

## CHAPITRE X

---

# La vie urbaine

---

### I. — LES CENTRES URBAINS DES « QUARTIERS »

La fonction urbaine n'est qu'une exception dans les activités réunionnaises. Seuls le port de la Pointe-des-Galets et les quartiers centraux de Saint-Denis et de Saint-Pierre peuvent prétendre au titre d'agglomérations urbaines. Encore est-ce à un arrière-pays agricole qu'ils doivent ce caractère.

#### 1. Les origines.

Cette faiblesse urbaine est normale si l'on veut bien penser que l'île est toute petite, et que la raison du peuplement fut et demeure la mise en valeur du sol par des cultures tropicales; les colons y sont depuis le début des « planteurs », des « habitants », résidant sur leur terre ou à proximité, groupés en hameaux, en écarts ou en îlets.

Il fallait bien cependant une ville, mais d'origine purement coloniale, c'est-à-dire ni stratégique, ni industrielle, et qui, de par la configuration de l'île, ne pouvait être ni une ville-carrefour, puisque située sur une route circulaire, ni un port naturel, puisque la côte est partout inhospitalière. Ces conditions laissaient un large choix parmi de nombreux emplacements médiocres. On se laissa en partie guider par les événements. Les premiers colons s'installèrent au fond de la baie, du « moins mauvais ancrage », site relativement agréable, abondant en eau, et facilement accessible aux voiliers venant du Fort-Dauphin. Il était fatal qu'au début les rares colons préférassent habiter à proximité les uns des autres: ce fut Saint-Paul; le hameau de Savannah, par le Vieux Saint-Paul du bord de l'Etang, finit par rejoindre le Saint-Paul de la Caverne, en un seul groupement « urbain ».

Il fallait à cette île agricole un centre administratif et commercial, d'où les agents de la Compagnie puissent diriger la colonie et assurer la liaison avec le monde extérieur. Cela nécessitait un minimum de cases pour les employés, des bureaux, des « magasins » où la Compagnie stockait les produits agricoles amenés par les colons en échange de marchandises venues de France ou des Indes. Avec l'augmentation du trafic et des immigrants, ces organismes prirent de l'ampleur; il fallut

vite des ouvriers en bois ou en fer, des artisans, des commis aux écritures, puis des prêtres, des notaires, des médecins, des gens de lois et un service d'ordre pour en imposer aux fortes têtes. Par ailleurs, il fallut ériger une chapelle et créer un état civil à Saint-Paul, tenu par le « Curé de Bourbon »; le premier « registre de catholicité » fut ouvert dès 1667; la justice exigea en 1711 la création d'un Conseil Provincial, qui devint vite un organe consultatif et administratif chargé de représenter les colons auprès du Gouverneur: il devint Conseil Supérieur en 1723, et se comporta souvent en véritable Parlement. Toute une organisation administrative, sociale, religieuse, judiciaire, économique s'élabora peu à peu à Saint-Paul.

Mais on sait qu'en 1669, Etienne Regnault décida de transporter la résidence du « Gouverneur » à Saint-Denis. La situation y semblait meilleure qu'à Saint-Paul, qui était séparé des bonnes terres par un escarpement pénible à gravir. Seulement la majorité des habitants était à Saint-Paul et commençait à peupler le Sud; les organes administratifs y étaient installés, une tradition déjà établie. Tout compte fait, il y eut deux capitales. Le Conseil Provincial, les bureaux de la Compagnie, le Port, restèrent à Saint-Paul, capitale économique et judiciaire, cependant que le gouverneur vivait le plus souvent à Saint-Denis, capitale politique. À vrai dire, on aurait promptement renoncé à cette double fête pour un si petit territoire, si les nécessités géographiques n'avaient amené à trouver commode qu'il y eut deux capitales, parce qu'il y avait deux régions très différentes de l'île, séparées par ce massif de la Montagne si mal commode — même de nos jours — à traverser. La liaison Saint-Paul-Saint-Denis demandait une pénible journée; elle entrava longtemps le développement de l'île. La décision de La Bourdonnais, en 1738, de transférer officiellement la capitale à Saint-Denis et d'y installer les magasins et les bureaux de la Compagnie, fut le premier degré dans le déclin de Saint-Paul. Les navires, cependant, continuaient d'y relâcher souvent; ce n'est que peu à peu, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, que la prédominance de Saint-Denis sera totale. Le creusement du Port de la Pointe-des-Galets portera le dernier coup à l'ancienne capitale.

## 2. Le rôle.

Rôle administratif et d'entrepôt, rôle de liaison avec le monde extérieur, c'est-à-dire la France, les Indes et les Côtes à esclaves, telles furent les origines de Saint-Paul.

Le nombre minime des colons — 11000 sous La Bourdonnais en 1740 — n'appelait certainement pas l'organisation d'autres centres urbains. Mais ce sont les longues distances à franchir en terrain difficile qui amenèrent fatalement la création de centres annexes, par dédoublements successifs des premières agglomérations. L'expression « aller dans les quartiers », quand on quitte Saint-Denis, est encore d'un usage courant dans l'île: on nomma ainsi les communes autres que le chef-lieu.

Le « Quartier », devenu plus tard Commune, n'est donc que le centre d'une agglomération essentiellement rurale. Mais, à partir du Gouverneur J.-B. Dumas (1727-1735), paroisse et quartier, s'ils sont la reconnaissance d'un état de fait, sont aussi des réalités administratives, et une sorte de noyau vaguement urbain s'y établit pour recevoir services et bureaux indispensables. L'usage voulut que les « habitants » du secteur, logés sur leurs terres, s'y fassent réserver un « emplacement », différent

de leurs habitations rurales, en un lieu parfois prévu sur des plans d'ensemble méthodiques: ainsi s'explique la disposition en échiquier des centres urbains de Saint-Pierre, de Saint-Denis, et même partiellement de Saint-Louis et, plus tard, de la Plaine des Palmistes, village de colonisation s'il en fut. Ainsi a-t-on vu naître peu à peu les vingt-trois centres des vingt-trois communes actuelles. Ces centres de communes rurales en tirent un vague aspect, une certaine activité, une certaine concentration de caractère urbain. Ils sont d'abord des centres administratifs secondaires où règnent les représentants de la capitale et les autorités locales: mairie, poste, église, gendarmerie, écoles; dans les plus importants se sont établis, par la force des choses, un à deux médecins, des pharmaciens, des notaires, des juges de paix et, de nos jours, des dispensaires, des dentistes, des cinémas, des boucheries, des hôtels, des garages, des mécaniciens. Les banques dionysiennes y ouvrent des succursales ambulantes deux à trois jours par semaine, des médecins et des dentistes des grandes villes côtières y ouvrent parfois des cabinets à jours passés. Ces agglomérations sont aussi les centres de redistribution, par le commerce local de détail, des marchandises importées dans l'île par les maisons import-export de Saint-Denis: Chinois et Z'Arabes y ont leurs boutiques, où ils vendent de tout à toute la campagne environnante et accessoirement achètent aux planteurs leurs produits qu'ils revendent ensuite aux grossistes. Les Petits Blancs des Hauts préfèrent ce procédé à un coûteux voyage à Saint-Denis, jusqu'au jour où les écarts eux-mêmes, devenus très importants, se voient attribuer écoles, église, dispensaire et même « mairie » (c'est-à-dire bureau d'état civil).

Dans ces centres, les principaux exploitants de la région ont souvent une résidence, principale ou secondaire, et les petits propriétaires tendent à s'installer aux alentours. Aussi les « quartiers » forment-ils des noyaux urbains secondaires — ou du moins semi-urbains — mais, sans ressources véritablement urbaines, sans industrie, ces agglomérations des « quartiers » n'ont d'importance et de raison de vivre que par les populations rurales dispersées aux alentours, qu'elles administrent et ravitaillent.

### 3. Les sites.

Où se sont établis ces centres urbains? On ne peut que confirmer à la Réunion, ce qui est dit de la Martinique (1) — ce que l'on peut du reste dire de toute colonisation dans une petite île: — ces centres se sont établis, avant toute autre considération, au bord ou à proximité de la mer, parce que c'est d'abord le long de la côte que les colons ont progressé.

Ainsi s'explique-t-on que tous les centres des quartiers primitifs — noyaux des plus grosses communes actuelles — soient disposés le long de la route circulaire qui fait le tour de l'île.

Ceci dit, pas plus qu'à la Martinique, « on ne voit pas le déterminisme géographique qui a fait préférer » tel ou tel emplacement (2) pour établir le centre des « quartiers », — sinon une plus grande richesse des sols environnants, qui attira à l'origine un plus grand nombre de cases. Il est certain que Saint-André, Saint-Louis, Saint-Pierre, Saint-Benoît, Saint-Joseph occupent le centre approximatif des larges et riches plaines

(1) E. REVERT. La Martinique. Thèse, p. 301.

(2) E. REVERT. Op. cit., p. 301.

agricoles, séparées les unes des autres par des secteurs littoraux plus étroits ou plus ingrats; — mais au milieu de ces plaines, pourquoi s'établir à un endroit plutôt qu'à un autre? Très certainement le souci d'avoir de l'eau en abondance a joué; chaque ancien « quartier » se trouve à proximité d'une rivière permanente ou d'une source (Rivière d'Abord, à Saint-Pierre).

Entre les grosses agglomérations, les petites, Saint-Leu, Saint-Philippe, Sainte-Rose, l'Etang-Salé, etc... ne sont que des centres administratifs artificiellement créés à peu près à mi-distance des grandes communes éloignées, pour éviter les trop longs trajets. Quant aux petites communes récentes des pentes moyennes, elles ont un noyau comportant quelques boutiques pour le ravitaillement en articles essentiels, mais elles ne sont guère moins rurales que les gros écarts non encore devenus communes, mis à part le Tampon, ville-carrefour; Salazie, Hell-Bourg, Cilaos, doivent leur centre commerçant à la nécessité d'administrer et de ravitailler les cirques, et d'exploiter les eaux thermales.

L'I.N.S.E.E. a tiré du recensement de 1954 un certain nombre d'enseignements intéressants au point de vue de l'habitat urbain. Nous déduisons, en effet, du chiffre qu'il avance que, pour l'ensemble de l'île, 30,1 % des habitants vivent agglomérés dans les chefs-lieux des communes. Ce chiffre descend à 20,8 % si l'on excepte Saint-Denis et le Port. Ces nombres ne sont que de vagues approximations, car les décisions prises par l'I.N.S.E.E. de classer telles ou telles cases, tels ou tels quartiers dans l'agglomération ou non, sont fatalement arbitraires.

Les « villes » côtières se ressemblent toutes et, à vrai dire ont un genre vieillot et souvent délabré, en grande partie dû au fait que les bâtiments de bois, presque tous disparates, sont parfois mal entretenus, leurs peintures délavées, leurs planches souvent disjointes ou pourries par les intempéries.

Les alentours des villes, avec leurs villas plus pimpantes, enfouies dans la verdure, sont souvent plus agréables. Au long de l'unique rue formée par le passage de la route nationale, on rencontre écoles, gendarmerie, poste, église, mairie, pharmacie, « bazars » et boutiques de Chinois et de Z'Arabes, au carrefour des chemins communaux. L'église et la mairie sont souvent en retrait, sur une petite place ombragée. Depuis la départementalisation, beaucoup de municipalités font de grands efforts pour moderniser leurs cités, afin de réaliser les exigences d'une salubrité et d'un urbanisme élémentaires. Dispensaire, maternité, poste, écoles, église, mairie sont, çà et là, repeints, restaurés ou reconstruits en style moderne et avenant. Le réseau téléphonique, l'éclairage des rues, leur propreté, sont en nets progrès; on refait les routes, on pose des adductions d'eau à la place des canalisations de bambous. Chinois et Indiens remplacent progressivement leurs bouges sombres et sans devanture par des magasins à vitrine, à frigidaires, à rayonnages nikelés ou en verre, au moins dans les grands centres; là aussi, des garages, des stations-service s'installent, dont l'aspect neuf et l'outillage contrastent violemment avec les cases en planches délavées. Le temps dira s'il s'agit d'un effort passager, ou si ces transformations correspondent à la volonté bien établie d'un changement total de genre de vie.

#### 4. Les « Quartiers ».

On peut, en auto, accomplir facilement dans la journée le tour de l'île et saisir les aspects particuliers de chaque agglomération. La Rivière

Sainte-Marie divise en deux le centre du même nom : à l'Ouest, sur la plaine alluviale, le bas-quartier peuplé avec ses boutiques et sa mairie, à l'Est, sur le plateau de laves, quelques maisons bourgeoises et la petite église blanche au milieu des flamboyants. Sainte-Suzanne n'est qu'un modeste village-rue. Saint-André, par contre, est une importante ville-rue qui s'allonge interminablement sur six kilomètres de route presque entièrement en ligne droite, du Quartier-Français à la Rivière du Mât ; le centre-ville lui-même est étiré sur deux kilomètres. C'est, avec Saint-Louis, la seule grosse cité du littoral qui soit loin de la mer, distante de quatre kilomètres, et à laquelle il tourne délibérément le dos ; Saint-André affirme par là sa vocation de centre agricole, au milieu d'une riche plaine chaude et humide, puissante non seulement par la canne, avec ses quatre grosses usines sucrières (sur les treize que comprend l'île entière), mais par les légumes, les fruits, les cultures maraîchères du Champ-Borne, qui lui permettent de ravitailler Saint-Denis. C'est le type de l'agglomération peuplée, prolétarienne, noire, en bonne partie malabare.

De Saint-André à Saint-Joseph, sur 80 kilomètres, pas d'autres agglomérations que des villages ou des hameaux, à part Saint-Benoît, au débouché de la riche planèze des laves récentes du Piton des Neiges. La bifurcation de la route des Plaines, qui rejoint Saint-Pierre par les montagnes et le seuil central de l'île, y amène une relative animation, surtout de passage. La chaleur humide et constante de ses molles pentes, autrefois exhalant partout un parfum de girofle, de muscade et de canelle, a plongé cette ville aimable dans la torpeur.

Saint-Joseph est peut-être, parmi tous les petits centres côtiers, l'agglomération offrant le mieux l'aspect d'une cité. Sa plaine littorale, beaucoup plus resserrée que les précédentes contre les montagnes, est formée par le cône alluvial de la Rivière des Remparts qui débouche de ses gorges tout près de la mer. C'est sur l'extrémité d'une coulée basaltique que la ville s'est construite, au centre de la plaine chaude, riche, humide, terre à cannes et terre où le maïs donne trois récoltes par an, où les arbres fruitiers, les vacoas et les filaos forment des fouillis de verdure d'où émergent les cases. La ville s'est groupée en noyau à l'embouchure, surtout sur la rive gauche, blottie au pied d'un puy adventif égueulé qui domine directement le cordon littoral. Elle a connu autrefois féculeries à manioc, fabrique de tapioca, usines à sucre, moulins à maïs. Mais ces industries sont mortes peu à peu parce que trop loin du chemin de fer, qu'il a été maintes fois question de prolonger depuis Saint-Pierre, sans qu'on se décide à réaliser ce projet. Mais une municipalité dynamique a entrepris, depuis 1948, de faire de la ville une cité moderne en pratiquant un urbanisme intelligent, quoiqu'à motif visiblement électoral : une mairie somptueuse, des places, des trottoirs, un éclairage, des adductions d'eau font de Saint-Joseph la cité à la pointe du progrès dans l'île ; un hôpital pourvu des derniers perfectionnements a été construit. Une Ecole d'agriculture s'est installée sur les riches terres de la rive droite, symbole de la renaissance agricole de la Réunion.

Au-delà de Saint-Pierre, la seule véritable agglomération de la côte sous le Vent est Saint-Louis. Le tracé des rues à angle droit y apparaît assez nettement, encore que bien des casiers soient vides et que la campagne commence presque derrière les maisons de la grande rue. Eloignée d'un kilomètre de la mer, avec laquelle elle n'a aucun rapport, la ville, comme Saint-André, montre nettement sa vocation agricole ; elle est la ville de la plaine du Gol, l'héritière des grands domaines du

gouverneur Desforges-Boucher; c'est la ville de la rive droite de la Rivière Saint-Etienne, trop souvent infranchissable à la saison des pluies pour que toute la population des pentes du Sud-Ouest, de Cilaos et des Macques, puisse s'appuyer régulièrement sur Saint-Pierre. Mais Saint-Louis souffre de la proximité de celui-ci (10 kilomètres): la tête de ligne de la voie ferrée et celle des cars de Cilaos sont normalement à Saint-Pierre; la Rivière Saint-Etienne est bien parfois une frontière, mais rarement. En prévision des coupures et en raison du carrefour de Cilaos, Saint-Louis a ses hôtels, ses ateliers de réparation pour autos, ses postes d'essence, ses grossistes d'alimentation; tête de canton, il est la métropole noire des gros villages à demi-blancs des premières pentes: la Rivière, le Ruisseau, Gol-les-Hauts, Belle-Vue, les Macques; il est aussi la cité prolétarienne des colons et ouvriers agricoles des grands domaines et des usines des Sucreries Bénard; de chaque côté de la Rivière, ces domaines sont découpés par des canaux d'irrigation; car ici commence la steppe, la plaine est sans arbre et le vent soulève déjà sur les chemins des nuages de poussière, annonciateurs des sables de l'Étang-Salé.

Rien que des villages ruraux ou des hameaux de pêcheurs et de ramasseurs de coraux jusqu'à Saint-Paul. La glorieuse capitale de Bourbon au temps de la Compagnie des Indes, la ville des exilés, des forbans et des corsaires, la ville chantée par Leconte de Lisle, est aujourd'hui bien déchue, encore qu'un hôtel de ville imposant témoigne de sa grandeur. Le transfert de la capitale à Saint-Denis, celui du port à la Pointe-des-Galets, le comblement progressif de la baie (la Caverne des premiers colons est envahie par les sables), celui de l'étang, font que Saint-Paul n'est plus que l'ombre de lui-même. Au lieu de belles élégantes en robe de mousseline qui descendaient au bercement des palmes « en manchy de rotin », « au pas rythmé de leurs hindous », « par les pentes de la colline » (1), on voit des enfants en loques, dans un village de planches disjointes et grises, sale de poussière et de sable gris, sous un ciel de plomb où les nuages qui couronnent les hauts du Bois de Nêfles n'arrivent pas à crever Le bassin du Bernica, si beau dans les « Poèmes Barbares », sent le marais nauséabond. La « ville » s'allonge dans une plaine basse, marécage asséché, entre l'Étang et le cordon littoral de sable surélevé qui la sépare de l'océan, presque toujours vide, là où les voiliers débarquaient autrefois marchandises des Indes et immigrants ahuris et joyeux, cependant qu'avertis par les trompes, les colons des Hauts descendaient chercher les nouvelles et accueillir les parents de France. Cette joyeuse activité n'est plus, et Saint-Paul n'est beau que de loin, du haut du Cap La Houssaye ou de Bellemène, alangui au long de la courbe de sa baie harmonieuse. En fait, sur cette côte Nord-Ouest, où vie et richesse se sont réfugiées dans les Hauts, Saint-Paul n'est plus qu'un témoin, un survivant, aux terrains vagues s'étalant jusqu'au milieu de la « ville ». Pourtant, des pans de mur, des piliers de portails en pierre, des ruines émergent d'un fouillis de broussailles: restes des parcs et des demeures somptueuses des seigneurs d'autrefois, où se donnaient fêtes de nuit et réceptions au temps de « la douceur de vivre ». En ville, aucune animation; dans les rues qui sont des chemins poussiéreux, errent parfois des cabris. La vie agricole commence au-dessus de 300 mètres, en haut du talus du « Tour des Roches », plus humide (Pl. XXXVII).

(1) LÉCONTE DE LISLE. Le Manchy (Poèmes Barbares).

Mais la ville basse reprend vie à mesure que la départementalisation y crée les organismes centraux nécessaires à la population rurale des Hauts : dispensaires, hôpitaux, etc. En 1954, cependant, l'agglomération urbaine de Saint-Paul ne comptait que 2 075 habitants, pour un total communal de 27 370. Parfois, en rade, un navire qui n'a pu encore pénétrer au Port vient mouiller pour attendre son tour à l'abri des grandes houles : signe sensible de l'abandon de la ville au profit d'héritiers plus heureux.

## II. — SAINT-DENIS

### 1. - Le site et le passé.

Si, en 1669, Etienne Regnault s'installa à l'embouchure d'une rivière baptisée Saint-Denis à cause, dit la tradition, d'un navire de ce nom qui avait récemment mouillé dans la rade, c'est que le site était agréable et tentant. A l'Ouest, l'énorme éperon du Cap Bernard, extrémité du massif de la Montagne, plonge de 400 mètres dans la mer ; la Rivière Saint-Denis en longe la base ; au-delà, vers l'Est, les pentes du Brûlé se terminent en un glacis subhorizontal de trois à quatre kilomètres de large, et la Plaine du Vent s'étale à perte de vue vers le Champ-Borne, chaude, assez humide, fertile. Ce glacis se termine sur un rivage rectiligne de galets, mais sur la rive droite de la rivière, une basse pointe alluviale, la Pointe des Jardins, amorce une petite rade protégée des houles du Nord-Ouest par le Cap Bernard. Cette crique est limitée au large par un banc de coraux sous-marins qui la rendent inaccessible de la mer, mais qui laissent place à un étroit chenal permettant le passage des barques et des chaloupes ; ainsi, une petite anse abritée peut-elle accepter les embarcations légères : c'est le « Barachois », terme employé aux Isles et aux Indes par les créoles français et hispano-portugais pour désigner ces petits replis naturels, facilement protégés par une jetée.

Ce site se trouvait être, en réalité, celui d'un des plus caractéristiques parmi les accidents tectoniques auxquels est due la morphologie de l'île. On sait que l'ancien massif de la Montagne a été brisé par un réseau de grandes fractures. L'une, longue de 12 kilomètres, a provoqué l'affaissement de toute la partie orientale avec un rejet considérable créant un splendide escarpement de faille allant de la Plaine d'Affouches à la mer et longé, à la base, par la Rivière Saint-Denis qui y forme son petit cône torrentiel. Vu de la ville, le massif de la Montagne forme un très bel abrupt dominant l'agglomération ; on y voit par la tranche de puissantes coulées de basaltes empilées, descendant lentement vers le Nord, jusqu'au moment où elles sont cassées net par une série de gradins dont le dernier tombe de 150 mètres à pic sur la mer (1).

Au-dessus de la partie orientale, affaissée, de ce massif, s'édifia plus tard le massif du Brûlé, dont les coulées descendent vers le Nord et, parvenues à 40 mètres d'altitude, s'envoient sous les alluvions de la Rivière Saint-Denis, à la limite Sud de l'agglomération urbaine. Ainsi, sauf vers l'Est, il apparaît aussitôt que dès que l'on sort de la ville on bute sur la montagne ou sur la mer.

(1) Voir notre thèse complémentaire, pp. 97 et sq., et Pl. XIV.

Plus tard, des coulées venues de la région de Chicots descendirent la Rivière Saint-Denis et vinrent déboucher sur son cône de déjection. A la sortie des gorges, elles se déversèrent surtout vers l'Est, où le passage était libre, et s'épandirent largement sur les alluvions puis se mirent à longer la base des pentes du Brûlé. C'est sur ce plateau basaltique de laves assez récentes et inclinées vers l'Est qu'est bâti Saint-Denis: une coupe dans son sous-sol laisse apparaître les alluvions de la Rivière, puis, en dessous, les laves du Brûlé (1). La Rivière Saint-Denis dut reprendre son creusement dans les laves nouvelles: elle s'y est encaissée entre le Plateau de la Redoute, à l'Ouest, et celui de la ville, à l'Est, qui domine la rivière par un abrupt de vingt mètres. Un cordon littoral de galets longe la mer, forçant la rivière à filtrer à travers la masse des cailloux (Pl. XXXVII).

C'est sur la rive droite, à l'extrémité du plateau qui s'abaisse lentement jusqu'au rivage, que s'est établi le premier Saint-Denis. Lorsque l'amiral Jacob de la Haye y passa en 1671, ce n'était qu'un assemblage de quelques huttes dispersées, dont celle du Gouverneur; il y fit construire par celui-ci un « fort », sur l'emplacement de la préfecture actuelle; une chapelle de branchages et de planches y fut édifiée en 1678. Les fameux troubles de la fin du siècle eurent pour théâtre un Saint-Denis qui n'était qu'un village africain, avec ses paillotes et ses cocotiers.

En 1738, La Bourdonnais transfère complètement la capitale à Saint-Denis. L'un de ses buts fut probablement d'assurer une liaison plus rapide avec l'Île de France. Il trouvait à Port-Louis la véritable base maritime qu'il avait vainement cherchée à Bourbon; probablement aussi pensait-il que la région du Vent, en plein essor caféier, était la région d'avenir pour l'île. Mais les inconvénients du site étaient gênants pour une capitale; sauf vers l'Est, Saint-Denis était un cul-de-sac; il fallait dégager la ville vers la région sous le Vent par une route bien mal commode à travers la Montagne, et y aménager un port artificiel qui ne sera jamais qu'un mouillage très médiocre et insuffisant.

Déjà, en 1732, le plan Paradis avait prévu une ville en damier. En 1742, le plan Guyomar établit 105 concessions dans 105 casiers formés par un carroyage de rues Nord-Sud et Est-Ouest, cependant que s'édifiaient à proximité du Rivage un Hôtel du Gouvernement, une nouvelle église, des bâtiments militaires, des batteries côtières. Ce plan se réalisa en partie. Banks, en 1774, le perfectionna, et donna au centre-ville la physionomie qu'il a encore: les plans ultérieurs ne montrent que des modifications de détails et les agrandissements successifs de la ville (2).

En même temps, La Bourdonnais faisait construire à la Pointe-des-Jardins une sorte de petit wharf, le « Pont Volant », destiné à l'embarquement des cafés. Les embarcadères du Barachois ont une histoire troublée par les cyclones. Le Pont Volant fut démolí à la fin du siècle et remplacé par la jetée de Milius en 1819; celle-ci fut enlevée en partie en 1829 par un ouragan qui en rabattit les décombres vers l'Ouest et y accumula des galets sur une ligne parallèle au rivage. Ainsi fut créé un bassin artificiel ouvert à l'Ouest; les chaloupes des navires en rade pouvaient s'y mettre à l'abri et débarquer difficilement leurs charges. Ce « port » fut perfectionné par cinq petits môles. En 1875, un wharf métallique remplaça l'embarcadère et subsista jusqu'à la seconde guerre mondiale; les tempêtes le démolissent un peu plus chaque jour. A plusieurs reprises, il fut question d'agrandir et d'aménager un véri-

(1) Voir notre thèse complémentaire, pp. 126 et 127.

(2) Plans Legentil, 1777; Ribot, 1807; Selhausen, 1818; Schneider, 1827; de Ponarros et Balzac, 1854; de Fuloz, 1879; de Cordemoy, 1880.



LE GERANIUM  
L'alambic



Champ de géraniums, alambic, acacias à la Plaine des Cafres  
(Au fond, Piton des Neiges).

PLANCHE XXXVI



PETITS BLANCS  
Bazardiers



Retour du bazar, « bretelle » au dos et « tente » sur la tête.

table port (1). Tous les projets se heurtèrent au problème de l'entassement des galets qu'il fallait éviter. Depuis l'ouverture du Port de la Pointe-des-Galets, en 1886, le Barachois, abandonné, envasé, rempli de cailloux et de détritrus, était la honte de la ville; il fut comblé en 1938 et devint cette belle promenade du bord de la mer qui est actuellement le rendez-vous crépusculaire du tout Saint-Denis.

Port sur rade, où les barques à quai dansent dangereusement au gré de la houle, Saint-Denis va cependant croître rapidement, s'étendant au Sud jusqu'aux rampes du Brûlé, à l'Est jusqu'au Butor, cependant qu'un quartier misérable s'installait rive gauche. L'essor du sucre lui profitait. Les plans successifs nous montrent que les casiers de l'échiquier se remplissent rapidement. A l'apogée, sous le Second Empire, on a affaire à une ville française d'une brillante activité, possédant lycée, collège, huit paroisses (dont quatre rurales), un hôpital militaire, de vastes bâtiments administratifs en pierre de taille, un hôtel de ville somptueux, un beau Jardin des Plantes, des sociétés savantes, des cours d'agronomie et d'hydrographie marine, des canaux de dérivation de la rivière pour actionner des moulins et un système d'adduction d'eau, une « marine » d'embarquement au Butor qui déchargera encore en 1884, par transbordement, les paquebots de Marseille, des marchés d'approvisionnement; bref, Saint-Denis prend une physionomie qui ne changera guère pendant quatre-vingts ans.

Cet essor correspondait à une forte poussée démographique: la population passe de 9 038 habitants en 1815 à 27 849 en 1954 (2) et 37 826 en 1861 (so-disant). L'abolition de l'esclavage provoqua en 1849-1850 un « rush » de pauvres hères qui se refusaient à travailler dans les cannes et s'établirent aux portes de la ville (Butor) dans des bidonvilles. L'âge d'or du sucre amena aussi un accroissement et un regroupement à Saint-Denis de la grosse bourgeoisie créole: grands planteurs, membres des professions libérales, industriels, gens d'affaires qui se firent construire de belles maisons dans des jardins ornés avec goût, rue de Paris ou dans les nouveaux quartiers méridionaux. Ils donnèrent à la capitale une atmosphère de luxe, poussèrent à une politique de grands travaux: on commença le tunnel du Cap Bernard en vue d'un chemin de fer éventuel, une cathédrale grandiose qui ne fut jamais finie, une route pour gagner le Brûlé, qui devenait station d'altitude, des captages au Chaudron; les « Messageries Impériales » reliaient l'île à la métropole par des bateaux à vapeur rapides. Pour embellir et débloquer les quartiers aristocratiques, une grande artère Sud y fut percée, le boulevard de la Providence et le boulevard Doret, réunissant la Rivière Saint-Denis au Butor à travers les parcs et les résidences; on y escomptait des promenades de calèches et d'attelages. Le paludisme mit brutalement fin à cet essor; ces quartiers furent très particulièrement infestés de fièvre, rapidement désertés et abandonnés aux cases de Noirs qui s'installèrent dans les parcs; de nos jours encore, on longe, autour de la Providence et des Camélias, de nombreux murs et portails de pierre en ruines, envahis par la végétation, restes d'une époque brillante. Ce fut le début de la longue stagnation de la ville: la population — au mieux de recensements équivoques — était de 27 352 habitants en 1902, et descendit même en 1921 à 21 538 — participation au marasme général de l'île à cette époque. Dès lors, le redressement s'amorce.

## 2. - La ville

La ville ancienne, en damier, occupe tout le plateau de lave qui forme la rive droite de la Rivière, du Jardin Colonial au Barachois. Un quadrilatère irrégulier de rues la délimite: rue du Rempart à l'Ouest, rue

(1) Projet Richard au Butor, 1869; projet Bridet, 1877; projet Grenard; projet de Cordenoy, prévoyant un bassin artificiel créé en mer et fermé par trois jetées de 600 m, 330 m et 300 m de long.

(2) H. AZEMA. Histoire de la ville de Saint-Denis de 1815 à 1870..

Dauphine au Sud, rue des Limites à l'Est, rue de l'Embarcadère et littoral au Nord. Ce quadrilatère comprend des rues Nord-Sud de 1850 mètres de long et des rues Est-Ouest de 1100 mètres de long en moyenne. Dans ces limites, cinq grandes rues parallèles Nord-Sud divisent le plateau, dont la rue de Paris, celle des résidences riches, et la rue Jean-Chatel (1), axe commerçant. Elles recoupent douze rues Est-Ouest, formant ainsi 70 carrés, plus irréguliers à la périphérie, — comprenant, pour la plupart, des maisons de bois très disparates, construites chacune au milieu d'un jardin de fleurs et d'arbres fruitiers. A presque tous les carrefours, se trouve une boutique de détaillant chinois. L'absence d'artère diagonale rend la traversée de cet échiquier monotone et peu pratique. Le promeneur dionysien qui veut faire un tour en ville dit qu'il va « faire un carré » (Fig. 40).

Le plateau monte d'une vingtaine de mètres en pente douce du Barchois jusqu'à la rue de la Compagnie, après quoi il demeure horizontal jusqu'au pied des pentes du Brûlé. Dans le sens Est-Ouest, il l'est également de la Rivière à la rue Jules-Auber, au-delà de laquelle il amorce une pente douce correspondant aux laves descendant vers les alluvions du Butor. La déclivité du damier vers le Nord et l'Est permet de dire qu'à Saint-Denis, dans quelque rue que l'on se trouve, on voit la montagne à un bout et la mer à l'autre.

Les points essentiels du centre-ville sont d'abord l'intersection de la rue de Paris avec la rue de la Compagnie, intersection ménagée en rond-point portant la colonne du Monument aux Morts, et autour duquel se groupent l'Hôtel de Ville, la Poste et les Services de la Préfecture, dont les jardins aux beaux palmiers à colonne bordent l'esplanade; à proximité, se trouve la cathédrale; un autre carrefour, celui des rues Jean-Chatel et du Grand-Chemin, forme le point central de l'activité commerciale. La première rue, dans sa partie Nord, groupe maisons d'import-export, banques, agences automobiles, grossistes; la seconde est entièrement composée des boutiques des « Z'Arabes » qui assurent tout le commerce de détail, excepté celui de l'alimentation. Dans tout ce centre commercial, par exception, les maisons et boutiques bordent directement la rue; dans la partie méridionale de la ville, les zones résidentielles reparaissent, entourant le quartier universitaire qui occupe trois carrés et groupe les deux lycées, les Archives, la Bibliothèque et l'Ecole de Droit avec le Tribunal.

A mesure que l'on va vers les marges du quadrilatère, les cases se font plus modestes; on arrive vite aux faubourgs populeux et misérables. Ville et faubourgs se terminent sur la côte par une façade de trois kilomètres et demi, car la côte décrit un angle très prononcé et borde la ville sur deux côtés.

A l'Ouest, en contrebas du plateau, le faubourg de la « Rivière » groupe au long de la rive droite une population pauvre et peu nombreuse, installée souvent dans des vieilles bâtisses en pierre délabrées, en danger à chaque crue; sur la rive gauche, le quartier de la Petite-Ile comprend un amas de cases autour de l'église de l'Assomption et de la caserne; tout le reste du plateau de la Redoute est vide, consacré au champ de courses, au stade et au champ de tir (2).

(1) Plus connue sous son ancien nom de rue du Barchois.

(2) On y a édifié récemment une petite cité pour la gendarmerie.



Au Sud, entre la rue Dauphine et les rampes du Brûlé, les anciens quartiers aristocratiques abandonnés forment une zone semi-rurale, où cases et paillotes constituent le bidonville du Camp Ozoux, près du vieil hôpital, puis s'éparpillent entre des terrains vagues, où le Ruisseau des Noirs stagne de façon nauséabonde: ce sont les quartiers peu peuplés de la Providence et des Camélias.

Enfin à l'Est de la rue... « de l'Est », les voies transversales ne rejoignent pas la mer, mais s'infléchissent Sud-Est, à l'image de l'axe important qu'est la rue du Grand-Chemin, laquelle sert de sortie vers les plaines du Vent. C'est le populeux quartier du Butor, très animé, très prolétarien, où habitent, entassés dans des cases misérables, domestiques de maisons bourgeoises, blanchisseuses, employés de bureau et de magasins, plantons, bazardières et la masse innombrable des « manœuvres ». Ce quartier se termine au long du cours inférieur de la Ravine du Butor, par des terrains vagues encombrés de détritiques que des porcelets noirs fouillent et où grouillent les marmots.

Tel est l'ensemble de l'agglomération urbaine. Mais, au-delà d'une large zone de terrains incultes, Saint-Denis comprend aussi, dans ses limites communales, deux autres sortes de quartiers. Et d'abord les secteurs ruraux: le village semi-urbain de Sainte-Clotilde dans la plaine (canne et produits maraîchers), puis les villages juchés sur les pentes du Brûlé: Bretagne (200 m), Bois de Nèfles (300 m), Saint-François (500 m); car depuis la Compagnie des Indes, chaque ville côtière se prolonge administrativement à l'intérieur, « du battant des lames au sommet des montagnes », et le territoire de Saint-Denis, au-dessus de la forêt tropicale, atteint le sommet de la Roche Ecrite (2 277 m) et le rebord des remparts plongeant sur les cirques de Mafate et de Salazie.

Sainte-Clotilde, village à population de couleur, envoie tous les jours la majorité de ses travailleurs à Saint-Denis; mais il n'en est pas de même pour les villages des Hauts, qui comprennent une majorité de Petits Blancs, petits propriétaires planteurs de cannes; quelques-uns, au Brûlé (300 m) surtout, cultivent des fleurs qu'ils vendent en ville.

La bourgeoisie dionysienne a pris l'habitude d'avoir dans les Hauts de Saint-Denis une case de « changement d'air », et l'usage de l'auto a fortement développé cette coutume, d'où sont nées les deux stations d'altitude du Brûlé-Saint-François et de la Montagne. Leur fonction est différente. Le Brûlé est un village de vacances trop difficile d'accès pour être habité toute l'année et où les familles s'installent pendant les deux ou trois mois de saison chaude: une soixantaine de petites cases de séjour provisoire y ont été construites au long des chemins creux bordés d'énormes bambous, au milieu de jardins fleuris d'azalées et de camélias.

Si quelques familles aisées se mettent de plus en plus à habiter les basses pentes de Saint-François, le véritable quartier de résidence permanente en altitude est le village de la Montagne (450 m) beaucoup plus proche et surtout plus accessible de Saint-Denis. Il s'agit du rebord supérieur du plateau de la Montagne, dominant la ville et formant une planèze qui, au début du siècle, était déserte et servait de terrain de parcours pour les bœufs. Sur ces pentes inclinées descendant vers la falaise littorale, les bourgeois de Saint-Denis font de plus en plus construire de très confortables et agréables bungalows, échelonnés tout le long de la route de Saint-Denis au Port, entre les 6<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup> kilomètres,

disséminés dans les jardins fleuris, face à l'Océan Indien. La proximité des lieux de travail, l'excellence de la route qui atteint le plateau par neuf lacets au panorama immense, permettent au chef de famille, en quelques minutes d'auto, de descendre et de remonter deux fois par jour, pour gagner son bureau et poser les enfants au lycée. L'essor de cette station d'altitude s'accélère tous les jours, en même temps que celui des classes aisées.

Bref, au recensement de 1954, la population de Saint-Denis atteignait 41 300 habitants (1). Au 31 décembre 1958, la population de Saint-Denis était d'environ 49 200 habitants et depuis lors a dépassé le chiffre de 50 000. Il nous est difficile d'en évaluer l'accroissement en fonction des recensements anciens très suspects. Nous avons pu cependant établir — en gros — que cet accroissement a été depuis trente ans beaucoup plus rapide que celui de l'ensemble de l'île (2). De 1921 à 1954, Saint-Denis aurait crû de 93,3 % (île entière 58,4 %), et, de 1946 à 1954, de 23,3 % (île entière 21,9 %). Les quartiers ruraux de la capitale, pendant cette dernière période, n'auraient augmenté que de 15 à 17 % tandis que l'agglomération montait de 29,6 %. La départementalisation, avec l'augmentation de multiples services et l'arrivée de familles métropolitaines, a créé un appel de population. Plus qu'avant les créoles des Hauts et des « quartiers » émigrent dans la capitale où, en vue d'une ascension sociale, ils s'engagent comme manœuvres ou domestiques.

Aussi, l'accroissement démographique de Saint-Denis prend-il chaque année des proportions plus vastes. L'excédent des naissances est passé de 306 en 1946 à 1 722 en 1955, année où, pour 862 décès, il y a eu 2 584 naissances (natalité 58,1 %, mortalité 19,4 %), ceci malgré que les gens des « quartiers » fréquentent très peu les maternités de la ville. La population de Saint-Denis atteignait, en fin 1957, 15,5 % de celle de l'île entière.

### 3. - Le rôle.

L'importance de ce développement peut paraître disproportionnée avec les nécessités d'une petite île rurale. En fait, les services de plus en plus complexes ne peuvent qu'augmenter encore l'importance d'une ville déjà puissante par le rôle de direction économique de l'île qu'elle a toujours joué.

#### *Les fonctions.*

Si, depuis 1885, Saint-Denis n'est plus le port de l'île, — et il a été un moment assez sérieusement question, après la guerre, d'y créer de toutes pièces un port artificiel moderne, — le Port-des-Galets n'en est pourtant, au fond, qu'un organe d'exécution. Saint-Denis est en effet non seulement la capitale de la région du Vent et celle de l'île entière, mais aussi le régulateur des liaisons extérieures de la Réunion.

(1) Population de Saint-Denis, 1954: Agglomération urbaine: 27 059, dont: Centre-ville, 25 098; Petite-Île, 1 322; Providence-Camélias, 639. — Quartiers excentriques: 14 296, dont: Sainte-Clotilde, 2 474; Rivière des Pluies, 2 090; Bretagne, 1 396; Bois de Nèfles, 1 105; Saint-François, 2 983; Le Brûlé, 554; La Montagne, 3 294. — Total: 41 355 (d'après le recensement détaillé local, légèrement différent du chiffre global « rectifié » par l'I.N.S.E.E.: 41 863).

(2) Voir ci-dessus, p. 293.

Le rôle de chef-lieu de la plaine du Vent est subalterne mais réel. C'est à Saint-Denis que viennent les ruraux vivant entre Rivière des Pluies et Rivière de l'Est, lorsqu'ils ont besoin d'aller « à la ville »; le réseau d'autobus régionaux aboutissant à Saint-Denis comporte presque uniquement des cars desservant cette région, la liaison avec la côte sous le Vent étant plus difficile.

Mais cette fonction régionale ne compte guère en face des fonctions administratives, économiques et sociales de la capitale de l'île.

Les fonctions administratives priment les autres, en ce sens que les organismes économiques ne se sont établis à Saint-Denis que parce que la ville était le siège de l'administration. Autour du vieil et bel Hôtel de la Compagnie des Indes, siège du Gouverneur puis du Préfet, qui, par dessus les arbres du « Gouvernement », domine l'océan, se sont groupés tous les services officiels et les organismes collectifs qui donnent à l'île son impulsion. La prise en charge par l'Etat et les techniciens du F.I.D.O.M. de la modernisation du nouveau département, la mise en place des organes inhérents à cette adaptation ont remplacé le paternel contrôle des anciens Gouverneurs par une « prise directe » entre les bureaux et les activités de l'île. C'est Saint-Denis qui étudie — après avoir souvent proposé — décide, effectue, paie la plupart des réalisations nouvelles, tant agricoles que sociales, depuis 1948.

Cet aspect assez nouveau des choses n'a fait que renforcer l'importance économique de Saint-Denis. Centre de redistribution pour l'île entière de bien des marchandises importées, la ville est le siège des grosses maisons d'importation locales, et des agences de sociétés métropolitaines (Compagnie Marseillaise, Compagnie Lyonnaise, agences automobiles), qui font venir les articles les plus disparates (fers, bois du Nord, hydrocarbures, autos, machines agricoles, engrais, articles ménagers, postes radio, vins et liqueurs, ciment, etc...) et les écoulent ensuite sur le marché local, chez les Z'Arabes et Chinois des « quartiers ».

Centre de conditionnement et d'exportation des produits de l'île, Saint-Denis est d'abord la capitale technique et financière du sucre. Les sociétés sucrières, grosses firmes capitalistes, y ont leurs bureaux, leurs caisses, leurs experts: par là, le chef-lieu dirige toute la vie des planteurs. Le puissant Syndicat des fabricants de sucre, la Station d'essai de la canne à « Bretagne », le Laboratoire de diagnostic foliaire et le Centre technique de la canne, se trouvent à Saint-Denis, et c'est à Saint-Denis que se donnent les ordres de vente, d'embarquement et de paiement des sucres. Il en est de même pour la vanille, le rhum, les essences de géranium; le Service du Conditionnement et des Fraudes y supervise les maisons d'exportation qui stockent gousses et essences, et les écoulent, parfois par avion, selon les cours de Paris, de Londres et de New York.

En conséquence de ces divers trafics, Saint-Denis est le siège des banques réunionnaises — qui manipulent les capitaux de l'île, font des avances de fonds aux planteurs, règlent le prix des sucres et des alcools, — et aussi des Compagnies d'assurances maritimes, des Compagnies de navigation, d'Air France et de la plupart des maisons d'import-export. Les sièges de toutes ces sociétés sont situés dans la partie basse du plateau, entre le Barachois et la rue de la Compagnie: rue Jean-Chatel, rue La Bourdonnais, rue de l'Eglise, rue Rontaunay, rues de l'Intendance et de la Victoire, rue Juliette-Dodu. C'est le quartier des affaires, qui n'a rien de spectaculaire, les entreprises les plus importantes siégeant

dans les bâtiments les plus anciens, en pierre, sans élégance ni ostentation, plus semblables à des entrepôts de grossistes qu'à des sièges de sociétés. Dans cette trentaine de bureaux se règlent les tractations de toute l'île avec la métropole.

Par là Saint-Denis, privé du trafic portuaire proprement dit, tient la haute main sur le trafic de la Pointe-des-Galets, qu'il actionne réellement. Il est symptomatique de constater que les Douanes et les Compagnies maritimes ont leur siège central à Saint-Denis, et n'ont que des sous-agences au Port. Les ordres sont passés par Saint-Denis. Le Port exécute et rend compte. La capitale contrôle également l'activité de l'aérodrome de Gillot et la station radio-émettrice, comme autrefois celle du câble transocéanique.

La population de l'agglomération vit de ces activités; employés de bureaux, dactylos, plantons, manœuvres, personnel chargé de l'entretien de la ville et des maisons. L'industrie privée a médiocrement profité de ces facilités: il n'y a pas de sucrerie à Saint-Denis, mais quelques petites fabriques de cigarettes, de chocolats, d'eaux gazeuses, des imprimeries, des ateliers de réparations auto, des dépôts de pièces et fournitures métalliques. Depuis quelques années, un quartier industriel se développe au Butor: à la place d'une ancienne « Fonderie » se sont établies les « Forges et Ateliers du Butor » et une société d'oxygène et acétylène, entreprises contrôlées par les sociétés sucrières, et pourvues d'installations et de méthodes modernes; de même la S.E.G.E.F.O.M. (1). Les gens d'affaires et ceux des professions libérales, et leurs familles, donnent à la capitale cette fonction résidentielle elle-même génératrice d'activité. La présence de cette minorité instruite amène une certaine vie intellectuelle, inconnue dans le reste de l'île. Le lycéen est ici personnage important, conscient de sa valeur. Les journaux locaux pullulent, aussi nombreux que fugitifs et superficiels, à part le solide et sérieux « Peuple », fondé en 1908 (2). Il y a à Saint-Denis une vie de l'esprit et une vie de société non négligeables, qui contribuent au rayonnement — local — de l'« Athènes de l'Océan Indien ».

### *Les moyens*

Malheureusement, du fait de la disposition du relief, les moyens de liaison de Saint-Denis avec le territoire qu'il doit gérer sont fort médiocres et difficilement améliorables.

L'île étant un massif montagneux conique, le meilleur moyen pour circuler est d'en faire le tour. La route de Saint-Denis à Saint-Pierre a 105 kilomètres, pour une distance à vol d'oiseau de 52. Sur la côte, Saint-Denis se trouve sur un simple point de la route circulaire, et exactement sur un des points les plus mal commodes. Aucune route — sinon les culs-de-sacs du Brûlé et du Bois des Nèfles — ne s'y embranche vers l'intérieur; aucun carrefour, ni même bifurcation d'importance dans cette capitale; dans sa gare, pas un embranchement. Et non seulement, on ne peut partir de Saint-Denis que par les directions opposées de sa route, mais celle de l'Ouest, qui commande le Port et la région sous le Vent, est barrée par la masse de la Montagne, qu'il faut escalader et traverser par 38 kilomètres de virages incessants, cauchemar des automobilistes. La même difficulté se pose pour le chemin de fer à

(1) Voir ch. XIV, II, paragr. 1, 3<sup>e</sup>.

(2) Il a cessé lui-même de paraître en mai 1958.

voie unique: un tunnel de 13 kilomètres, l'un des plus longs du monde, unit Saint-Denis à la Possession. C'est par ce tunnel, ou par les lacets de la route, en 1 h. 15, que Saint-Denis communique avec la partie la plus riche et la plus peuplée de l'île. Les inconvénients sont tels que l'on s'est enfin mis à construire — il en était question depuis plus d'un siècle — une route en corniche longeant la base de la falaise: travail énorme, fragile, très onéreux en regard du trafic envisagé. En attendant, des autorails rapides assurent la liaison.

Malgré le pittoresque de ses trains qui, tout le long de la rue de l'Embarcadère, traversent lentement la ville, au pas de l'homme — précédés, jusqu'en 1953, d'un « Clocheman », pauvre hère marchant pieds nus 50 mètres en avant pour les annoncer en agitant une cloche — le rôle ferroviaire de Saint-Denis est faible, en ce qui concerne, du moins, les exportations. A travers sa gare, au bord de la mer, le sucre de la plaine du Vent passe sans s'arrêter pour embarquer au Port. Les importations du Port, en revanche, affluent en partie vers la capitale pour alimenter les maisons de gros (1).

Un réseau de cars assure également la liaison avec les villages du Vent (Salazie, Saint-Benoît et toute la banlieue Est), et aussi, mais plus rarement, la liaison avec Saint-Pierre par le Grand-Brûlé et avec certains villages sous le Vent (Trois-Bassins); le réseau a l'inconvénient d'être coupé lors de chaque grosse pluie à la traversée de l'une des nombreuses ravines qui séparent Saint-Denis de Sainte-Marie. On a vu des avions repartir à vide, ou ne pas atterrir, Gillot étant coupé de Saint-Denis. Cet aérodrome, à 11 kilomètres de la capitale, voit atterrir deux à trois Superconstellations par semaine, venant d'Orly et y repartant après avoir poussé en quarante minutes jusqu'à Maurice. Enfin, outre la station de T.S.F. destinée aux liaisons « impériales », un réseau d'émetteurs portatifs actionnés par les gendarmes, assure, le cas échéant, les liaisons avec les quartiers isolés après les cyclones, lorsque routes, chemins et voie ferrée sont emportés.

#### 4. - Les aménagements.

Un autre élément paralysant empêche Saint-Denis de bien jouer son rôle de capitale moderne, c'est l'immobilisme qui l'a frappé depuis les années 1880-1890. La ville se trouvait en 1948 sensiblement dans l'état où elle était en 1870. Elle a dû faire face à la fois aux exigences de familles métropolitaines désireuses d'un certain confort, et à la nécessité de grands travaux d'urbanisme et de salubrité impliqués par la nouvelle condition départementale.

Le ravitaillement de la ville en légumes, fruits, œufs, volailles, est assuré tous les jours par les deux « bazars » (marchés) situés aux deux extrémités de la rue du Grand-Chemin, — eux-mêmes alimentés par les maraîchers du Champ-Borne, de Salazie, du Brûlé et même du Dos d'Ane et des Trois-Bassins. Des « bazardiens », ou marchands isolés, un grand panier sur la tête, viennent aussi, de porte en porte, offrir fruits et volailles qu'ils amènent la nuit, à pieds, du Brûlé ou même de Salazie.

(1) A titre indicatif, en 1948, les docks du Port ont expédié à Saint-Denis 30 785 tonnes de marchandises, sur un total de 132 217 expédié dans l'île entière, soit 23,2 % de ce trafic; mais, dans ce trafic, Saint-Denis a importé, soit pour les consommer, soit pour les redistribuer, 74,6 % des tissus, 98,9 % des produits pharmaceutiques, autant pour les savons et les bougies, 46 % des fers, métaux et machines, 64,4 % des hydrocarbures débarqués.

Pour ce qui est de l'épicerie et des boissons, les Chinois s'en chargent, et fournissent riz, grains, rhum, morue, conserves. La viande de bœuf est assurée par l'abattage local et par celui des bœufs achetés à Madagascar, parqués près de la Rivière des Pluies, et parmi lesquels les bouchers prélèvent au fur et à mesure. Le poisson, — une rareté en partie escamotée par les Chinois — se vend autour du Butor, au gré des pêcheurs de Sainte-Marie et de Saint-Gilles, qui l'y envoient en fin d'après-midi.

Pour être à la hauteur de son rôle, Saint-Denis a mis au point un grand plan d'urbanisme. L'un des projets les plus urgents est celui d'adduction d'eau potable; jusqu'en 1957, la ville vivait avec un système datant de 1840...: une dérivation des eaux de la Rivière amenait à un bassin de décantation, sans filtre ni désinfection; les saletés et les virus les plus divers s'y entassaient; une grille y arrêtait cependant les chiens et les chats crevés; les crues de la Rivière balayaient souvent et obstruaient la dérivation (1). Un hôpital départemental de 600 lits est en voie d'achèvement, les rues sont progressivement mieux goudronnées et mieux éclairées, un boulevard-promenade a été aménagé le long de la côte Est au-delà de la gare. On reconstruit en dur les maisons de bois tombant en ruines, et on construit du neuf: les cités H.L.M. du Camp Ozoux et de la Petite Ile, et deux grands buildings pour locataires, édifiés de 1952 à 1954; un troisième est en train; il y a trois cinémas dont un cinémascope dernier cri. En revanche, les hôtels ne sont pas dignes d'une capitale ni d'une île touristique et la voirie est nettement déficitaire; témoin l'usage général des « tinettes », que des prisonniers viennent, tous les matins, vider dans de grands camions peu étanches.

Dans l'ensemble, cependant, il y a une nette volonté de progrès. La circulation, dans les rues, trop étroites, est animée et, à certaines heures, dramatique, malgré les sens uniques obligatoires dans toutes les rues du centre-ville. La promenade du Barachois, aménagée, éclairée, est une heureuse réalisation. Plus utile encore sera la large avenue circulaire qui doit contourner la ville par le Sud, reliant les régions au Vent et sous le Vent en évitant la traversée de l'agglomération. En attendant, tout le centre-ville — dont les maisons ont été repeintes en 1959 (2) et ont été dotées de numéros neufs et de boîtes aux lettres — voit se succéder de nombreuses améliorations. Les magasins fournissent dans l'ensemble tout ce que l'on peut désirer, y compris les nouveautés littéraires et les journaux parisiens de la semaine. Les deux quartiers d'altitude sont en plein essor. Nous avons dit ailleurs ce qu'il fallait penser du projet de transfert éventuel de la capitale dans les Hauts, à la Montagne ou au Tampon. Ce n'est techniquement pas impossible, mais les inconvénients dépasseraient de beaucoup les avantages. Saint-Denis peut, par contre, assez facilement s'adapter à son rôle de petite capitale moderne, qui, vers 1970, doit atteindre normalement 100 000 habitants.

### III. — LE PROBLEME DU PORT : SAINT-PIERRE ET LA POINTE-DES-GALETs

Depuis le début de la colonisation, l'île est à la recherche d'un port convenable, et, par périodes, des études et des débats animés alertent les esprits sur le choix d'un emplacement idéal. Tour à tour le Cap la Houssaye, l'Etang-Saint-Paul, Saint-Gilles, Sainte-Rose, ont été proposés. Mais, outre Saint-Paul et Saint-Denis, seuls Saint-Pierre et la Pointe-des-Galets ont vu des tentatives de réalisation.

(1) Le nouveau système d'adduction a été mis en marche en 1957.

(2) A l'occasion de la visite du Président de la République.

En attendant, le trafic essentiel — c'est-à-dire l'exportation des sucres — s'exerça longtemps par les « marines » qui, au nombre d'une vingtaine, s'échelonnaient le long des côtes correspondant aux régions de cannes. Les voiliers mouillaient au large et chargeaient par transbordement au moyen de péniches. Mais la navigation à vapeur et l'essor des Messageries Maritimes vont pousser de plus en plus à la concentration du trafic, donc à la nécessité d'un seul port, mais d'un vrai.

### 1. - Saint-Pierre.

Ce n'est pourtant pas que cette ville doive sa fortune à un port, loin de là. Mais c'est en pensant à l'« ancrage » de la Rivière d'Abord que l'emplacement de la ville fut choisi. Déjà, en 1687, le Père Bernardin pensait y établir un havre pour barques de 50 tonneaux. Effectivement, la côte y dessine une petite anse au fond de laquelle débouchent la vallée de la Rivière d'Abord, presque toujours à sec, du moins en surface, et aussi une résurgence côtière. Cette source se jette dans un petit bassin de 100 m sur 30, le Barachois, auquel succède, au-delà d'un haut fond sablonneux, un bassin plus grand, séparé des lames par un plateau sous-marin de coraux parallèle à la côte. Mais, en fait, l'importance de Saint-Pierre vient de ce qu'un organisme urbain véritable était utile dans cette partie méridionale de l'île. Si Saint-Pierre s'est développé de préférence à Saint-Louis, c'est grâce à un arrière-pays plus vaste, convenant mieux au peuplement que les régions du Gol et de Saint-Joseph.

On sait (1) comment la colonisation du Sud par les Saint-Paulois amena la création du quartier Saint-Pierre où, dès 1727, Durongouët cadastrait l'emplacement de la future ville, et où le peuplement vint non par la côte mais par les basses pentes, par le café et non par le port; ce peuplement fut encouragé par Desforges, puis Dumas; il aboutit à la construction d'un centre urbain en damier conçu selon les idées d'Antoine de Bavière et de Déjean (1737), perfectionné et développé par Banks en 1779.

Cependant l'éloignement de Saint-Denis et la rivalité entre les deux villes ont été à l'origine de plusieurs tentatives manquées pour créer un vrai port à Saint-Pierre.

Divers agents de la Compagnie en relançaient régulièrement l'idée. Aussi, La Bourdonnais qui désirait créer un port dans le Sud, chargea-t-il les Saint-Pierrois de s'en occuper. Ceux-ci, en 1740, firent ouvrir par leurs esclaves un chenal à travers le cordon de sable et mirent en communication la petite anse et le Barachois: l'estuaire ainsi agrandi pouvait offrir asile à toute barque calant assez peu pour ne pas racler le plateau de corail. On s'en tint là longtemps. Régulièrement, des « techniciens » ou des hommes politiques parlaient des possibilités d'aménagement. Tromelin, en 1773, y déclarait souhaitable l'aménagement d'un bassin pour navires de 200 tonneaux. Mais jusqu'à Hubert-Delisle, tout se résuma à des mémoires. Au temps de ce gouverneur, l'essor sucrier et l'avènement des bateaux à vapeur démontrèrent avec acuité la nécessité de donner à la Réunion un véritable port, et, la rade de Saint-Denis étant écartée comme trop difficilement aménageable, les Saint-Pierrois firent adopter par la colonie le projet de construction de leur port. Il s'agissait de fermer le grand bassin par des jetées, et d'y creuser suffisamment le plateau de coraux. Hubert-Delisle inaugura les travaux le 12 mars 1854. On construisit rapidement une jetée Ouest de 293 m, une jetée Est courbe de 330 m, un épi de 98 m, deux barrages fermant le bassin à l'Ouest et au Sud (2).

(1) Voir ci-dessus, p. 141.

(2) RAMBOSSON. Op. cit., p. 213.

après quoi on se mit à surcreuser le plateau sous-marin pour y créer un plan d'eau artificiel de 4 hectares avec passe de 30 m s'ouvrant sur le Barachois. De Bonnin à Maillard, de Maillard à Prozinski, on passa à un grand projet pour cuirassés et transatlantiques. En fait, le creusement s'avérait chaque jour plus difficile et plus coûteux, et on n'arriva même pas à rendre le chenal accessible aux caboteurs.

La crise économique survenant après 1863 mit fin au projet de la colonie, qui céda en 1867 le chantier à la ville. Celle-ci contracta des emprunts successifs énormes pour achever l'ouvrage.

Il devenait cependant tous les jours de plus en plus évident que l'entreprise était vouée à l'échec. L'essor rapide de Saint-Denis impliquait en effet pour le futur grand port un emplacement proche de la capitale, sous peine de compliquer à plaisir les trafics. Si encore l'emplacement de Saint-Pierre avait comporté des avantages sensationnels! Mais les techniciens faisaient remarquer avec juste raison que le creusement du plateau de corail était ruineux, alors qu'assez près de Saint-Denis une plaine alluviale de sable et de galets serait bien plus facilement aménageable. Aussi l'Etat, qui avait favorisé jusque là les emprunts de Saint-Pierre, à la légère, semble-t-il, prit en main, en 1875, le projet de la Pointe-des-Galets. Seules l'ambition et les illusions des Saint-Pierrois les firent s'accrocher à la continuation de l'œuvre, en dépit du bon sens. Travail surhumain et catastrophe financière: en 1883, le chenal à travers le banc de coraux était percé, l'accès d'un navire de 600 tonneaux possible, deux ou trois navires de 300 tonneaux calant 4,50 m pouvaient s'abriter de concert. Les premiers y furent reçus en triomphe. En 1886, l'avant-port avait une ouverture de 150 m, une profondeur de 7 m, le chenal s'ouvrait sur une darse de 4 à 6 m de profondeur. Sans adopter le lyrisme de Rambosson, qui parle d'un bassin pouvant contenir 80 navires! on avait un plan d'eau abrité de 250 m de côté, d'une profondeur moyenne de 5 m et d'accès très difficile. Mais à cette époque, le Port des Galets fonctionnait déjà (1).

Saint-Pierre n'aurait véritablement besoin d'un port que si la ville était capitale. En fait, sa force réside dans sa fonction de centre rural régional.

Cette supériorité vient de ce que Saint-Pierre, au contraire de Saint-Denis, est le point d'aboutissement de larges planèzes en pente douce, facilement défrichables, au sol riche. Le climat sous le Vent a permis la mise en valeur des Hauts, contrairement à ceux du versant nord-oriental. Un peuplement dense de Petits Blancs établis, jusqu'à 1 400 m, s'est superposé au peuplement de la côte par les éléments métissés; une économie de polyculture vivrière et de plantes à parfums s'est surajoutée à l'économie sucrière. C'est la présence de cet arrière-pays qui a fait la force de Saint-Pierre; ce sont les quartiers populeux de la Ravine des Cabris, de Montvert, du Tampon, des Lianes, du Bras de Pontho, de la Plaine des Cafres, de l'Entre-Deux — et aussi, secondairement, de Saint-Louis et de ses pentes de la Rivière, du Gol — et même de Cilaos, dont Saint-Pierre est le centre urbain naturel. Rien de tout cela à Saint-Denis, à l'extrémité d'une région du Vent qui n'a que 116 000 habitants, alors que le versant naturel de Saint-Pierre en possède 192 000.

En conséquence, l'arrière-pays de Saint-Pierre est pourvu d'un beau réseau routier comportant cinq rocadees étagées recoupant de nombreux chemins de pénétration qui escaladent les planèzes. Ce réseau est axé sur

(1) Les Saint-Pierrois, endettés de 6 millions et sans un client, considèrent encore de nos jours que leur tentative a été étouffée délibérément par une mafia d'intérêts politico-financiers de spéculateurs malhonnêtes, qui ont entraîné la métropole dans une entreprise aussi nuisible aux intérêts bien compris de la France qu'à ceux de la Réunion, ceci de l'avis des gens qui savent penser juste et voir loin.

la grande route des Plaines, qui traverse tout le centre de l'île; au long de cette route, l'habitat et les cultures montent jusqu'au 27<sup>e</sup> kilomètre (1 500 m). Ainsi peut-on accéder largement, de toutes les directions, et de tous ces villages peuplés, vers Saint-Pierre, lequel est également le terminus de la voie ferrée de l'île, donc un centre de concentration et de redistribution des marchandises. Si l'on précise que l'importante masse des Petits Blancs est actuellement d'un niveau social plus élevé que les colons et ouvriers agricoles du reste de l'île, on comprendra l'importance de Saint-Pierre, du seul fait de l'existence de ce monde rural. Privé de ses organismes de capitale qui y sont artificiellement installés, Saint-Denis serait un bourg plus misérable même que les villages de la côte du Vent puisque n'ayant lui-même ni cannes, ni usines sucrières. En réalité, il est, à notre avis, hors de doute que c'est Saint-Pierre qui devrait être la capitale de l'île.

Aussi, la croissance démographique de Saint-Pierre a-t-elle été plus rapide et plus ample que celle du chef-lieu. Saint-Pierre était en 1851 plus peuplé que Saint-Denis (16 328 contre 14 892) (1) et si celui-ci l'a surclassé de 1854 à 1900, Saint-Pierre, qui avait cependant perdu en 1882 le territoire de l'Entre-Deux, comptait, en 1921, 27 895 habitants contre 21 538 seulement pour la capitale.

Ayant depuis cette date perdu le territoire du Tampon en 1925 et celui de la Petite-Ile en 1931, Saint-Pierre (32 000 habitants en 1958), est actuellement beaucoup moins peuplé que Saint-Denis, mais si l'on compare le territoire de ce dernier, qui n'a pas changé depuis Etienne Regnault, avec celui qui formait le Saint-Pierre d'avant les dédoublements, on constate que Saint-Pierre comprend 62 500 habitants, contre 49 000 à Saint-Denis (1958).

Ces considérations expliquent et limitent le rôle urbain de l'agglomération Saint-Pierroise. Celle-ci, au-delà de laquelle commencent aussitôt champs de cannes et usines, est avant tout un centre d'approvisionnement pour une importante population rurale. Très ramassée sur la rive droite de l'embouchure de la Rivière d'Abord, la ville comprend les 41 carrés du plan Banks, dont huit en façade sur le terre-plein littoral (gare et port). Mais, à l'inverse de Saint-Denis, toutes les rues Nord-Sud sont en très forte pente, qui ne s'atténue qu'aux abords du rivage. Sur la rive gauche, au-delà d'un radier, le faubourg de Terre-Sainte est surtout un village de pêcheurs. L'agglomération urbaine comprend en tout 13 658 habitants (1954). Autour du vieil et bel Hôtel de Ville, ancien magasin général de la Compagnie des Indes, Saint-Pierre groupe une population de commerçants, de propriétaires, de gens d'affaires, de fonctionnaires, de membres des professions libérales, dont l'ensemble est assez cossu et que l'on sent fiers d'appartenir à ce que l'on appelle la « capitale du Sud ». De nombreux bâtiments en pierre et les maisons de commerce se groupent autour de la « Rue des Bons-Enfants », axe commercial, parallèle au littoral, au bas des pentes. A cause de sa clientèle étendue, Saint-Pierre bénéficie de bien des avantages de Saint-Denis : chaque banque dionysienne y a sa succursale permanente. On y trouve de solides maisons d'import-export, de nombreux grossistes chinois et indiens, des magasins d'outillage et de réparation automobiles ou mécaniques, des centres de redistribution d'hydrocarbures, de riz, d'engrais, de ciment. Les produits agricoles de la région ont provoqué à Saint-Pierre ou aux environs l'installation de distilleries de rhum et d'essences,

(1) NANTEUIL. IV, p. 375 sq.

de fabriques de liqueurs, de cigarettes, un four à chaux, une fabrique de cordes d'aloès, et surtout trois usines sucrières et des maisons d'exportation d'essences à parfum. Chaque fois que la nécessité s'est fait sentir de doubler les organismes départementaux dont le siège est à Saint-Denis, c'est à Saint-Pierre qu'on les a installés : telles une station météorologique et une importante usine électrique. Il y a, incontestablement, humainement et économiquement, une région sous le Vent et en particulier une riche région du Sud, dont Saint-Pierre est la tête. La ville n'a pu que bénéficier fortement de l'essor sucrier des dix dernières années, principalement marqué dans le Sud, dont les quatre usines sont en tête pour le rendement. Les lotissements de « Ravine Blanche » et de « Casernes », où se constituent de nouveaux quartiers, sont le signe de ce renouveau.

Cette activité purement urbaine s'accompagne d'une activité secondaire : le petit ensemble de pêche de Terre-Sainte, qui n'utilise que la partie orientale du port, et, au-delà, vers l'Est, une courbe de la côte rocheuse. C'est une vieille tradition qui fait de Terre-Sainte le second centre de pêche après Saint-Paul, et surtout le centre le plus typique, le seul où la pêche soit l'occupation principale. Les pêcheurs construisent eux-mêmes leurs barques, fabriquent leurs filets en ficelles de coton. Ils pêchent — principalement de novembre à mars — à la ligne parfois, mais plutôt au filet, les poissons les plus divers, qu'ils vendent dès l'arrivée en ville.

Mais Saint-Pierre n'a pas voulu se contenter de ce rôle de petite sous-préfecture. La renaissance impliquée par la départementalisation a eu ici une réaction typiquement saint-pierroise : le désir de voir renaître enfin le port d'une ville à l'avenir maritime de laquelle les habitants n'ont pas cessé de croire.

Abandonné presque entièrement depuis soixante ans, et totalement depuis 1935, ce port s'est ensablé, les coraux ont à nouveau envahi la passe, les tempêtes ont disloqué certaines sections des jetées, la forme de radoub n'a plus sa fermeture ; le bassin n'est pratiquement plus accessible qu'à des pinasses de 12 à 15 mètres de long. L'idée est cependant venue à des négociants saint-pierrois — la plupart chinois — d'organiser un petit cabotage avec Madagascar pour ravitailler directement la région saint-pierroise en matières pondéreuses (riz, grains). Les avantages étaient que Saint-Pierre, port communal et sans équipement moderne à amortir, n'avait pas de taxes portuaires, qu'on y débarquait sans transbordement, que les tarifs de manutention étaient faibles. L'Inscription Maritime favorisa ces entreprises, qui fournissaient des ressources à une population misérable, à des tarifs moins élevés qu'à la Pointe-des-Galets. La condition était l'obligation de n'employer que des bateaux de très petit tonnage, donc de limiter très bas l'ambition du trafic.

1952 fut l'année de la renaissance. Un caboteur de 110 tonnes, le *Ramuntcho*, armé par les Grands Moulins de Bordeaux, effectua douze voyages à Tuléar et Fort-Dauphin, après quoi il talonna à l'entrée du port, une voie d'eau se déclara, et il fut abandonné dans le bassin de radoub. Une S.T.M.R.M. se forma alors entre commerçants locaux (1), qui arma le *Louvetot* (260 tonneaux), lequel débarqua 300 t et s'échoua, à sa première sortie, aux environs de Tuléar. Un troisième navire, la *Ville de Saint-Pierre*, de 357 tonneaux, arriva en octobre 1953, s'échoua

(1) Société Transport Maritime Réunion-Madagascar.

en décembre à l'entrée du port, puis fit en tout 19 voyages, agrémentés d'innombrables incidents. En octobre 1955, la S.T.M.R.M. cessa ses activités. En tout, de 1952 à 1955, le port de Saint-Pierre a reçu 7 748 tonnes de marchandises, essentiellement du maïs, du riz et des légumes secs venus surtout de Tuléar mais aussi de Fort-Dauphin, de Manakara, de Morombe, de Tamatave — soit 0,5 % du trafic de l'île en 1953; 2 % en 1954. Une pause a suivi cet effort.

Il reste qu'avec des frais réduits le port de Saint-Pierre peut être remis en état pour accueillir des caboteurs de 500 à 1 000 tonneaux en port lourd. Il faudrait pour cela élargir le chenal d'entrée à 35 mètres, étendre le plan d'eau et la passe. Ainsi Saint-Pierre pourrait-il servir de havre de remplacement pour les cas où les cyclones couperaient les liaisons entre le Nord et le Sud de l'île, ou si le Port des Galets était obstrué. Il serait une ressource appréciable pour le Sud. Les résultats acquis sont de bon augure pour une reprise future, à condition qu'on en sache les modestes limites. Des travaux sont en cours. Il est absurde, en tout cas, de parler d'une concurrence pour la Pointe-des-Galets (1).

## 2. - Le Port de la Pointe-des-Galets.

Le port de la Pointe-des-Galets appelé plutôt « le Port », du nom officiel de la commune, est le type même de la ville créée de toutes pièces, pour une fonction unique, en un lieu par ailleurs désert (Pl. XXXVIII et fig. 41).

A mesure qu'avançaient lentement les travaux des bassins de Saint-Pierre, les gens étaient de plus en plus nombreux qui se rendaient compte que cette ville ne pourrait jamais offrir le grand port que l'accroissement du trafic et du volume des navires rendait indispensable. Le Conseil Général s'en inquiétait depuis longtemps et encourageait l'aménagement d'un chemin direct Saint-Denis-Saint-Paul, d'abord par un tunnel, puis par un chemin suivant le littoral à la base de la falaise, car quel que fut le site de port choisi, il fallait pouvoir l'atteindre depuis la capitale avec le maximum de commodité.

Les projets affluèrent; des ingénieurs, Bonnin, puis Mazon, puis deux hommes d'affaires, Saliz et Conil, se firent fort d'aménager un port à l'Etang Saint-Paul; les sondages de Bridet y démontraient cependant un brassage de sables considérable. Deux concessions furent accordées, mais on ne put réunir les capitaux nécessaires; cependant que d'autres experts, Morlière et Bonnin lui-même, soutenaient le projet d'un port au Cap la Houssaye, seul lieu où pouvait être aménagé un havre en eau profonde, en fermant avec une longue jetée la partie occidentale de la baie de Saint-Paul.

En 1872, le capitaine de vaisseau Pallu de la Barrière proposa le creusement d'un port dans les alluvions de la Plaine des Galets. Selon lui, la réalisation en était facile, et M. Lavalley, ingénieur en chef du Canal de Suez, se chargeait de l'opération. D'après eux, le rivage y était à peu près stable, puisque les deux courants de galets longeant l'île s'y neutralisaient. Cette basse plaine au sol tendre et stérile, à treize kilomètres de Saint-Denis, à l'abri des alizés, était toute indiquée. Certes, il y avait l'obstacle de la Montagne et les houles du Nord-Ouest, mais comme il n'était pas question de creuser un port au Vent, où la mer est

(1) E. PERCIER. Le cabotage entre Madagascar et la Réunion. Rapport dactyl., 1955.

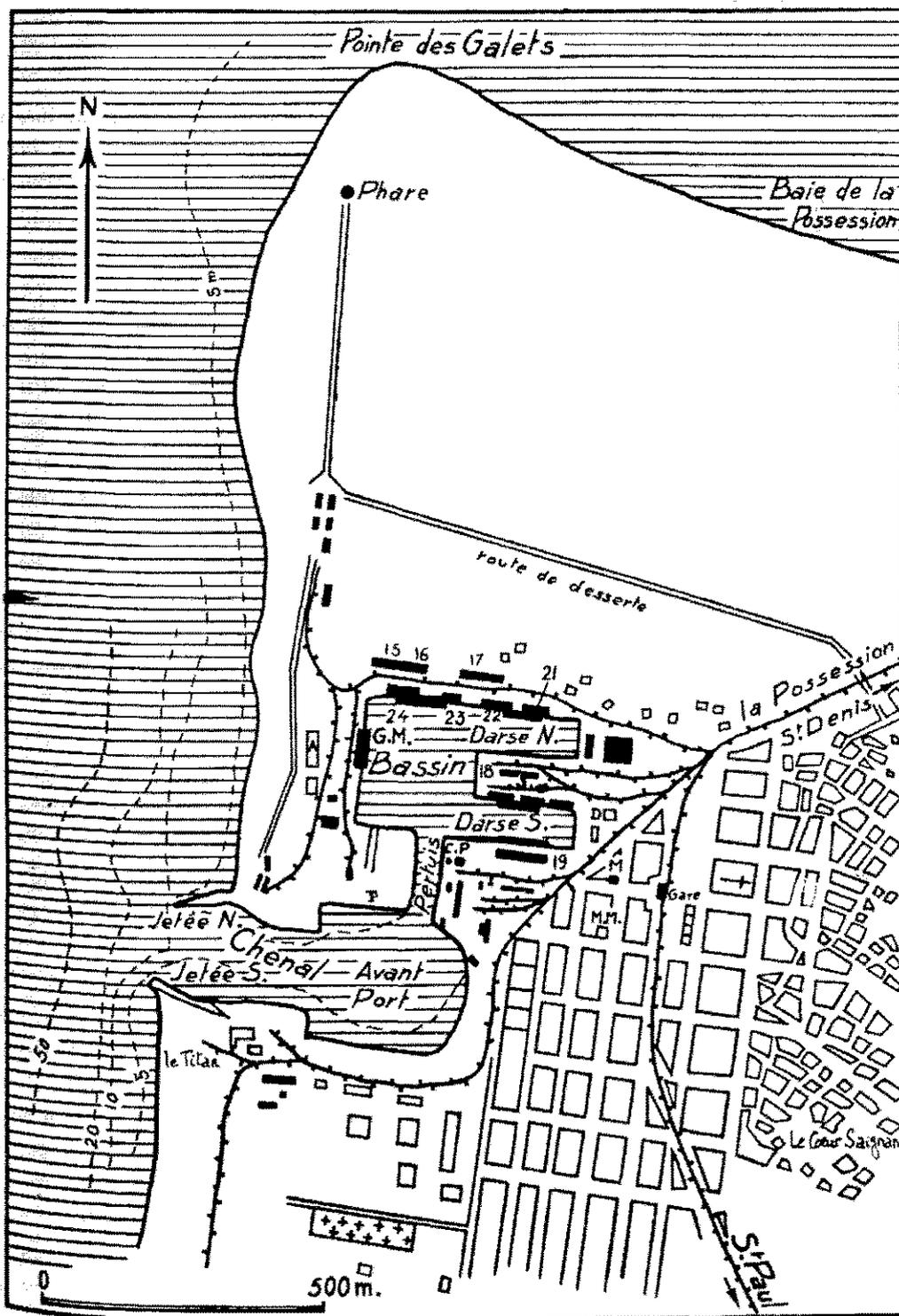


Fig. 41. — Le Port de la Pointe des Galets

G.M.: Gare maritime. — 15 à 24: Hangars. — S: Docks à sucre. — C.P.: Capitaine du Port. — M: Mairie. — D: Douanes. — M.M.: Messageries Maritimes. — P: Futur port pétrolier. — A: Ateliers du Port (Echelle: 1/10 000<sup>e</sup>).

intenable du fait des alizés et des galets, il s'en suivait que, de toute façon, l'obstacle de la Montagne serait le même, quel que soit le lieu choisi sur la côte sous le Vent. Pallu prévoyait deux entrées, au Sud et au Nord de la Pointe, une dépense de 8 655 000 francs, un délai de quatre ans. Des jetées protégeraient le chenal des houles et de l'invasion des galets. Après enquête et renonciation au chenal de sortie au Nord, le Conseil Général accepta le projet en 1873. Pallu demanda alors à créer un chemin de fer de Saint-Benoît à Saint-Pierre, pour drainer vers le Port les marchandises de l'île, en particulier les sucres: c'était la condition *sine qua non* de la rentabilité du projet, mais c'était aussi la condamnation à mort des « Marines »; il fallait un tunnel sous la Montagne: Pallu le creuserait. Le projet fut voté par le Parlement en 1877; une société se constitua pour construire port et voie ferrée; en 1882, le chemin de fer était achevé; quant au port, il fut ouvert dès 1884; cette année-là, un vapeur de 1500 tonneaux y entra. Mais on rencontra évidemment des difficultés imprévues: un banc de roches dures dans l'avant-port, une mer qui démolissait à mesure les blocages des plates-formes et qui gênait l'avancée des jetées. On dépensa 59 millions, sans même réaliser tout le plan. Cependant, en février 1886, quatre grands voiliers et un navire de guerre entraient ensemble dans le port. Mais la compagnie, ruinée, était déclarée déchue, et le port étatisé en 1887.

\*  
\*\*

Les bassins présentent ce caractère, original pour un port de mer, d'avoir été entièrement creusés dans le sol, au lieu d'avoir été pris sur l'eau et isolés par des jetées.

L'ensemble s'ouvre sur l'océan par un chenal d'entrée de 250 m de long O.E., calibré au Nord et au Sud par deux jetées légèrement convergentes qui n'atteignent pas 200 mètres. La distance entre les deux digues est de 110 m; mais les apports de galets ont réduit le chenal à 50 m, et après certains raz-de-marée, à 20 m; il est théoriquement profond de 9 mètres. Les jetées ont pour but de stopper les cheminements de galets et les houles du Nord-Ouest et du Sud-Ouest et de les détourner vers le large.

Le chenal débouche dans un avant-port affectant la forme d'un vague carré de 210 mètres de côté, profond de 8,50 m. Sur la face N.E. de ce bassin s'ouvre, à angle droit avec le premier chenal, un deuxième chenal large de 25 m au plafond, 45 m à la crête, et de 150 m de long, qui donne accès au port proprement dit.

Celui-ci comprend un bassin unique de 200 m sur 168 m prolongé à l'Est par deux darses de 200 m de long, 50 à 60 m de large, séparées par un môle central de 50 mètres.

Au total, les bords de ces divers postes d'accostage forment cinq postes à quai, échelonnés entre 87 et 143 m de long et d'une longueur totale de 560 m; les appontements sont en bois sur pieux métalliques. Autour des quais sont disposés la petite gare maritime construite en 1939, des magasins couvrant 24 000 m<sup>2</sup>, des terre-pleins d'une surface de 15 000 m<sup>2</sup>; les quais sont équipés de six grues dont deux sur rails. Certains magasins sont spécialisés, comme le beau dock à sucre à deux étages (9 700 m<sup>2</sup>), l'un des deux seuls magasins en béton, le magasin 18 (rhum), les hangars 17 (engrais), 15 et 16 (grains, riz, ciment) et les hangars des diverses compagnies maritimes.

Tel quel, ce port a été jusqu'en 1952 la terreur de tous les capitaines de l'Océan Indien, qui le considéraient comme une « ratière », où l'on peut à la rigueur entrer, mais dont on ignore combien de temps on y restera et même si on pourra en sortir. Ses inconvénients majeurs sont, en effet, considérables :

1° L'étroitesse des chenaux et l'angle invraisemblable qu'ils font — pour briser les houles — obligent les navires à des manœuvres ahurissantes et dangereuses. Un bateau allant dans la darse Sud doit, sur un kilomètre, effectuer deux pivotements à 90° ; pour peu qu'il ait 130 m de long, on voit l'acrobatie nécessaire dans des bassins longs de 200 mètres où le champ de giration est réduit à 166 m sur 175 lorsque les deux appontements Nord et Ouest sont occupés. La manœuvre dure de trois quarts d'heure à une heure. Bien entendu, deux navires ne peuvent pas l'exécuter en même temps. Une fois à quai, le navire est immobilisé, en cas de cyclone ou d'incendie, à proximité d'une énorme concentration d'hectolitres d'alcool, de sucre, de tissus. Enfin, les navires de plus de 140 mètres ne peuvent pénétrer dans le port.

2° L'accès du chenal est délicat, toujours exposé à être bloqué. S'il est exact que les jetées protègent des houles du N.O. et du S.O. en temps normal, elle ne les empêchent pas de pénétrer en cas de cyclone ou de raz-de-marée, ceux-ci très fréquents en saison fraîche. Les digues n'arrêtent pas le fort courant traversier qui gêne l'entrée des navires ; le cheminement des blocs continue, venant de la Rivière des Galets. Ils affluent surtout les jours des tempêtes, et sont parfois projetés par dessus la jetée Sud et tombent dans le chenal. Celui-ci doit être continuellement dragué : 150 à 250 000 m<sup>3</sup> de galets doivent être retirés tous les ans, chiffre normal pour un grand port, mais qui, pour un trafic de 150 à 200 000 tonnes de marchandises amène le prix du dragage à 23 fois celui du port français le plus défavorisé. Il arrive que des navires surpris à l'accostage par un cyclone ne peuvent plus sortir du port, le chenal étant comblé... En 1948, un cargo resta 55 jours prisonnier, et l'on cite le cas d'un navire qui y resta neuf mois!... On comprend, dans ces conditions, que les capitaines hésitent à embouquer les passes et préfèrent opérer sur rade — ce qui augmente les frais. L'allongement de la jetée Sud réduirait de beaucoup cet inconvénient, mais à mesure qu'on l'allonge, la mer la démolit ; la côte devient brusquement accore au-delà de 180 m et la digue n'a jamais pu atteindre les 200 m prévus ; elle a même été réduite à 161 m. Enfin, depuis 1942, aucun dragage sérieux n'ayant eu lieu, le chenal n'avait pratiquement plus que 25 mètres de large et des fonds ne dépassant pas 7 mètres.

3° Le temps perdu, le risque couru, les frais énormes qui en résultent, ne sont pas compensés par une manutention rapide si le navire est à quai. Aucune grue ne peut travailler directement à partir de la cale ou du pont du navire. Quatre navires peuvent travailler simultanément, à quai ou en rade, mais si lentement que les nouveaux venus doivent faire queue et attendre au large où ils mouillent sur un haut fond assez précaire de sable fin par 45 à 60 mètres, ou plutôt en rade de Saint-Paul. Or, chaque journée perdue au mouillage revenait, en 1955, à 200 000 fr de frais de stationnement. Les dragues ont été longtemps insuffisantes ; mal entretenues et mal utilisées par un personnel médiocre, elles n'arrivaient pas à réaliser le programme voulu... Le rendement des dockers n'a rien d'éblouissant. La nécessité d'acheminer sur Saint-Denis la plus grande partie des importations, et par le tunnel, alourdit encore le système.

L'ensemble de ces inconvénients a fait longtemps de la Pointe-des-Galets un des ports les plus chers du monde. Cette cherté s'est répercutée sur le prix des sucres et sur celui de toutes les marchandises importées. Autrement dit, le fonctionnement du Port a entravé très sérieusement l'économie de l'île et paralysé au départ les tentatives d'équilibre financier normal.

Géré jusqu'en 1952, en même temps que le chemin de fer, par le C.P.R. (1) — société qui s'y ruina — le Port depuis cette date a été repris par l'Etat, et géré par la Chambre de Commerce de la Réunion depuis 1956. A partir de 1944, dans le cadre de la départementalisation, des études sérieuses et un gros effort ont été entrepris pour doter l'île d'un port moderne, ou du moins normal, condition première d'une économie saine. Huit rapports officiels, quatre missions, ont repris l'étude de la question à la base, entre 1944 et 1949. On se demanda très sérieusement s'il ne valait pas mieux abandonner carrément la Pointe-des-Galets, dont l'amélioration coûterait un prix prohibitif. Certains usagers du port parlaient même de supprimer l'escale de la Réunion pour les navires normaux, et de faire simplement ramasser fret et passagers par des bateaux annexes qui les mèneraient aux grands navires stationnés à Tamatave. Ou bien alors, n'était-il pas préférable de construire un port entièrement neuf, à Saint-Denis même, en y mettant le prix: on aurait alors du moins un instrument rentable. Les rapports officiels étudièrent le problème et conclurent tous en faveur d'un port moderne à Saint-Denis: la baie en serait abritée par une longue jetée de 190 m partant de la Pointe des Jardins, et dirigée vers le N.O. A tout prendre, les alizés, très affaiblis, seraient préférables aux houles. Appontements et terre-pleins seraient installés sur le Barachois, sur le cône alluvial de la Rivière Saint-Denis convenablement aplani, sur le plateau de la Redoute. Mais il fallait 7 à 8 milliards.

On y renonça, cette somme paraissant disproportionnée avec le faible trafic annuel (250 à 350 000 tonnes) — équivalent du trafic assuré sur la côte d'Afrique par de simples wharfs! — et on résolut d'améliorer puissamment le Port-des-Galets de façon à en faire un instrument non pas remarquable, mais commode et non ruineux.

La période d'études techniques de 1948 à 1951 porta sur les moyens d'annihiler l'effet des houles, de combattre le courant traversier et le cheminement des galets; des expériences eurent lieu à Chatou sur modèles réduits, et des sondages effectués sur 800 mètres en vue de l'ouverture d'une sortie sur la baie de la Possession, ce qui eut permis d'organiser un sens unique dans le Port; l'importance des arrivages de galets y fit renoncer.

Les réalisations amorcées en 1951 eurent des conséquences spectaculaires, et la Pointe-des-Galets, en quelques années est devenu un port normal. Le tout était de s'y mettre, ce que ne faisaient guère les fonctionnaires coloniaux. On envoya de la métropole des ingénieurs qui connaissaient leur métier et des agents d'exécution qui savaient et voulaient travailler. Dissocié du poids lourd constitué par le chemin de fer, le Port a été peu à peu mis en état: les dragages ont repris avec une drague neuve et puissante, travaillant à temps plein et 320 jours par an. De 1948 à 1953, on a retiré du chenal et des bassins 250 000 m<sup>3</sup> de galets par an. Mais depuis, les dragages ne concernent plus que 50 à 100 000 m<sup>3</sup> et il s'agit non plus de dragages d'entretien mais d'opérations d'approfondissement, car les galets ne rentrent plus! Ce premier résultat a été obtenu grâce à la jetée Sud, enfin reconstruite de 1953 à 1957, restaurée sur 125 mètres et prolongée de 80 mètres, car l'anse créée au Sud de la jetée avait été entièrement comblée depuis 1882. Légèrement au Nord de

(1) Chemin de Fer et Port de la Réunion.

la jetée Sud, dans le chenal, les ingénieurs du Port ont fait creuser un grand trou, où les courants déversent les galets en temps de grosse mer. Les courants nouvellement créés dans le chenal par suite de la présence du trou ont amené le désensablement du côté Sud de l'avant-port. Les navires calant 8,50 m entrent maintenant tous et à toute heure du jour dans les bassins et la durée de la manœuvre ne demande guère plus de quarante-cinq minutes.

Après cinquante ans de récriminations, on est donc arrivé en trois ans à transformer le fameux Port: la houle N.O. et le « raz-de-marée » S.O. ne gênent vraiment plus le chenal. Celui-ci atteint maintenant une profondeur de 11,50 m à l'entrée, les bassins sont profonds de 7 mètres à quai et, très vite, en avant des quais, atteignent 9 mètres. Il n'y a plus de ressac dans le port; depuis 1955, aucun navire n'a travaillé sur rade (1) et l'attente est pour ainsi dire supprimée. Les cinq postes à quai en bois sont refaits et permettent à cinq navires de travailler en même temps; généralement, trois chargent pendant que deux déchargent. Le sixième quai, celui de la gare maritime, est reconstruit sur piles en béton. Le port peut charger du sucre à raison de 40 000 tonnes par mois; en fait, au gré de la circulation maritime, il y a des semaines très creuses et, au contraire, parfois cinq navires à quai. Le Port peut traiter théoriquement 15 bateaux de 8 000 tonnes par mois, stocker 35 000 tonnes de sucre. Un projet de silo à sucre de 20 000 tonnes est à l'adjudication; une nouvelle darse est en projet entre la gare maritime et les ateliers, et un port pétrolier doit être aménagé en 1958 à l'entrée, sur le côté Nord de l'avant-port. L'outillage a été modernisé et accru, de même que les installations; le batelage a été renouvelé: les deux vieux remorqueurs moribonds ont été remplacés par deux remorqueurs de haute mer de 300 CV diesel, assistés d'un remorqueur à vapeur de secours.

Le rendement de la main-d'œuvre, plus sérieusement recrutée, mieux traitée, est à un niveau excellent. 1 200 dockers sont officiellement inscrits, dont 600 viennent tous les matins du dehors (Possession, Hauts de Saint-Paul). Un très important atelier de réparation a été établi en 1955 au Nord des bassins; bien équipé, il répare les remorqueurs, les machines et même certaines avaries de navires de ligne; les ateliers privés de la S.N.P.R. sont en gestion mixte avec l'atelier officiel.

La Shell a édifié de 1953 à 1955 une série de réservoirs à mazout, gas-oil et essence, d'une capacité totale de 10 150 m<sup>3</sup>, et que des pipe-line relie au quai 24 où accostent désormais les tankers; un magasin frigorifique a été monté, premier maillon d'une chaîne de froid dans l'île. Il faut encore diminuer d'une vingtaine de mètres la longueur du musoir central, pour augmenter la superficie du bassin d'évitement. Une auto-grue diesel de 5 tonnes, une grande grue de 100 tonnes ont été acquises et fonctionnent; chalands et gabarres ont vu leur nombre augmenter; deux autos-grues diesel de 6 tonnes, huit chariots-élévateurs ont été installés. Une fois achevé le beau magasin à sucre de 9 000 t, on s'est mis à construire un hangar à bois; l'éclairage des terre-pleins permet désormais le travail de nuit. Enfin, un vrai phare, de 15 mètres de haut, a été édifié à l'extrémité de la Pointe-des-Galets, à la place de l'ancien feu.

(1) Nous écrivons en novembre 1957. A cette date, depuis 1955, il n'y avait eu qu'un total de 10 jours d'attente en rade pour les navires, dont huit jours au moment de l'ouverture du canal de Suez après la crise de 1956, sept navires s'étant de ce fait présentés à la fois.

Le Port est maintenant plus rapide et moins cher que les ports malgaches, y compris Tamatave (1). Le nombre de navires entrés est en moyenne de 130 à 150 par an (149 en 1956), d'une jauge totale de 873 751 tonneaux (en 1953 pour 135 navires) — volume très supérieur à celui d'avant-guerre. Le trafic du port est passé de 178 000 tonnes en 1938 à 463 000 tonnes en 1957, en raison de l'accroissement de la production de sucre et de l'apport du matériel d'équipement de l'île; ces manipulations ont placé en 1953 la Pointe-des-Galets (336 000 tonnes) tout juste après Tamatave pour le trafic total, et avant lui pour le trafic au long cours (Tamatave 301 000 tonnes).

Dès cette année-là, le tonnage des importations au Port a été supérieur au tonnage cumulé de Majunga, de Diego-Suarez et de Nossi-Bé. En 1957, la Pointe-des-Galets a dépassé de 50 000 tonnes le trafic de Tamatave. Résultats tout à l'honneur des ingénieurs et de la Chambre de Commerce, et qui mettent en valeur l'importance relative de la Réunion en face de la grande île.

Ces vues optimistes doivent cependant être tempérées quelque peu. Les grèves de dockers sont assez fréquentes; la passe ne donne parfois que 8,20 m; les communications routières et ferroviaires avec Saint-Denis sont très médiocres; les réparations importantes aux navires ne peuvent se faire qu'à Diego. Enfin, on ne peut s'empêcher de penser que les frais et les complications sont bien lourds pour un trafic de 450 000 tonnes.

« Le Port », — où, avant 1879, il n'y avait même pas un village de pêcheurs — est devenu rapidement un des centres les plus peuplés de l'île, et le seul où l'habitat soit entièrement aggloméré. Il est passé du désert total à 3 654 habitants en 1897, est resté stationnaire pendant la période de stagnation de l'île, mais est monté à 4 355 en 1926, 6 607 en 1941, 9 207 en 1946, 10 689 au recensement de 1954 (dont 10 057 agglomérés) — pour atteindre 12 500 en 1958; la ville a donc crû de 182 % de 1921 à 1954, mais, ralentie depuis 1946, sa progression est maintenant l'une des plus faibles de l'île: le Port semble avoir fait son plein et ne plus augmenter qu'au rythme, beaucoup plus lent, du trafic maritime.

A vrai dire, en dehors de l'ambiance portuaire, la ville n'existe pas. Et l'ensemble est bien celui d'une agglomération poussée au hasard. Certes, un plan en échiquier borde les bassins à l'Est et au Sud, mais dans les casiers tracés, chacun a construit du provisoire en désordre. Le Port présente jusque dans son centre des aspects de faubourgs lépreux, dans un site aride, que déblais, hangars, tranchées, tas de bois, ferrailles, dépôts en tous genres, rendent repoussant. Cette porte de « la Perle de l'Océan Indien » n'a rien d'accueillant. La rue qui unit la gare à l'avant-port et les deux rues qui la croisent ont un aspect qui n'est guère avenant; c'est celui d'une petite banlieue banale, avec une mairie, un cinéma, les quelques bureaux des compagnies maritimes et d'assurances, une ou deux « gargotes »; le reste est un assemblage, au milieu de terrains vagues, de paillotes à murs de calumets, de cahutes branlantes, de bidonvilles, qui s'ouvrent sur la steppe par les quartiers du « Titan » et du « Cœur saignant ». On s'y trouve au cœur du problème du taudis: surnatalité, alcoolisme, misère; beaucoup de paillotes n'ont pour tout mobilier qu'un grabat et deux chaises; les enfants déguenillés font un repas par jour, les marmots demi-nus traînent dans la poussière grise

(1) P. LHERMITTE: Réflexions sur divers ports de l'Océan Indien (Revue de la Ch. de Commerce de la Réunion, juillet 1955, pp. 349-353).

des chemins avec des cabris étiques. Seule, une allée ombragée de filaos est agréable, en vue de la mer, bordée de villas pour agents supérieurs des services portuaires. Cependant, depuis 1956, deux lots de petites maisons, légères, mais modernes et propres, ont été aménagés par une société de construction. Pour le reste, l'atmosphère est celle d'un milieu de « dockers tropicaux », le plus souvent sales et miséreux, encore que bien payés, du moins les titulaires; ceux-ci sont doublés de dockers « saisonniers », employés au moment de l'embarquement des sucres (d'août à mars, environ). Mais l'accroissement du trafic, l'irrégularité des navires, qui amènent parfois un surcroît de manipulations, créent par moment un besoin de main-d'œuvre supplémentaire: 250 dockers « occasionnels » sont à l'affût de l'embauche. L'attrait de hauts salaires et le surpeuplement dans les Hauts de Saint-Paul, attirent vers le Port cette main-d'œuvre volante. Certains y croupissent, vivant, on ne sait trop de quoi. D'autres, du Bois de Nêfles, de Saint-Gilles, de la Saline, du Dos-d'Ane, descendent par les raccourcis, en trottant pieds nus, notamment par « le Chemin des Morts », tous les matins, jusqu'à la grand' route, puis gagnent le Port pour voir s'il y a du travail; sinon, notre homme traîne un peu chez les Chinois, puis remonte, résigné, au village, d'où il redescendra encore le lendemain. Au total, les dockers sont l'élément essentiel de la ville; leur instabilité d'emploi crée au Port une mentalité d'insécurité prolétarienne et revendicative assez accusée, celle de la seule population véritablement ouvrière de l'île, accentuée encore par la présence des ateliers.

La situation du Port dans une plaine déserte est évidemment mal commode. Les liaisons avec le reste de l'île sont aménagées au moindre mal. Si, en temps normal, la liaison avec Saint-Paul demande à peine vingt minutes, celle avec Saint-Denis est autrement pénible par la route de la Montagne, qui monte à 557 m, contourne des ravins au prix d'innombrables détours, comprend 13 km de montée, 7 km de descente en lacets; très étroite, dominant de fortes pentes, elle est empruntée par des poids lourds qui livrent aux magasins de Saint-Denis les importations du Port. ce qui suscite lenteurs, acrobaties et accidents. La voie ferrée, unique, étroite (un mètre), doit emprunter le fameux tunnel. La réalisation de la route en corniche Saint-Denis-Possession à la base des falaises sera un progrès sensationnel dont les avantages se répercuteront sur l'économie de l'île entière.

#### IV. — LES GENRES DE VIE URBAINS

Les caractères du genre de vie rural: modicité des ressources, étroitesse des horizons, routine, aimable fantaisie, simplicité et bonne humeur, se retrouvent dans les classes urbaines de la population.

##### 1. - Les petites gens des villes.

Lorsqu'un habitant des quartiers atteint un niveau d'instruction qu'il juge trop élevé pour une situation rurale — le certificat d'études, par exemple — ou lorsqu'on est trop nombreux à la case, il descend en ville, — surtout à Saint-Denis — grossir la population des bidonvilles périphériques. Toute une masse misérable peuple ces banlieues; nous hésitons à parler de classe « ouvrière »: il s'agit ici presque uniquement de

« manœuvres », aux emplois variables et élémentaires. La gêne de vivre dans les taudis du « Butor », de la « Rivière », ou du « Camp Ozoux » est largement compensée à leurs yeux par le fait « qu'ils travaillent à Saint-Denis », qu'ils peuvent aller au cinéma le dimanche avec un beau complet et des souliers jaunes, et que c'est moins pénible que d'être « haleur de pioche ».

Le goût du travail facile se retrouve chez les « manœuvres » qui servent les artisans : on y voit beaucoup de jeunes, mais aussi des adultes, et, contrairement aux apprentis européens, on ne discerne guère en eux un souci de perfectionnement : ils portent des colis, soutiennent des planches, passent les outils, poussent des caisses, dressent ou couchent des échelles, retournent à l'atelier chercher une scie oubliée, tout cela d'une allure nonchalante ; ils attendent, assis par terre, l'arrivée du patron, sans avoir l'idée d'avancer le travail, ou même de lire le journal ; puis ils regardent travailler, sans trouver, pour aider, un geste autre que ceux strictement commandés. Leur absence de spécialisation leur permet de passer d'un jour à l'autre et indifféremment d'un menuisier à un maçon ou à un transporteur. Ces manœuvres constituent la très grande majorité des ouvriers, et il n'y avait, jusqu'en 1950, aucune véritable formation professionnelle (1).

Il y a, dans cette population pieds nus, en short et chemisette sales et toujours avec le feutre, des types pittoresques : le « petit garçon » qui tourne la manivelle pendant que le chauffeur en titre appuie sur l'accélérateur ; le « clocheman » qui précédait le petit train à travers Saint-Denis ; les employés des vidanges qui, le matin, emportent sur la tête les récipients de bois de chaque maison et vont les déverser dans un camion exhalant une odeur qui ne s'oublie pas ; l'aide-transporteur qui dort à l'ombre sous le camion du patron qui déjeûne ; et surtout tous ces hommes qui « attendent », car le nombre des hommes qui attendent dans la rue sans rien faire est effarant, debout le long des murs, ou accroupis aux carrefours. Il est difficile de s'empêcher de penser que l'idéal pour beaucoup c'est de gagner juste l'indispensable, en en faisant le moins possible ; il y a là un équilibre à trouver ; fatalisme, reste de l'esclavage ; nous sommes en Afrique... ou en Orient.

Il faut faire place ici à deux types éminemment créoles : le planton et la « nénaïne ». Le poste de planton est considéré par beaucoup comme le summum de la réussite : c'est l'emploi joignant le maximum de salaire compatible avec le minimum d'effort. Les plantons correspondent aux huissiers et garçons de course en France, mais ils sont beaucoup plus nombreux : les bureaux administratifs et commerciaux en ont presque tous. Le métier consiste à rester assis sur une chaise, et à porter de temps en temps un ordre, une lettre ou un colis ; certains plantons — et ce ne sont pas les moins loqueteux — vont dans les banques déposer ou retirer des centaines de milliers de francs, qu'ils comptent gravement et emportent dans leur poche à travers les rues. Etre planton est un sort envié ; on a vu des jeunes de vingt ans, sortir après trois ans d'études de la nouvelle école technique avec un brevet de spécialiste, solliciter des emplois de plantons vacants. La départementalisation et le téléphone ont porté de rudes coups à cette institution coloniale.

(1) Nous ne plaisantons pas en disant qu'un électricien, un plombier, un couvreur, un maçon, appelé pour un travail, avait de très fortes chances de laisser l'objet de la réparation en plus mauvais état qu'à son arrivée ; planter un clou impliquait parfois le creusement d'un trou où l'on pouvait loger les deux poings.

Le personnel domestique atteint des effectifs impressionnants. Sur 19 104 femmes ayant déclaré leur profession, le recensement de 1946 comptait 3 921 domestiques, soit 20,5 %. En 1951, l'Inspection du Travail estimait les gens de maison entre 6 et 10 000 personnes. Comme chacun travaille peu et est peu payé, on doit et on peut avoir beaucoup de personnel. Une modeste dactylo a une femme de ménage; une famille d'employés qui, en France, serait sans domestiques, en a ici une ou deux; les « grandes familles » en ont cinq ou six: cuisinière, « bonne de chambre », laveuse, chauffeur, « petit garçon », jardinier, « nénaine » (bonne d'enfant): s'il y a cinq ou six enfants, il peut y avoir deux nénaines. La nénaine adore l'enfant qu'on lui confie, elle cède à tous ses caprices, le promène gravement au Barachois, éclate d'orgueil s'il est plus beau ou mieux vêtu que ceux des autres nénaines.

Le personnel domestique n'est pas toujours logé: s'il l'est, il couche dans les « godons » ou cabanons au fond du jardin sur des paillasses de fibres d'aloès, souvent sans lumière, parfois à plusieurs par paillasse. Beaucoup de bonnes louent — très cher — une chambre infecte, dans les bas quartiers, dans une promiscuité et une propreté douteuses: cela leur permet de courir la ville, de passer la soirée avec leur « zézère » (amoureux): la plupart ont des enfants naturels (1).

Les dockers, les employés du chemin de fer et des Ponts et Chaussées forment tout un petit monde misérable, habitant les bouges du Port ou les taudis du Butor et de la rue de l'Est à Saint-Denis. Les ouvriers des sucreries se recrutent surtout dans les milieux malabars; intelligents, habiles, ils fournissent d'excellents mécaniciens; ils sont les organisateurs des fêtes religieuses et folkloriques indiennes. C'est chez eux, chez les dockers et les cheminots que se trouve le seul état d'esprit tant soit peu ouvrier et syndicaliste. Leur milieu constitue le seul terrain possible pour une éducation politique et sociale populaire.

Les artisans sont peu nombreux et n'ont pas, pour la plupart, de formation professionnelle suffisante; à notre connaissance, il n'y avait pas encore, en 1954, un bon électricien, un bon plombier, un bon maçon à Saint-Denis. Les artisans tiennent boutique dans des garages qu'ils louent et travaillent sous les yeux du public. Le « ferblantier » — à la fois soudeur, forgeron et serrurier — pose sur le trottoir son brasero fumant; les menuisiers travaillent, assez grossièrement, tamarin des Hauts, jacque, bois d'olive ou bois scandinaves; quelques-uns font d'assez jolis meubles en natte; le pot de colle, pour refroidir, est souvent posé dans le « canal » qui coule au bord du trottoir. Les tailleurs et leurs employés, musulmans dans le centre de Saint-Denis, malabars dans les quartiers populaires, ont également leurs ateliers sur la rue, et leurs réclames garnissent les journaux locaux, de même que celles des infirmiers et des sages-femmes, qui offrent leurs services et répondent aux critiques par voie de presse. Quelques bijoutiers, indiens ou malabars, gravent habilement sur or et sur argent des plaquettes, des bagues, des bracelets, selon des modèles hindous.

Quant aux employés et fonctionnaires subalternes, ce sont souvent des métis, qui ont pu obtenir une certaine instruction: certificat d'études,

(1) Lorsque la cuisinière s'en va, le soir, ses « tentes » sont souvent garnies de fruits, légumes, grains, à l'usage de sa parenté; celle-ci, du reste, vient aussi bien manger à la cuisine. Les blanchisseuses cafres ou malabares viennent laver à domicile ou portent le linge à la Rivière; elles traversent la ville avec sur la tête d'énormes ballots de linge sale ou de vastes corbeilles de linge repassé.

brevet. Cela les classe aussitôt dans l'élite. C'est dans ce milieu que se recrutent les candidats aux concours que l'Administration suscite fréquemment: agents de police, postiers, employés de laboratoire, dactylos, secrétaires, et que puisent les commerçants. Les petits fonctionnaires ont une situation en général supérieure, à fonction égale, à ceux de l'industrie privée (1). Ces employés s'acquittent de leur tâche avec une certaine solennité et la conscience de leur valeur, avec aussi une lenteur majestueuse; polis et empressés, mais sans obséquiosité, avec les Blancs, ils sont souvent durs ou méprisants pour les gens du peuple, qu'ils écrasent de leur supériorité.

## 2. - Les commerçants; les Asiatiques.

Les deux termes sont inséparables; si l'on met à part le grand commerce d'« import-export » où les Blancs dominent encore, tout le commerce, entre 1875 et 1935, a été pris par les Chinois et les Indiens. Depuis quelques années, les grands commerçants asiatiques font même de l'importation directe, sans recourir aux maisons de gros.

Il semble que les créoles aient une sorte d'inhibition devant la fonction commerciale; ils disent volontiers que c'est parce qu'ils sont trop honnêtes pour y réussir; nous pensons surtout que le commerce leur demanderait une ténacité, un esprit d'initiative et d'adaptation incessante aux exigences du client dont ils ne se sentent pas le goût.

### *Les Chinois.*

Il subsiste encore quelques boutiques d'épicerie créoles dans les faubourgs des villes ou dans les îlettes reculées, où il n'y a pas de Chinois parce qu'il n'y a pas de routes (Grand Ilet) ou lorsque la route est très récente (Palmiste Rouge): il est bien connu que chez l'épicier créole on ne trouve à peu près rien; c'est un jeu, pour le Chinois, de se substituer à lui (Fig. 39).

De Monforand décrit avec curiosité les premiers Chinois (2): peau safranée, pommettes saillantes et yeux obliques; larges pantalons jusqu'à mi-mollets, blouse courte en soie ou drap fin, ouverte sur le côté, ceinture où sonnent les clés et la bourse, longue queue de cheveux jusqu'aux jarrets, tressée avec des rubans les jours de fête, ballots de pacotille suspendus aux bouts d'un bâton posé sur l'épaule; bref, le Chinois classique de l'opérette. Ils sont venus seuls, pour tenter fortune, repartent avec un petit pactole, cèdent la place à un parent venu à son tour. Acharnés au travail, ils ne perdent ni une minute, ni un débris. Ils placent toujours leur boutique à un carrefour; elle s'ouvre avec le jour; sachant le créole sans le sou, ils lui vendent allumette par allumette, et la morue par morceau de cinq sous; ils se dérangent pour presque rien, ils ont toujours tout ce que le client demande; ils achètent tout ce qui peut se revendre: vieux manches de parapluie, vieux chiffons. Le soir, boutique fermée, ils classent les centimes, préparent les petits paquets d'allumettes du lendemain; leur porte se rouvre parfois pour laisser entrer des ombres: on joue aux cartes, on tient tripot clandestin, on fume même l'opium; les domestiques, les ouvriers y perdent leurs gages et deviennent débiteurs

(1) Etudes et conjonctures, n° 3, mars 1955. Une enquête sur l'alimentation à la Réunion, p. 274.

(2) Album de Roussin. III, 1887.

du Chinois, qui prélève, au reste, sa dîme. Le Chinois va quelquefois en prison puis il recommence; plus prudents, certains se contentent de faire des paniers et corbeilles, ou garnissent des sièges de rotin.

Dès le début, le créole reconnaît leurs qualités: ordre, méthode, solidarité entre eux: ils ne laissent jamais un Fils du Ciel dans l'embarras. Les premières économies servent à payer une compagnie d'assurances chinoise qui, à leur mort, assure leur réexpédition en cercueil, pour qu'ils puissent reposer dans la terre des ancêtres.

L'émigration est pratiquement stoppée, depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Il y a environ 7 000 Chinois dans l'île, y compris femmes et enfants. La plupart de ceux qui ont plus de 35 ans sont nés en Chine, presque tous à Canton; ceux qui ont moins de 35 ans sont presque tous nés à la Réunion; il y en a mille à deux mille de moins de vingt ans. Jusque vers 1920, les Chinois venaient seuls, et, la situation une fois assise, faisaient venir de Chine famille ou fiancée; maintenant ils se marient entre eux, ou même épousent des créoles. Ils sont restés longtemps en relations avec leur mère-patrie, et trois ou quatre y repartent encore chaque année: mais ils semblent pour le moment peu sensibles aux attraits du nouveau régime politique chinois; nombreuses sont les boutiques ornées du portrait de Tchang Kaï Chek en grand uniforme. Evidemment, ils n'ont plus le costume du « Pays du Sourire », à part quelques vieilles grand-mères fripées qui portent encore le pantalon de soie noire, et seul leur nom indique leur origine (1).

Le Chinois est l'un des personnages essentiels de son quartier. Les « Chinois » « tiennent » l'île, économiquement, stratégiquement, même: chaque carrefour important a sa boutique; rien que le choix du lieu est une garantie de succès. Il y avait 632 boutiques inscrites en 1953 à la Chambre de Commerce chinoise, dont 151 à Saint-Denis; dans cette ville en damier tous les croisements du centre-ville ont leurs détaillants, 58 % ont le téléphone; les « Chinois » occupent un nombre important de commis, dont une bonne part loge dans les bas de la rue Sainte-Marie, petit quartier chinois, sale et repoussant, du reste, et où se trouvent des restaurants typiques et des fumeries d'opium clandestines bien connues.

On répète avec insistance dans l'île que pauvres et minables jusqu'à la fin de la guerre, beaucoup se sont enrichis par le marché noir; il est de fait que, dès 1948, beaucoup de boutiques se sont transformées, surtout dans les villes: devantures repeintes, vitrines alléchantes, énormes frigidaires américains, comptoirs modernes, présentation de bon goût et — ô miracle — propreté. Mais beaucoup d'autres sont toujours sordides. La boutique du Chinois est le centre névralgique du quartier; du monde stationne toujours devant; d'autres personnes, dans l'arrière-boutique, jouent aux cartes ou, appuyées sur le comptoir, se désaltèrent au rhum. Les murs sont tapissés de rayonnages où s'alignent des centaines de bouteilles d'apéritifs, de vins fins et de liqueurs. Il y a deux genres de boutiques: celles des centres urbains sont simplement des épiceries, celles de la campagne et des Hauts sont des bazars, surtout là où il n'y a pas d'Indien; le Chinois vend alors de tout; sa vitrine, ses comptoirs portent pêle-mêle les objets les plus hétéroclites: sacs de café, de haricots, de maïs, de pois du Cap, posés à terre, sont dominés par des étalages de

(1) Ils sont presque tous groupés en cinq clans: les « Ah », tels que Ah-Kite, Ah-Sing, Ah-Chang; les « Chane »: Chane-Po, Chane-Hime, Chane-Kwong, Chane-Lai; les « Wing » ou « Wai », les « Lai » ou « Law »; les « Kon » ou « Kong ». Ces préfixes indiquent les clans, et précèdent le nom particulier.

gâteaux, de lait condensé, de chocolat, de pâtes, mais aussi de la mercerie, de la vaisselle, des tissus, de la lingerie; sur des étagères, les statues du Sacré-Cœur ou de Sœur Thérèse voisinent avec des pipes, des bols, des verres, des chapelets, des bas nylon, des soutien-gorge; du plafond pendent des arrosoirs, des « Golaz » (1), des seaux de fer blanc, des rouleaux de corde, des « tentes » et des « bretelles » en monceaux, des séries de casques coloniaux; à portée de la main, du cirage et des slips, des épingles à linge et du dentifrice, du Vitapointe et de l'eau de Cologne d'Orsay, des bonbons chinois fades et écœurants. Le Chinois, derrière son comptoir, voit ce qui se passe dans la rue; il observe, écoute, tout en faisant ses additions à l'aide du « boulier » qui trône sur sa caisse; il déploie beaucoup d'activité à satisfaire son client, mais avec un air absent, sans sourire, sans parole inutile, comme avec indifférence et un certain mépris. Le Chinois des quartiers est tenancier de bar, pâtissier, parfois boulanger, quincaillier, droguiste, mercier; il est distributeur d'essence, camionneur, transporteur; il achète du charbon et des pommes de terre à la Plaine des Cafres, les revend à Saint-Denis; il va au Port chercher ses marchandises de France, il a monté une quarantaine de fumeries clandestines. Il est banquier, et « tient » le petit créole par « le carnet » et « l'avance ». Le petit créole est souvent insolvable: lorsque sa femme achète grains, savon ou morue, le Chinois inscrit la dette sur le carnet individuel; on paie à la fin du mois; la dette n'est souvent réglée que partiellement, les reliquats s'ajoutent à la liste suivante, s'éternisent, s'embrouillent, le tout grossit de mois en mois; le créole s'y perd, mais le Chinois ne s'y perd pas, et le client est solidement rivé au fournisseur. Détenteur de capitaux, le Chinois achète — « pour rendre service » — au petit créole, l'essence de géranium, le vétyver, les sacs de vacoa, les lentilles de Cilaos, le vin, les grains, le tabac, portés kilo après kilo par les colons en mal d'argent; le Chinois achète à très bas prix, profitant du besoin extrême; il stocke jusqu'à raréfier le marché et cède alors la marchandise à prix élevé à l'exportateur de Saint-Denis ou de Saint-Pierre.

Les Chinois connaissent tout le monde et retiennent tout; ils sont terriblement travailleurs et astucieux, et ne croient pas déchoir à faire tous les métiers. Ils sont ainsi arrivés à se rendre indispensables à l'économie de l'île, tenant en main tout le système de distribution alimentaire. Ils sont craints, mais considérés.

Certains, qui sont dans l'île depuis cinquante ans et davantage, sont devenus des personnalités; ils ont fondé des maisons de gros, et même d'importation, se ravitaillent directement à l'extérieur, sont membres de la Chambre de Commerce. Il n'y a pas, cependant, de commerce « chinois », mais uniquement un commerce « local ». La Chambre de Commerce chinoise, fondée en 1947, n'a pas le sens juridique qu'on donne à ce terme en France, mais plutôt le sens britannique de mutuelle; depuis la départementalisation, elle est, du reste, abolie officiellement; les détaillants se ravitaillent chez le grossiste, créole ou chinois, et celui-ci chez le fournisseur de son choix en métropole ou à l'étranger. Les grossistes chinois ont cependant conservé la tradition de faire venir de Hong Kong des porcelaines, faïences, lanternes, bronzes et de beaux coffres de bois sculpté qui servent d'armoire. Pour le reste, depuis 1948, ils sont sous le coup de la législation métropolitaine sur les étrangers et paient les mêmes impôts que les commerçants français.

(1) Voir page 262.

Ils tendent, du reste, à se fondre dans la société créole, où ils vivent depuis trois générations. Les jeunes, nés dans l'île, et qui optent fréquemment, à 21 ans, pour la nationalité française, perdent de plus en plus les usages ancestraux, que les plus âgés, restés de nationalité chinoise, ne pratiquent guère non plus. Bien des jeunes ne savent même pas le chinois. Depuis 1939, le retour des cercueils en Chine ne peut plus se faire. Le respect des parents et le culte des ancêtres ont perdu leur profondeur: en certaines circonstances seulement (mariages, jour de l'an), on dresse quelquefois dans la plus belle pièce le foyer ancestral avec des statuettes, une inscription chinoise, des candélabres, et le père offre des victuailles (porc, riz, volailles) et brûle des baguettes d'encens aux dieux du foyer. Pas d'autre religion, pas de trace de bouddhisme, même dénaturé. Beaucoup de Chinois, et de plus en plus, sont catholiques, surtout ceux qui sont époux ou enfants de créoles. Depuis leur expulsion de Chine, la Réunion a recueilli quelques missionnaires sachant le chinois qui ont constitué depuis 1952 une communauté catholique chinoise nombreuse et vivante.

La famille et le mariage chinois sont assez loin de Pearl Buck. La fiancée est présentée aux parents, puis on comparaît devant un notable assisté d'amis; on signe l'acte; cette cérémonie, à la fois civile et religieuse, accomplie, on va le plus souvent à la mairie et à l'église; après quoi, en un cortège de taxis, la noce traverse la ville qu'elle ameuté à grands coups de klaxons prolongés; le soir, des pétards partent de tous les coins de la salle de banquet, soi-disant pour faire fuir les démons.

Les Chinois n'oublient pas cependant les fêtes spécifiquement chinoises: le jour de l'an chinois, variable selon le calendrier lunaire, est chômé dans toutes les boutiques de l'île et les pétards éclatent tout le long du jour: on fête aussi le jour anniversaire de la fondation en 1911 de la République Chinoise (Fête du Double-Dix).

Mais il n'y a pas à la Réunion, de folklore chinois. L'alimentation est celle des créoles; ce n'est que dans les dîners de cérémonie ou dans les restaurants à la mode que l'on peut déguster la cuisine traditionnelle d'apparat: mets créoles préparés à la chinoise, soupe au poulet à sauce de champignons, dégustée dans des tasses avec des cuillères de porcelaine peinte, canard laqué aux champignons chinois, poisson « rouge » au gingembre, riz à la Cantonaise avec œufs et viande hachés et « yao » (sauce) dans une soucoupe, baguettes traditionnelles pour manger le tout... et vin d'Alsace.

Il y a quelques écoles franco-chinoises, autorisées moyennant qu'on y enseigne le français. Ces écoles sont à la charge des parents; on y trouve même quelques maîtres venus de Chine à cet effet: on y apprend le chinois et le calcul sur les abaques (bouliers). Mais beaucoup d'enfants chinois ne fréquentent pas ces écoles, trop chères, et vont tout simplement à l'école communale, voire au lycée.

Ecoles et fêtes témoignent du respect des Chinois pour le passé de leur ancien pays..., mais il s'agit de rites presque morts plutôt que d'un amour vivant. Cela n'arrête guère le mouvement de fusion avec la société créole. Les Chinois se montrent très perméables à ce milieu, et les créoles les y accueillent facilement; ils s'incorporent rapidement au « melting-pot » réunionnais, ils ne sont pas les premiers et on n'y fait guère attention. Le mot « chinois » évoque beaucoup plus une profession, celle d'épicier, qu'une race étrangère. L'incorporation au catholicisme précipite l'osmose, que l'arrêt de l'immigration, la rupture pratique des relations avec la Chine accélèrent encore. Pour placer leurs capitaux, les Chinois, qui répugnent maintenant à les envoyer en Chine, achètent des maisons, et

même de la terre..., ce dernier fait est encore rare, mais significatif (1). La vieille opposition créole semble disparue, sauf dans le terme méprisant de « Chinetoock », employé parfois dans les altercations de quartiers. Attaqués par un hebdomadaire parisien (2), les intérêts des Chinois et Indiens ont été défendus par une mission économique réunionnaise à Paris; les banques les soutiennent et leur facilitent les importations par des ouvertures de crédit; on a besoin d'eux et on les a adoptés.

#### *Les Z'Arabes.*

Très différent est le genre de vie des Indiens que, traditionnellement, on nomme Z'Arabes (3), puisqu'ils sont musulmans. Nous les avons vu arriver avec un léger décalage par rapport aux Chinois, et surtout en moins grand nombre. Il y en aurait, d'après les estimations sérieuses (4), 2 500 dans l'île, dont 800 à 900 à Saint-Denis, familles comprises; autrement dit, 350 à 400 maisons de commerce, dont 100 à Saint-Denis.

Il s'agit, on le sait, non pas d'Indiens malabars immigrés par contrat de 1861 à 1885, mais d'Indiens indo-européens, venus presque tous du Goujérat, embarqués à Bombay, d'où leur nom d' « Indiens de Bombay ». Arrivés pauvres, avec leur fez rouge, leur chemise aux pans flottants sur le pantalon, leur barbe, leur machine à coudre, ils s'établissaient tailleurs en plein vent, fripiers, et dès qu'ils le pouvaient, marchands de tissus.

Ils détiennent à la Réunion 85 à 90 % du commerce de détail des textiles et 60 à 75 % du commerce de gros; ils forment maintenant une bourgeoisie d'affaires. Comme les Chinois, ils se soutiennent entre eux, et, avec ténacité et initiative, ils s'efforcent de répondre au goût du client, puis de diriger et de développer ce goût. Leurs magasins, à Saint-Denis, s'alignent dans la partie centrale de la rue du Barachois et surtout des deux côtés de la rue du « Grand-Chemin », axe commerçant de la ville, qu'ils animent. Il y a là une véritable cité musulmane, avec sa mosquée et ses devantures à noms évocateurs: Issop, Moullan, Affejee, Saffla, Moussa, Dindar, Banian, et ses prénoms: Ibrahim, Israël, Ammode, Mammode, Kassim. Si la rue, large, asphaltée, bordée de vitrines, sillonnée d'autos, a peu de cachet, l'intérieur des boutiques évoque le souk; on y est accueilli très courtoisement par d'affables Indiens coiffés du « turban » (5), et souvent barbus. La Chambre de Commerce musulmane, devenue illégale en 1948, a été dissoute; simples adhérents à la Chambre de Commerce française, les Z'Arabes doivent se contenter de la répartition qu'elle fait des devises pour achat à l'étranger. Ils sont donc théoriquement à égalité avec les commerçants créoles, mais l'importance de ceux-ci est bien négligeable.

Alors qu'en ville le Chinois n'est qu'un épicier, le Z'Arabe, avant tout marchand de tissus, vend aussi tout ce qui n'est pas alimentation. Si certains n'étaient que des coupons de cotonnades venus de France ou de l'Inde, la plupart vendent de la confection, des souliers, des chapeaux, des casques, de la lingerie, des sous-vêtements; des chaussures, ils sont passés à la maroquinerie, puis aux articles de bureau, puis aux articles ménagers ou de confort: vaisselle, cristallerie, bijoux, machines à coudre,

(1) Par exemple à Saint-Gilles-les-Hauts.

(2) « Climat ». Mai 1949.

(3) On dit: « Je vais chez le Z'Arabe » et jamais « chez l'Arabe ».

(4) Chambre de Commerce musulmane.

(5) En réalité, sorte de fez peu élevé.

radio. On conçoit qu'à l'inverse des boutiques chinoises, le magasin z'arabe ne peut s'installer partout, faute de clientèle; il ne s'en trouve que dans les agglomérations urbaines d'une certaine importance. A Saint-Pierre et surtout à Saint-Denis, les Z'Arabes tiennent de véritables « grands magasins » où ils vendent des articles hétéroclites mais de qualité et d'usage très différents du bric-à-brac chinois: frigidaires, pendulettes, montres, cameras, appareils photos, disques, classeurs et fichiers, meubles métalliques, literie, glaces, lustres, appareillage électrique, articles ménagers, machines à écrire. Certains dirigent des ateliers de meubles et font venir à cet effet des bois scandinaves; ils se font donner par les grandes marques l'exclusivité de la vente dans l'île de certains produits: tel Z'Arabe représente les machines à coudre Husqvarna, les radios Centrum, les montres Lip, les pendulettes Jaz, les appareils photos Zeiss-Ikon, les matelas Dunlopillo, les bicyclettes « Perle », les meubles métalliques Ronéo; le même magasin fournit indifféremment un service à café ou une motocyclette. A chaque arrivage de bateau, les Z'Arabes publient dans la presse la liste des objets reçus et ils convient le public à venir les admirer. C'est par eux que le goût du confort et l'idée de s'équiper en biens de consommation pénètre dans la population; ils savent fort bien utiliser l'accroissement du pouvoir d'achat depuis 1948 et créer des besoins nouveaux; quelques grosses maisons sont en relations suivies avec des firmes américaines, suédoises, suisses, hollandaises. Les Z'Arabes se ravitaillent cependant en France dans la proportion de 80 %; ils achètent les tissus dans le Nord, les chaussures à Romans. Des commissionnaires, en France, font les expéditions à leurs correspondants insulaires. Quelques-uns de ceux-ci vont en France prospecter de temps en temps les grandes marques; l'un d'eux possède en plein centre de Paris un magasin qui ravitaille sa maison de Saint-Denis. Il s'agit là d'exceptions: la plupart des boutiques de Z'Arabes sont modestes; mais ceux qui ont des capitaux à placer achètent des immeubles en ville ou des villas à Cilaos ou à Hell-Bourg (1).

Par bien des côtés, leur installation à la Réunion rappelle celle des Chinois. Arrivé entre 1880 et 1900, le premier ban était formé de célibataires, ou d'isolés qui ne firent venir leur famille qu'après réussite. Une seconde génération est née en partie à Bourbon. La « Partition » de 1947 a fait d'eux, théoriquement, des sujets de la République Indienne, mais comme minoritaires musulmans assez mal vus de New-Delhi; n'étant soutenus ni par cet Etat, qui les méprise, ni par le Pakistan, dont ils ne relèvent pas, tenus à l'écart par les créoles à cause de leurs coutumes, ils se sentent apatrides, isolés, et ils en souffrent; retirés des affaires, ils ne rentrent pas aux Indes; pour le moment, ils vivent entre eux et visitent leurs parents et relations musulmanes de Maurice. Ils désirent la nationalité française, accordée aux jeunes qui optent à leur majorité. Depuis 1947, l'immigration est à peu près stoppée, en tout cas elle est très difficile, même subrepticement.

A l'inverse des Chinois, les Z'Arabes constituent un milieu très fermé, et leur fusion avec les créoles sera longue à réaliser. C'est que le Chinois adopte tous les usages avec une souplesse et un opportunisme dont l'Islam ne peut s'accommoder. Car il s'agit de musulmans sans fanatisme, mais convaincus, pratiquants, et qui se sentent solidaires de l'Islam universel.

(1) Pour quelques créoles, l'activité de certains Z'Arabes irait jusqu'au trafic clandestin de produits précieux — celui de l'or avec Maurice, par exemple. Rumeur évidemment incontrôlable, et peut-être gratuite.

Ils restent fidèles à des coutumes en lesquelles ils aiment voir revivre leur civilisation, beaucoup plus que l'Inde natale. Beaucoup d'anciens frappent par la gravité avec laquelle ils accomplissent leurs charges sociales, professionnelles, religieuses; certains sont d'éducation et de manière raffinées.

De secte sunnite (1), ils observent strictement le Ramadan, font leurs ablutions cinq fois par jour, paient la dîme; le jour de l'Iddud Daha (fête d'Abraham), tous les magasins musulmans sont fermés. Leurs imans sont des professionnels payés par la Communauté. Celle-ci, qui a une existence légale, est administrée par un Conseil qui fixe les taxes, administre la mosquée, dirige les activités religieuses, organise les pèlerinages à La Mecque. Tous les vendredis, à 13 heures, a lieu la cérémonie à la mosquée; il y a neuf mosquées dans l'île (2), chacune avec son iman; celle de Saint-Denis en a trois. L'entrée n'est accordée, évidemment, qu'aux hommes et aux garçonnets, pieds nus, le turban sur la tête; après les ablutions et des prières individuelles, les fidèles écoutent un sermon, puis une prière collective en arabe, et parfois un nouveau sermon en goujerati; la cérémonie se termine par des prières individuelles. Pour les funérailles, le cortège va directement de la maison mortuaire au cimetière musulman; parfois, cependant, il passe à la mosquée.

Les mariages consistent en une prière à la mosquée ou à domicile, en présence de l'iman et du représentant de l'épouse, laquelle n'assiste pas à la cérémonie. Il est très rare qu'on fasse enregistrer l'acte à la mairie. Il arrive qu'un « Z'Arabe » voyageant pour ses affaires, ramène d'Afrique du Sud des cadeaux pour ses enfants: un train électrique pour le cadet, une épouse pour l'ainé, qui n'a plus qu'à s'exécuter. La polygamie n'existe plus, tant en raison des charges financières que de l'influence du milieu. Mais si les fillettes sortent, femmes et jeunes filles, à partir de la puberté, restent d'habitude à la maison; elles ne sortent qu'exceptionnellement, surtout les jours de fête, et en grand costume; cependant, sous l'influence du milieu, cette habitude de claustration relative se perd assez vite.

Les Z'Arabes ont gardé leur costume indien. Les hommes âgés portent tous les jours le turban gris ou noir, parfois soutaché de motifs divers, et souvent la longue redingote de teinte claire, grise ou marron, tombant sur un pantalon étroit; ils marchent majestueusement avec une canne à pommeau; les femmes et jeunes filles ont de larges pantalons d'organdi ou de soie bleue pâle ou rose, et des « saris » de même couleur, tout étincelants de paillettes argentées, et dont un pan leur recouvre la tête; elles agrémentent leur beauté en plantant sur le nez ou sur la joue un clou d'argent ou d'or; elles ont au bras les neuf bracelets d'argent ciselés par le bijoutier malabar. Ainsi parées, elles sont d'admirables Hindoues; très vite, hélas, elles épaississent et deviennent des matrones imposantes.

Les anciens parlent entre eux le goujerati; mais il se perd. Il n'est même pas enseigné dans la Médersa, école franco-musulmane de Saint-Denis. Les Z'Arabes parlent donc de plus en plus créole. Ils mangent à la mode indienne, avec les doigts, le riz, le pain; pas de porc, pas de gibier, pas de vin, pas d'alcool; ils boivent de l'eau et du thé à la fin du repas. Ils ne mangent que de la viande sacrifiée par un boucher musulman qui leur est spécial, et qui récite une prière avant de tuer l'animal.

Le mobilier et le logement n'ont rien d'original mais, pour tout le reste, les usages musulmans séparent les Z'Arabes des créoles. Ils ne se convertissent pas au christianisme, ils n'épousent pas de créoles, sauf exception rarissime. La medersa enseigne le Coran à 180 élèves environ, avec des professeurs recrutés aux Indes grâce à la Communauté. Celle-ci

(1) Et non pas, comme on le croit, sectateurs de l'Aga-Khan.

(2) Saint-Denis, Sainte-Marie, Saint-André, Saint-Benoît, Saint-Joseph, Saint-Pierre, Saint-Louis, Saint-Paul, le Port.

reçoit parfois des marabouts, des intellectuels coraniques. Costumes, rites, claustration, loi coranique, tout écarte les Z'Arabes du reste de la population. Le centre de ralliement des Chinois n'est plus Canton, et ce n'est pas Pékin; celui des Z'Arabes n'est plus Bombay, mais c'est La Mecque. Tous y vont, si possible, une fois dans leur vie, les femmes aussi, si elles le désirent. Les Messageries Maritimes et Air France organisent pour les musulmans de la Réunion, de Maurice, des Seychelles et de Madagascar, des pèlerinages annuels à La Mecque. Il est curieux d'assister au retour: en grands costumes, toute la colonie musulmane de Saint-Denis vient accueillir à l'aéroport les pèlerins qui descendent du Constellation. Ceux-ci, graves et émus, donnent le baiser de paix, c'est-à-dire une accolade lente et silencieuse, à ceux qui les attendent; ces derniers à leur tour, se le donnent mutuellement..., l'accolade se transmet ainsi à toute l'assistance: salut de l'Islam, solidarité religieuse et sociale du monde musulman, d'une gravité impressionnante.

Chinois et Indiens musulmans détiennent donc une importante partie des capitaux réunionnais. Ils réagissent différemment en face de la société créole. Mais si l'on peut dire que le Chinois, resté d'allure populaire, s'y fond beaucoup plus aisément que le Z'Arabe, d'une bourgeoisie distante, il faut bien préciser qu'au fond la vie secrète de ces milieux asiatiques reste encore mal connue.

### 3. - La grande bourgeoisie créole.

Les grandes familles blanches ne s'inquiètent pas outre mesure du trafic asiatique, parce qu'elles détiennent encore le principal du grand commerce et des leviers de commande et, semble-t-il, pour assez longtemps. Elles le détiennent de père en fils, depuis toujours; aussi pensons-nous que l'étude de leur mentalité doit nous fournir l'explication de la marche et de la stagnation de l'île. Rarement caractère humain s'est répercuté plus nettement sur le genre de vie d'un pays.

On peut dire que quatre-vingts familles détiennent toute l'économie de l'île. L'aristocratie blanche contrôle en totalité le commerce d'exportation, puisqu'il est aux mains de la Société des Fabricants de Sucre et des quatre ou cinq maisons d'exportation de vanille, essences et rhums. Le commerce d'importation est plus dispersé: une trentaine de maisons à Saint-Denis, quatre ou cinq à Saint-Pierre, en majorité créoles. Le transit, la banque relèvent également des gros Blancs, autrement dit presque tout le contrôle des échanges, qui est sous l'autorité de la Chambre de Commerce de la Réunion, citadelle des hommes d'affaires de l'île.

Il est symptomatique que c'est pratiquement ce seul commerce extérieur qui intéresse les créoles. Kopp l'avait déjà signalé en 1935: le commerçant, écrivait-il, penserait déchoir s'il faisait autre chose que de l'import-export. Or, ce trafic, qui consiste simplement à faire venir les marchandises les plus diverses et à les céder à des revendeurs, prouve la répugnance à organiser en largeur ou en profondeur le rassemblement, le triage, la redistribution, le transport, dans un marché intérieur véritable. « Tout le monde vend n'importe quoi à n'importe qui, n'importe comment » (1). On ne peut que le confirmer, lorsqu'on sait pouvoir

(1) Revue Agricole, nov. 1935. Kopp: La Réunion au seuil de la crise.

acheter dans le même magasin, indifféremment, des tonnes de barres de fer ou des microsillons.

Ces grandes familles descendent très souvent des « Habitants » d'autrefois. Celles qui résident dans leurs propriétés des quartiers sont maintenant peu nombreuses; elles préfèrent leurs hôtels de Saint-Denis et de Saint-Pierre. Elles sont au premier rang des grands producteurs de cannes, mais elles ont renoncé aux sucreries: des treize usines, neuf sont groupées en trois trusts industriels; les trois autres appartiennent à des sociétés anonymes. Les « usiniers » sont les grands féodaux de la Réunion, avec les grands propriétaires, les membres des Conseils d'administration, le haut personnel des bureaux, les gérants des compagnies sucrières: une trentaine de grands seigneurs. Enfin, les membres des professions libérales: médecins, avocats, professeurs, hauts fonctionnaires complètent cette société.

Les membres de ces diverses catégories forment l'élite de l'île; cette élite est responsable du sommeil de la Réunion de 1880 à 1935; le réveil économique, en revanche, lui est dû en partie; depuis la guerre surtout, la radio, l'avion, ont brusquement rapproché cette élite de la métropole: le rythme des affaires s'en est accru; la bourgeoisie créole a, croyons-nous, réalisé que, dans un monde devenu très petit, l'île devait s'adapter ou mourir. Beaucoup d'hommes d'affaires ont pris l'habitude d'aller fréquemment en France; le va et vient incessant des fonctionnaires et chargés de mission a été contagieux et a remis en marche l'activité réunionnaise.

Le rythme de cette activité n'a rien, du reste, de haletant: les bureaux ouvrent vers 7 h. 30 - 8 heures et, dans les salles fraîches, sous le ventilateur à la saison chaude, le travail se déroule sans excès de vitesse jusque vers 11 h. 30; les magasins ferment vers midi. On rouvre vers 14 h.-14 h. 30, on ferme à nouveau vers 17 h.-17 h. 30. L'homme d'affaires rentre alors dans sa maison, au milieu d'un ravissant jardin, si possible rue de Paris, et y trouve des amis venus converser sous la varangue; c'est « l'apéritif », avec petits gâteaux et glaces, qui peut se prolonger jusqu'à 9 heures du soir; on cause on écoute des disques, on discute des nouvelles locales, on parle politique; les enfants viennent saluer, avec leur nénaine; ou bien c'est la femme qui attend le mari et la voiture pour aller chez des amis. L'aristocratie créole, dans un pays où les distractions sont rares, a gardé le goût de ces « visites » du genre d'autrefois. C'est que cette « société » qui parle avec admiration littérature et art, lit très peu; il est bien rare de trouver une bibliothèque chez un bourgeois créole. On admire, cependant, la « culture », on se précipite aux conférences mondaines de l'Alliance Française et aux expositions de peinture. Une « Académie de la Réunion » groupe les érudits locaux et leurs mécènes, une « Société des Sciences, Lettres et Arts » demande aux grands esprits de passage (professeurs, hauts fonctionnaires, religieux) des conférences supplémentaires. On se gargarise des nombreux poètes créoles, on prépare sa toilette pour les courses du dimanche: il y a, en effet, une Société de Courses Hippiques, dont les membres font venir de France à grands frais chevaux et jockeys qu'ils entretiennent en mécènes.

On est à l'affût des nouveautés: on commente la liste des arrivants ou des partants par avion ou par bateau; on envoie aux arrivants un « petit garçon » porteur de fleurs et de fruits disposés avec art sur un plateau orné de broderies de Cilaos: égards et politesse charmante, reste du temps jadis. Ou bien on reste au calme chez soi, sous la varangue, à lire le journal en fumant sa pipe. Charme et insouciance.

Marius et Ary Leblond évoquent avec une tendresse filiale cette « Civilisation de la Varangue », cette vie sociale des créoles blancs qui

vers 1900-1930 se passait en visites, toilettes, jardins, calèches, cadeaux, bals, babioles, papotages charmants où se gaspillaient l'intelligence et l'activité de la race, qu'ils auraient souhaité davantage « sokolisée ».

Ce genre de vie facile, anémiant et désuet que le créole a reçu de ses pères, il le passe souvent à ses enfants. Terriblement gâtés dès le plus jeune âge par les nénaines et l'entourage, les enfants blancs sont accoutumés à se faire servir. Au lycée, sauf exception, le fils de famille se laisse volontiers vivre. Il sait qu'il aura la succession paternelle et qu'il épousera la fille d'un riche planteur; il en tire un certain contentement de lui et un rendement modéré. Bachelier, souvent à 21 ans, il « part pour France » aux frais de l'Etat; il fait son droit à Aix, ou sa médecine à Montpellier ou à Paris, sa dentisterie à Bordeaux; assez souvent il s'y marie et revient, sept ou huit ans après, à moins qu'il ne se fixe en métropole; on trouve beaucoup de Réunionnais dans la zone méditerranéenne, et une colonie créole à Paris.

Les créoles blancs, peu nombreux, et qui tiennent jalousement à la pureté de leur race, sont heureux si leur fils épouse une métropolitaine; ils évitent ainsi ces mariages consanguins, fléau des grandes familles de l'île, qui sont toutes parentes, et souvent à plusieurs générations; l'afflux de sang nouveau est le bienvenu. Ainsi, la plupart des grandes familles ont parents et alliés en France; elles se précipitent, à chaque arrivée d'avion, aux boîtes postales où elles rencontrent les plantons des bureaux, les Z'Arabes et les métropolitains. Autre occasion de papotages.

Les grandes familles créoles sont riches; elles possèdent fréquemment deux autos, un chauffeur qui conduit les dames et attend devant les magasins. L'auto a permis à beaucoup de bourgeois de quitter leur maison de la ville basse pour s'installer à la Montagne, où ils se font construire des villas luxueuses et confortables; les soirées et les nuits fraîches reposent, à la saison chaude, de l'étuve de la côte. Les bourgeois qui vivent en ville montent alors leurs familles dans les Hauts, où ils possèdent ou louent une villa: à Hell-Bourg, à Cilaos, à la Plaine des Cafres; les médecins, les notaires, les gens dont le travail exige la présence en ville tous les jours vont au Brûlé: c'est un spectacle pittoresque, entre Noël et le Jour de l'An, de rencontrer en ville des camions lourdement chargés de literies, de caisses, de « tentes », parfois d'armoires et de tables: ce sont les départs dans les Hauts; tous les soirs, entre cinq et sept, des processions d'autos grimpent lentement les 65 lacets et les multiples « contours » de la route du Brûlé: ce sont les maris qui rentrent du travail.

A la saison fraîche, les grands bourgeois vont à Saint-Gilles où ils ont une autre villa. A l'heure du bain, on fait assaut d'élégance; le reste du temps, la plage est déserte et on s'ennuie ferme: la jeunesse de quinze à vingt ans ne lit pas, n'excursionne pas, ne campe pas: elle joue sur le sable à « becque la terre », c'est-à-dire à « plante couteau ».

Cependant, à l'exemple des métropolitains, l'éventail des activités se développe assez vite depuis quelques années. De grands créoles se mettent à ouvrir quelques magasins de détail, portant surtout sur les produits de luxe et les articles de Paris. Il y a à Saint-Denis deux piscines, des clubs de tennis, tout cela en fait fréquenté par les Blancs; la pêche sous-marine a fait son apparition. Mais la grande, l'essentielle distraction, c'est, de cinq à huit, à Saint-Denis, la promenade au Barachois, où les fils et filles de famille se font un devoir d'aller parader tous les soirs.

#### 4. - Les Z'oreils.

Ce nom inesthétique s'applique aux métropolitains d'importation récente. Son origine est ancienne, son étymologie mystérieuse, son orthographe variable (zoreille). C'est, en tout cas, un terme péjoratif. Le créole, en effet, accuse le métropolitain de deux traits infâmant : il arrache aux Réunionnais les emplois lucratifs, il affiche des airs méprisants, fait la leçon à tout le monde, et finalement ne fait guère autre chose qu'emplir ses poches.

En réalité, la départementalisation a profondément modifié le régime d'importation des « zoreils ». Au temps colonial, il y avait très peu de métropolitains ; ils étaient presque tous hauts fonctionnaires, ils participaient à l'indolence et à la bonne vie créole, ils n'empêchaient personne de dormir. Vue la répugnance des Français à s'expatrier, on envoyait trop souvent des gens qu'on préférerait savoir loin, ou désireux d'un travail facile et bien payé. Il y eut d'inévitables abus.

Depuis 1948, un parachutage intense de métropolitains a été opéré sur l'île. Il a fallu, en effet, y organiser tous les services administratifs d'un département et rattraper cinquante ans de retard. Cela supposait un personnel technique nombreux, faisant partie des cadres des diverses administrations, ce qui empêchait pour plusieurs années les créoles d'y participer. De là est né, chez ces derniers, un complexe tenace de frustration et une impression de colonisation, voire de brimade.

Les Zoreils furent mal accueillis. Ils laissèrent trop voir leur ahurissement devant le retard de l'île, leur joie naïve de toucher de fortes primes, leur sévérité devant une incurie de cinquante ans, leur mécontentement devant les critiques. Ils vécurent donc surtout entre eux. Le créole est méfiant ; il n'ouvre sa varangue qu'après avoir longtemps observé, et rares sont les métropolitains reçus chez lui. Parmi les nouveaux venus, certains, du reste, ne furent guère à la hauteur de leur tâche : c'étaient évidemment les plus bruyants, et, bien entendu, la critique généralisa. Tous bénéficiaient d'indemnités et d'avantages sans lesquels ils ne seraient pas venus, mais dont l'ampleur même suscitait l'indignation de ceux qui n'avaient pas part au festin. Les Zoreils cependant adoptèrent vite les usages créoles : l'apéritif familial, la montée dans les Hauts, le bain à Saint-Gilles. Ils firent connaître d'autres habitudes : le goût du sport, du camping, des week-ends, habitudes que les créoles prirent vite, et aussi la coutume d'aller fréquemment en France. ce qui est un grand pas vers le progrès. Contacts nouveaux, habitudes nouvelles, éminemment profitables aux Réunionnais qui ont appris les notions d'activité et de rendement, et aux métropolitains qui apprennent une méfiance salutaire pour l'agitation.

La plus grande partie du personnel métropolitain arrivé depuis la départementalisation s'est mise au travail avec compétence et énergie. Et, à force d'entendre ces techniciens décrire les réalisations agricoles mondiales, montrer l'inadaptation économique de l'île, suggérer et préparer les mesures de redressement, réaliser des améliorations quotidiennes, à force de les voir, en dix ans, transformer les conditions de vie et de travail à la Réunion, la population a finalement — du moins nous l'espérons — reconnu qu'il y avait eu du bon travail. La meilleure preuve, c'est qu'elle y collabore de plus en plus et de mieux en mieux.