" a

rencontré un des acteurs de l'époque, Patrick Demaret, aujourd'hui retraité à La Roche-Chalais. "J'étais responsable du service méthode à Périgueux, c'est-à-dire chargé de refaire au niveau de l'atelier tous les systèmes de production. On avait aussi en charge les opérations exceptionnelles." Dont celle des trains pour Cuba.

## Un train climatisé

Faisons un bond en arrière. En mars 1997, le président Chirac se lance à la reconquête de l'Amérique latine et réalise un voyage de 30 000 km en huit jours. Suite à cela, les relations se réchauffent avec Cuba. Un accord commercial est même conclu : Paris enverra un train à La Havane.

Il s'agit du [Trans Europe Express](#) , une machine de type Mistral circulant sur la ligne Amsterdam-Paris. "On avait choisi [des rames Inox](#) car elles avaient l'avantage de ne plus être en service en France. Elles étaient autonomes, grâce à un véhicule diesel au milieu donnant l'autonomie à tout le système, se souvient Patrick Demaret. Surtout, il y avait la clim, ce qui était nouveau pour Cuba, qui n'avait pas de train de ce type à cette époque."



Particulièrement bien équipées, les rames étaient ce qui se faisait de mieux à l'époque.

Crédit photo : archives / Médiathèque SNCF / droits réservés

Pour mener à bien le projet, cinq Cubains débarquent à Périgueux. "Je m'en souviendrai toute ma vie, raconte le cheminot. Ils sont arrivés un soir de novembre 2000 et une tempête était annoncée. La tempête de 99 avait traumatisé les gens, qui s'étaient cette fois calfeutrés. Je suis parti à la gare de Périgueux dans une ville fantôme. J'ai demandé aux Cubains s'ils avaient mangé. Comme ce n'était pas le cas, il a fallu trouver un restaurant ouvert alors que tout était fermé."

Le groupe comprend trois cheminots, un interprète et un chef, que les Périgourdins prennent pour un membre du régime venu surveiller les agissements des citoyens cubains. "Le traducteur est tombé malade. Il était aphone. C'était incroyable que ça arrive, s'amuse Patrick Demaret. J'ai eu l'idée de trouver un magasinier qui parlait espagnol. Il a servi de traducteur. Il a même sympathisé avec le groupe. Il passait ses week-ends à leur faire visiter le Périgord, juste par amitié."



Voici ce qu'il reste aujourd'hui des rames, qui croupissent sur une voie de garage à La Havane.

Crédit photo : Wikipédia

En parallèle, le travail avance. 12 voitures sont retapées. Les Cubains s'en vont. "Ils sont partis avec plein de choses: des chaussures, car j'imagine qu'ils avaient des difficultés à en trouver, et puis de gros ventilateurs. Je me demande comment ils ont fait pour mettre ça dans l'avion."

## Les rames perdues pendant une grève

Vient l'heure d'envoyer la marchandise à Cuba. Ce sera par bateau, via Marseille, seule ville à avoir des grues assez grandes pour supporter le poids des voitures. Patatras, à cause d'une grève de la SNCF à Narbonne, on perd la trace des rames. Elles seront finalement localisées peu après.

Après ça, trois volontaires des ateliers de Périgueux (un électricien, un freiniste et un chaudronnier) partent à Cuba pour réceptionner le matériel. Ils y resteront une semaine. Mais pas de plages de rêve au programme.

Car à la sortie du bateau, une des voitures glisse et se plie. Les Français vont cravacher pour réparer. Une semaine plus tard, mission accomplie : le train est sur les rails et inauguré par Fidel Castro. Il est passé à la postérité sur l'île des Caraïbes sous le nom de "[tren francés](#)" (le train français), reliant La Havane à Santiago. Mises hors services en 1997, les rames (ou ce qu'il en reste) ont été aperçues par des touristes français sur une voie de garage à La Havane.



Des voyageurs ont aperçu les vestiges du "tren francés" après son retrait du service en 1997.

Crédit photo : site Internet serendipia-cc.com