

## Déplacements

Une réalisation qui a propulsé il y a 120 ans la colonie de La Réunion dans l'ère industrielle

## 12 juillet 1882 : le chemin de fer était livré

Déjà au 19<sup>ème</sup> siècle, la circulation des personnes et des marchandises n'était pas facile dans le pays. Notamment à cause du relief et l'île était pratiquement coupée en deux: d'un côté, l'île "sous le vent", de l'autre, l'île "au vent". La solution pour relier ces deux "micro-régions" passait donc par une «combinaison route-mer».

Ainsi, le cabotage a été le moyen le plus utilisé jusqu'à la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, tant pour le transport des marchandises que des personnes. «Il existait même un service de bateaux de passage pour contourner l'obstacle de la Falaise, plutôt que de laisser le voyageur le franchir par la diligence, plus longue et plus coûteuse». (1)

Et, au vu d'une conjoncture économique assez favorable, les autorités coloniales et parisiennes se lancèrent donc dans la création de ports. L'idée d'en construire un à Saint-Pierre ayant été abandonnée, c'est sur l'Ouest que le projet s'est déplacé. Un projet qui «avait pour originalité de lier la construction d'un port dans la baie de Saint-Paul avec celle d'un "tramway" ou "chemin américain" pour faciliter la desserte de l'établissement portuaire». Idée concrétisée dès 1865 avec «l'idée de la construction d'un vrai chemin de fer de 88 kilomètres entre Saint-Leu et Saint-Benoît».

Une ligne  
"de ceinture"

Avec l'ouverture du canal de Suez, en 1869, la nécessité d'avoir un vrai port à La Réunion se posait avec plus d'acuité. Le choix de l'emplacement de La Plaine des Galets

était envisagé. «Le projet portuaire vite complété par un projet de chemin de fer de ceinture de Saint-Benoît à Saint-Pierre, passa pendant quatre années par toutes les phases qui devaient permettre son étude attentive». Ce qui ne s'est pas fait sans mal.

«Le cahier des charges définitif prévoyait la construction d'une ligne de 123 kilomètres de Saint-Pierre à Saint-Benoît, en passant par Saint-Paul, le port de la Plaine des Galets, Saint-Denis et les quartiers intermédiaires. Longeant et quelques fois, coupant à niveau la route nationale qui venait d'être achevée et que la colonie avait réussi à soustraire à l'appétit des concessionnaires, cette ligne, dite de ceinture renforçait — mais comment faire autrement — la structure périphérique des communications insulaires. Elle mettait en relation les grandes zones productrices en franchissant au moins cinq obstacles naturels très importants: au vent, la rivière du Mât et la rivière des Pluies, sous le vent la rivière des Galets, à proximité du futur port, et la rivière Saint-Étienne juste avant Saint-Pierre; enfin et surtout, au Nord par une succession de tunnels, la Montagne (La Falaise), dont on estimait devoir extraire 145.000 mètres cubes de roche et de terre.»

**12%  
de la longueur  
totale  
en ouvrage d'art !**

Mais le maître mot fut: économie. «Nul doute qu'à La Réunion, la volonté de construire au moindre coût constitua un élément fondamental de la

conception pour ne pas renouveler l'expérience mauricienne, jugée ruineuse, pour gagner les faveurs de l'État, qui donnait des terrains domaniaux, et surtout, peut-être pour réduire les réticences des Réunionnais qui refusèrent d'enrichir inconsidérément une compagnie privée. On a même l'impression que la perturbante modernité du train à vapeur provoqua quelques réactions craintives (...). Au nombre desquels: le bouleversement des habitudes, les risques d'accident...

Les travaux, démarrés en 1879, devaient durer entre 6 et 10 ans. En partie à cause de la «proportion d'ouvrages d'art: 92 aqueducs et 65 ponts) représentant 12% de la longueur de la ligne». Un taux supérieur à ce qui avait été réalisé ailleurs, jusque là.

Mais l'essentiel de l'établissement de la voie fut réalisé en 1881. «En douze mois, on posa plus de 108 kilomètres de rail sur les 125.222 qu'en comporta finalement la voie réunionnaise». Et sept mois seulement pour construire les gares. «La ligne était l'œuvre de milliers d'ouvriers (huit mille environ, au total) (...). Des emplois essentiellement occupés par des Réunionnais, pour ce qui est des gros travaux de terrassement et de déblaiement, suite à l'échec d'une tentative de recrutement sur le Mozambique. En revanche, les postes les plus qualifiés ont été occupés par des Européens: Français ou Piémontais...

Pour quelles  
retombées ?

Contrairement à ce que l'on pense généralement, la déchéance de la compagnie de chemin



Une des locomotives de l'ancien chemin de fer de La Réunion. (photo W. R.)

de fer est à relier à ses «médiocres résultats d'exploitation». D'où une reprise en main par l'État, suivie, quelques années plus tard, par une sorte de "nationalisation". Mais pour tout un tas de raisons, l'implantation du chemin de fer n'a pas atteint les objectifs fixés, à savoir la dynamisation de l'économie réunionnaise: livraison tardive du port de La Pointe des Galets, mais surtout concurrence des entreprises de batelage.

Malgré les améliorations apportées, le chemin de fer ne "décollait" pas en terme de trafic de marchandises. Et les résultats ont été décevants: «On avait voulu ou cru sauver une monoculture en imposant un double monopole des transports. On prenait d'emblée le risque de mettre à mal la rentabilité financière globale du nouvel outil économique. C'est ce qui se produisit».

Et la conclusion est sans appel: «Avec l'arrivée du che-

min de fer, La Réunion entrerait dans l'ère industrielle. Mais cette voie ferrée qu'elle n'avait ni conçue ni financée, révélait en même temps brusquement le fossé qui séparait désormais une colonie d'ancien régime économique et social, de sa métropole, de plain-pied, elle, dans l'ère scientifique et technique».

Toujours est-il que ce chemin de fer réunionnais, dont le montant des travaux a été supérieur aux prévisions, a coûté moitié moins cher que son homologue mauricien.

Autre élément de réflexion: ce chemin de fer a été conçu pour répondre à des besoins qui n'étaient pas ceux exprimés par la population réunionnaise, mais pour permettre à une économie coloniale, à des industriels métropolitains de se développer. On comprend dès lors pourquoi il n'a pas offert toutes les retombées escomptées, d'une manière générale.

Mais peut-on comprendre les raisons de ceux qui ont pris purement et simplement la décision de fermer définitivement ce chemin de fer? Car la situation économique et sociale de l'île était, dans les années 1960, totalement différente de ce qu'elle était un siècle plus tôt. Et déjà des signes avant-coureurs d'une progression démographique apparaissaient. Avec tout ce que cela comporte en termes d'aménagement et de développe-

Dominique Besson

(1) Toutes les citations en italique sont empruntées au texte d'Edmond Maestre "Naissance et premiers développements d'un outil économique: le chemin de fer de La Réunion", paru dans l'ouvrage "Économies et sociétés de plantation à La Réunion" - Publications de l'Université de La Réunion - avril 1989.

## 120 ans après : la problématique est-elle différente ?

## • Les difficultés de circulation intérieure posent toujours problème

Nos ancêtres connaissaient aussi des difficultés de circulation intérieure, et l'île était pratiquement coupée en deux parties: d'un côté, l'île au vent, de l'autre l'île sous le vent. Pour les relier: la route de la Falaise (aujourd'hui route de la Montagne), réputée dangereuse à l'époque. Les autres axes routiers n'étaient que peu nombreux, cela était dû aux 750 ravines et aux 13 rivières, qui en période de pluies, rendaient on ne peut plus difficile toute possibilité de circulation, sauf à construire des ouvrages d'art en nombre suffisant.

## • Les durées de parcours n'ont pas baissé

En 1900, écrit Daniel Vaxelaire (1), ce sont "les temps modernes": «Le chemin de fer est le seul moyen rapide pour se déplacer dans l'île: il ne faut en 1900, que deux heures et demi pour aller de Saint-Denis à Saint-Pierre, contre plus de deux

jours vingt ans plus tôt».

Et 102 ans plus tard, en 2002, pour faire Saint-Denis/Saint-Pierre, il faut combien de temps? Deux heures, au moins!. Vous avez dit... progrès?

## • La route n'est toujours pas la meilleure solution

Si le développement du réseau routier ne se posait pas tout à fait de la même façon il y a 120 ans, nos ancêtres avaient néanmoins mis en place des solutions "combinées": route plus chemin de fer, route plus bateau, notamment. Aujourd'hui, on parle d'axes mixtes, de TCSP, de solutions alternatives au "tout automobile".

## • La construction des ouvrages d'art: pas un problème insurmontable!

Il y a 120 ans, ceux qui ont construit les 92 aqueducs et 65 ponts nécessaires à l'implantation du chemin de fer n'ont pas posé en terme d'exploit leur réalisation. Et pourtant, on peut se demander légitimement s'il ne fallait pas un certain génie

pour construire — sans grue, sans autre matériel que pioche et bêche — ces ponts et ces aqueducs. Comment étaient taillées les pierres, si ce n'est à la main? Comment a-t-on pu extraire les 145.000 mètres cubes de roche et de terre, pour bâtir le tunnel de la Montagne, sans machine, comme celles aujourd'hui utilisées pour les travaux du basculement de l'eau? Et comme le disait un ingénieur de l'époque: «Le savoir faire des ingénieurs se chargera sans doute de nous prouver qu'il n'y a plus aujourd'hui d'obstacle que l'homme ne sache surmonter lorsqu'il veut s'ouvrir des voies de communication».

## • Bouleversement des habitudes et changement des mentalités

C'était l'une des questions posées il y a 120 ans. Elle se pose aujourd'hui. L'arrivée du chemin de fer allait changer les habitudes. Au 21<sup>ème</sup> siècle, ce sont toujours les mentalités et les habitudes qu'il faut faire changer. Cette fois, en ce qui

concerne le choix du moyen de locomotion utilisé pour se déplacer.

## • L'emploi d'une main d'œuvre locale et d'un encadrement extérieur

La construction du chemin de fer a employé une main d'œuvre locale pour les travaux ne nécessitant que peu de connaissances. Les réalisations utilisant un savoir-faire et des techniques particulières ont été confiées à des personnes venues de l'extérieur. Voilà pourquoi, pour la construction des grands équipements tels que la Route des Tamarins, le train-tram, leur exploitation, La Réunion se doit, dès aujourd'hui, de préparer la formation de celles et ceux qui auront à y travailler.

(1) Daniel Vaxelaire - "Portraits d'une île" - Histoire condensée de La Réunion - Azalées Éditions - juin 2002.