Étude secteur Patates à Durant/Butor

Éléments d'analyse du secteur Patates à Durant – Butor ;
Pour une politique partenariale de développement culturel



Laboratoire LCF – CNRS
Université de La Réunion
Mars 2011

Céline Bonniol
Laurent Hoarau
Nathalie Noël-Cadet
Jean-François Rebeyrotte

Sommaire

Introduction **page 4**

Première partie : Le Butor, évolution historique d'un quartier de Saint-Denis (1846 – 1952), note de recherche, textes et documents **page 6**

Introduction **page 6**

I) Cadre méthodologique **page 6**

A) Les limites du territoire

B) La démarche de recherche : d'abord une approche cartographique…

C) … puis une approche documentaire à la recherche de marqueurs chronologiques

II) Synthèse de la recherche **page 7**

A) Etat des savoirs et schéma d'évolution général des périphéries avant 1846

B) La seconde moitié du XIX^{eme} : de l'activité maritime à la récupération par le CFR

1) La Marine Richard au Butor

2) *Le Butor entre 1875 et 1878*

3) Le Butor à la fin du XIXeme siècle

C) Une origine du quartier Patates à Durand à situer entre 1892 et 1920

D) Les années 1930-1950 : Une vocation industrielle

III) Documents et Sources et sur l'histoire du Butor **page 17**

A) Documents

- Le Butor et la Marine Richard, L'affaires des privilèges 1858 – 1885
- La demande d'autorisation de Chane Ki, 1938
- Le Butor en 1975 à travers le cadastre
- 1980, Le Butor dans la presse après Hyacinthe
- 1991, Installation de Vollard à Jeumon
- Août 2000 : Connexion du TCSP, rupture de la route historique

B) Sources **page 26**

1 - Sources CFR

- Pas géométriques
- Dossier des versements CFR-1 / CFR-2

2 – Recensements

3 – Autres séries

Bibliographie histoire urbaine et patrimoine **page 29**

Deuxième partie : L'enquête sociologique, Les publics de *La Fabrik* **page 31**

I) Analyse **page 33**

II) Les limites de l'enquête sociologique **page 42**

III) Ouverture sur des pistes à approfondir : **page 43**

La problématique du développement culturel en lien avec le quartier

La dimension de la cohésion sociale, du lien social de la culture

Pour conclure vers des perspectives de collaboration

Troisième partie : Synthèse des Comités de Pilotage **page 51**

- Synthèse du Comité de Pilotage, Site expérimental « CultureS et territoireS », La Fabrik / 27 mai 2010 **page 51**

- Synthèse du Comité de Pilotage, Site expérimental « Culture et territoire », La Fabrik / 30 septembre 2010 **page 54**

Annexes : **page 57**

Annexe 1 : Contacts **page 58**

Annexe 2 : Cahier des charges de la Fabrik **page 59**

Annexe 3 : Réponse au cahier des charges **page 61**

Introduction

Le secteur d'étude Patates à Durant / Butor, fait partie de l'agglomération de Saint-Denis et se situe à l'Est de la ville, compris entre les ravines du Butor et de Pates à Durant. Les limites du quartier, telles qu'elles apparaissent dans le cahier des charges (voir en annexe 2, page 59) font ressortir un périmètre s'étendant à la ravine du même nom à l'Est, au Boulevard Jean Jaurès au Sud — comprenant l'ensemble scolaire en face de *La Fabrik* et le Théâtre de Champ-Fleuri au Boulevard Vauban (ou ravine du Butor) à l'Ouest, et enfin au bord de mer au Nord.

Le quartier apparaît alors comme composé de cinq entités distinctes, générant des flux de circulation et d'activités importants :
- Un espace administratif d'envergure comprenant le tribunal et le centre des impôts ;
- Un complexe sportif intégrant des installations de pratique et des lieux de formation et administratifs (CREPS, maison régionale des sports,...) ;
- Un pôle d'enseignement de près de 3 000 élèves (de la maternelle au lycée) ;
- Deux établissements publics fortement impliqués dans la création et la diffusion artistiques ;
- Une zone d'habitations conjuguant des logements de types résidentiel et social

À cette description se rajoute une actualité médiatique de « faits divers » mettant en lumière des difficultés sociales prononcées, indicateurs probables d'un malaise et/ou d'un mal-être actuels d'une partie des habitants du quartier.

La compagnie de théâtre Cyclone production, gestionnaire de l'équipement municipal *La Fabrik*, mène le projet d'associer des personnes issues d'environnements différents dans une démarche artistique et citoyenne. Le site Internet de la structure positionne les enjeux de *La Fabrik* : «La Fabrik n'est pas une structure de diffusion de spectacles avec une programmation régulière qui invite le spectateur à venir consommer du spectacle vivant. Elle n'est pas non plus une structure de production au sens strict du terme.

La Fabrik est un outil de développement culturel, un laboratoire artistique susceptible d'accompagner des projets. C'est un lieu ressource, au service des artistes motivés par l'exploration d'un autre rapport entre l'art et la population, en permettant d'associer les publics aux processus de création. La Fabrik est un espace de rencontres, d'échanges entre artistes et citoyens qui s'interpellent sur la place de l'acte artistique dans la société. »

Dans ces conditions l'étude projetée doit non seulement pouvoir révéler les composantes socioculturelles du quartier de Patates à Durant / Butor mais aussi servir de socle pour la mise en œuvre du « site expérimental pour un développement culturel ».

La commande de la Fabrik au LCF-CNRS se trouve ainsi au croisement de trois exigences :
- Rendre compte de l'évolution d'un quartier en y mêlant des approches historique, sociale et culturelle ;
- Concentrer le regard sur les caractéristiques de l'environnement social, culturel et économique ;
- Dégager des éléments susceptibles d'éclairer la réflexion en cours sur la poursuite des actions de développement culturel de *La Fabrik.*

La méthode adoptée pour répondre à la commande :
- Une étude documentaire visant à faire ressortir l'approche historique du secteur, mais aussi ses composantes socio-économiques actuelles ;
- Une enquête sociologique mettant en avant les pratiques culturelles des habitants par l'intermédiaire d'un questionnaire et d'entretiens individuels ; Cette enquête s'appuie également sur l'analyse des données INSEE

- L’organisation et l’animation d’un groupe de pilotage (dont la composition est choisie en partenariat avec La Fabrik) servant de socle à l’élaboration d’un projet de développement culturel en lien avec le quartier.

Première partie : Le Butor, évolution historique d'un quartier de Saint-Denis (1846 – 1952), note de recherche, textes et documents

Introduction

Cette recherche vise à dégager l'historique du quartier de Patates à Durand. La période de recherche s'étend du XIXeme au début du XXeme siècle. Cette recherche s'attachera surtout à dégager l'origine du quartier, cerner le lien des habitants avec la pêche et vise à situer le quartier dans le contexte global de l'évolution de Saint-Denis et plus spécifiquement du secteur de l'actuel Butor. L'oralité mise en perspective par les documents d'archives permettrait d'étudier le contemporain (1975 à 2000). Le récit final se présentant sous forme d'une synthèse mettant en évidence la mémoire « archivistique » du quartier ainsi qu'un volume documentaire permet d'accrocher ce récit dans des repères contemporains.

I) Cadre méthodologique

A) Les limites du territoire

Le Butor est le quartier le plus oriental du vieux Saint-Denis limité par la ravine du Butor. Vers l'Est, se trouvait le village de Sainte-Clotilde. L'extension urbaine des années 1980 a peuplé en continu toute cette région. Saint-Denis s'est ainsi peu à peu développé vers cette zone en se heurtant au milieu du XIXeme à la ravine du Butor. L'approche cartographique permet de cerner le quartier dans un espace naturel contraint, cadré par deux ravines : à l'Ouest la ravine du Butor, à l'Est celle de Patates à Durand. Au Sud, un bras de la ravine Patates à Durand ferme le territoire et rejoint la ravine du Butor. Cette configuration marquant les limites naturelles du quartier est modifiée à la fin des années 90 par la construction du Boulevard Sud. Le bras de ravine déjà supprimé par l'endiguement des deux ravines est remplacé par le Boulevard Sud qui joue le rôle de frontière avec le quartier de Montgaillard / La Trinité.

B) La démarche de recherche : d'abord une approche cartographique…

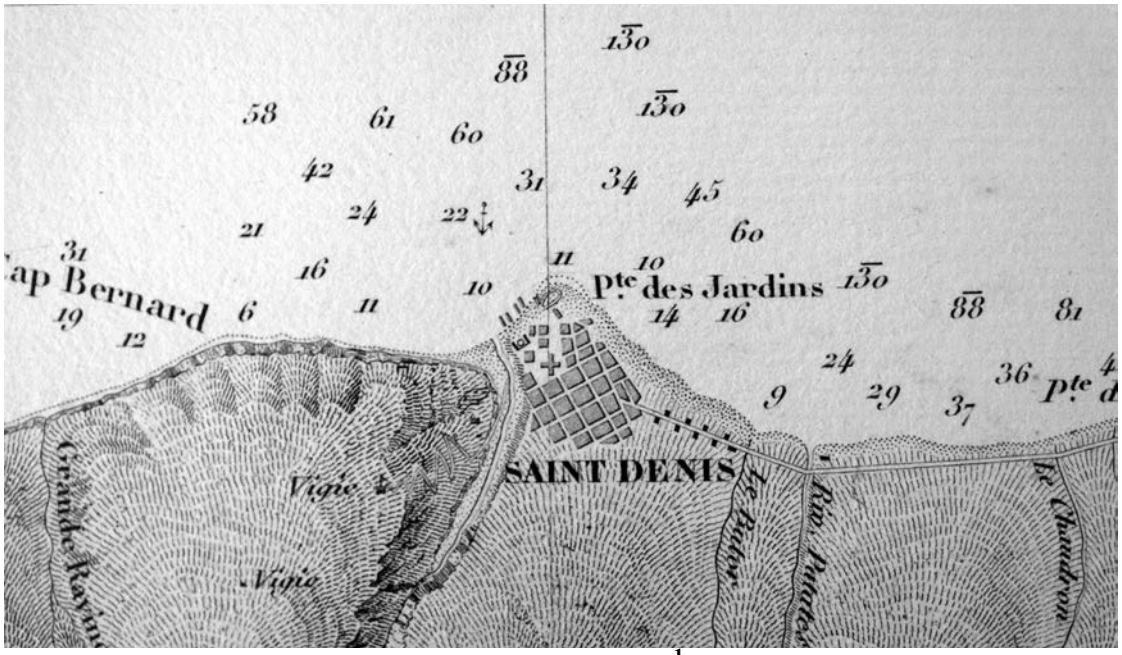
Nous reprendrons toutes les cartes historiques ainsi que les vues aériennes (notamment celle de l'IGN ou d'archives d'aménageur) pouvant contribuer à la localisation des sites repérés favorisant la lecture de l'évolution du quartier. Cette démarche vise à favoriser la compréhension de l'existant. Après autorisation des Archives, chaque carte significative sera numérisée, et dotée d'une autorisation d'exploitation sous contrôle du conservateur du fonds. Cette prospection portera sur les documents, les séries d'archives pertinentes (la série S par exemple consacrée aux Travaux Publics), ou encore les cartes anciennes qui seront reproduites avec les autorisations requises. Plusieurs périodes permettent de dessiner le quartier actuel du Butor. Il s'agit de voir comment, à travers une exploration des représentations cartographiques du quartier, le quartier évolue historiquement dans ses limites géographiques.

C) … puis une approche documentaire à la recherche de marqueurs chronologiques

Il s'agira de confronter cette documentation cartographique avec la recherche des publications permettant un repérage préalable et des documents permettant de retracer l'histoire des zones concernées. Cette bibliographie sera classée en dégageant notamment les mémoires de Master 1 et 2 (toutes disciplines confondues) permettant une synthèse des savoirs les plus récents. Chacun des documents consultés ou simplement identifiés sera référencé selon les normes bibliographiques.

II) Synthèse de la recherche

A) Etat des savoirs et schéma d'évolution général des périphéries avant 1846



Le Butor en 1846[1]

Le schéma global structurant la ville de Saint-Denis dans son carré historique est plutôt bien maîtrisé depuis les travaux de Bernard Leveneur[2]. Il analyse comment on peut établir un schéma général d'évolution et des fonctions que peuvent remplir la ville. Cette approche se structure surtout à travers des éléments patrimoniaux du XIXeme siècle qui donnent à la ville une large partie du patrimoine qu'on lui connaît aujourd'hui. De même les travaux de Corine Etave[3] permettent de cerner l'évolution de l'îlot qui forme l'unité minimale du damier centre-ville des années 1950 à 1980.

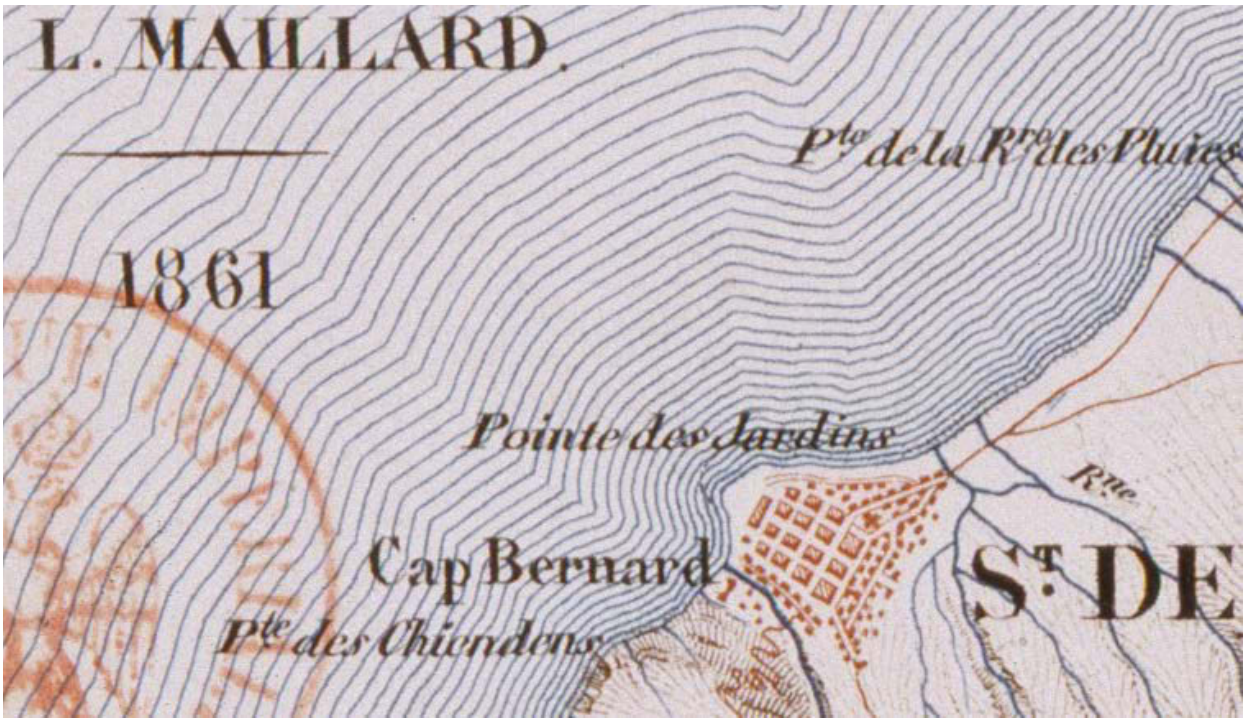
Une partie du mode d'habiter de Saint-Denis se fait à travers la structure des Camps. Rasin Kaf explore les zones traversées par les travaux du boulevard Sud dans le cadre d'une mission réalisée pour le compte de La Région Réunion. Le camp forme une zone étendue et peut-être dans le cas de Saint-Denis, relativement bien structuré par des voies de circulation (Camp Calixte, Camp Ozoux). Il se situe dans des zones moins favorables à l'installation (humidité, risque d'inondation, paludisme) mais nécessairement à proximité de zones d'écoulement d'eau. Les bras de ravine servent à ce moment-là à recueillir l'eau nécessaire aux besoins du quotidien.

La structuration des écarts de la ville, zones de quartiers populaires, a été moins explorée. On constate également que l'essentiel des éléments patrimoniaux signalés se trouve dans le carré historique de la ville. Il faut donc pouvoir aujourd'hui à travers l'utilisation de sources cartographie et démographique inscrire les écarts, les « kartiés » dans le récit général du micro territoire et cerner les caractéristiques de sa filiation avec sa ville mère.

On peut cerner un schéma permettant un constat qui est valable pour tout Saint-Denis : La ville grandit d'abord à l'intérieur d'une limite géographique liée au relief et aux ravines. Ces dernières ferment une zone élargie autour du carré historique : Ruisseau des Noirs au Sud, ravine du

[1] CAOM, cpreu2_lepervanche1878
[2] notamment « Monuments Historiques, Saint-Denis », paru en 2005, voir bibliographie.
[3] CAUE, Corinne Etave, **Saint-Denis, étude du Centre ancien**, septembre 1981, approche architecturale

Butor, relief de la rivière Saint-Denis. Dans le cas de notre étude, la ville franchit la Rue des Limites pour s'étendre le long du Grand-Chemin jusqu'à la ravine du Butor. Ainsi entre 1846 et 1861, la ville marque sa structuration et son organisation en suivant la voie royale. En 1846, des constructions sont signalés le long de la route.



Le Butor en 1861, Plan réalisé par Louis Maillard, 1861.

La densification est visible autour de 1861 (cf Plan Maillard, 1861). Cette période d'extension démarrerait après l'abolition et correspond à la montée en charge des arrivées de migrants liées à la mise en place de l'Engagisme à La Réunion. Cette extension peut correspondre à la nécessité de loger une partie de cette population dans des zones proches du carré historique. Elle correspond également à une démarche d'acquisition de terrains par des engagés primo arrivants ou de seconde génération. L'aménagement de camp (camp Jacquot, Lataniers), témoigne de la nécessité de mieux organiser l'espace de la ville tout en gardant le modèle d'espace « ouvrier » développé pendant la période esclavagiste et que l'on retrouve dans le haut de la ville (Camp Calixte, ruisseau des Noirs).

B) La seconde moitié du XIXeme : de l'activité maritime à la récupération par le CFR

1) La Marine Richard au Butor

La situation de l'île au début du XIX^{eme} siècle est celle d'une île sans port. L'augmentation du mouvement maritime autour de l'île est liée à celle des exportations de sucre. Des structures vont se mettre en place sous l'impulsion de notables, de propriétaires sucriers, de négociants pour pallier l'absence de structures portuaires. Du point de vue juridique cela se manifeste dans le paysage économique local par la naissance d'entreprises de batelage qui organisent et effectuent le chargement et le déchargement des navires stationnés au large dans les rades foraines. Ces entreprises sont des entreprises capitalistes au sens où elles sont basées sur la réunion d'un ensemble d'actionnaires qui investissent leurs capitaux dans l'entreprise.

Du point de vue des structures, le chargement et le déchargement des marchandises à bord d'embarcations s'effectuent par le biais de ponts-volants qui sont établis sur la côte c'est-à-dire des jetées en bois qui s'avancent au-dessus de la mer et qui sont supendus grâce à des biques, des troncs

ou des poutres qui soutiennent une passerelle. Il permet de charger les marchandises sans que la barque qui transporte ces dernières ne soit hâlée à terre. Ce système offre un gain de temps précieux pour les navires stationnés au large. Ces derniers étant à tout moment soumis aux caprices de la mer et du temps.



Saint-Denis / Butor, ADR, 2 fi 12/36	Roussin d'après un dessin de M. A. LeRoy	Etablissement de la marine Richard, au Butor Vue sur le pont débarcadère. 1ere édition, vol. III, page 151.

En 1860, le ministre de la Marine et des colonies demande l'opinion de l'administration locale sur une pétition de Mr Richard "*tendant à obtenir qu'un bureau de douane placé sous la direction d'un vérificateur, soit établi dans la baie du Butor*"[4].

Le directeur des douanes est chargé de la rédaction d'un rapport :

Du point de vue des avantages : "*Au surplus si la situation de cet établissement hors de la ville à des inconvénients, elle à aussi bien des avantages, dont le moindre n'est pas l'économie de parcours obtenue pour les sucres que les propriétaires et les propriétaires y envoient et pour les riz qui leur sont expédiés*".

"*Nous pourrions ajouter que, dans les cas de déradage forcé pour cause de mauvais temps, il n'est pas sans intérêt que les navires soient divisés au lieu d'être agglomérés sur une seule rade où leur appareillage simultané entraîne quelques fois des dangers*."

"*Si l'on pouvait tourner la difficulté, on pourrait bien dire que le pont du Butor étant situé hors de la ville, ne se trouve pas compris dans les limites du privilège réservé aux établissements de batelage de Saint-Denis par l'acte de 1852. C'est sur cette interprétation que l'on s'est basé pour autoriser en 1858 la création de cet établissement.*"[5].

[4] ADR, 16 K 43 : séance du 3 septembre 1860, affaire n°3 : "Au sujet de la situation des établissements de Marine. Abolition du privilège qui leur a été accordé par l'arrêté du 12 mai 1852 : Etablissement d'un bureau des douanes au pont débarcadère situé dans la baie du Butor", page 132 à 137.

[5] ADR, 16 K 43 : séance du 3 septembre 1860, affaire n°3 : "Au sujet de la situation des établissements de Marine. Abolition du privilège qui leur a été accordé par l'arrêté du 12 mai 1852 : Etablissement d'un bureau des douanes au pont débarcadère situé dans la baie du Butor", Page 134.

La demande de Richard "*n'a d'autre but que de concourir au mouvement de la rade de Saint-Denis et ce faire par conséquent concurrence aux établissements similaires du chef-lieu.*"
"*Aujourd'hui qu'il s'agit de lui donner des moyens d'actions plus étendus, cette concurrence déjà réelle n'en deviendra que plus large et plus active. Nous ne devons donc pas craindre d'aborder franchement la question et de reconnaître que la mesure réclamée sera une violation du privilège.*"[6]
.
La demande de Richard fait ressortir le problème posé par les Marines et l'utilisation des pas géométriques.
"*Le directeur de l'Intérieur par Intérim fait observer que la demande de Mr Richard a eu pour conséquence de faire examiner la situation actuelle des établissements de Marine et il est résulté de l'examen de cette affaire que les directions de ces établissements se sont placés maintes fois, par leur contraventions, dans la position d'être déchus de leurs concessions de chances qui a fortiori entraîne celle du privilège concédé par l'arrêté du 12 mai 1852.*"[7] .

L'Assemblée décide de recourir à l'opinion du Ministre avant d'agir : "*Il sera toujours tems (sic) de repredre cette affaire et d'agir dans le sens indiqué par le Directeur de l'intérieur lorsque l'on aura à pourvoir à l'établissement d'un bureau de douane au pont débarcadère car il faudra alors que l'administration recouvre sa liberté d'action en abolissant le privilège consacré par l'arrêté du 12 mai 1852.*".

La décision ministérielle et le règlement de l'affaire arrive en janvier 1861[8] :

Le directeur de l'Intérieur soumet à l'approbation du Gouverneur un projet d'arrêté préparé d'après les instructions contenues dans la dépêche ministérielle du 20 octobre 1860 N°270 et conformément à l'avis favorable du Conseil Général ayant pour objet de rattacher la rade du Butor, quant aux opérations de douanes, au bureau principal de Saint-Denis, et de l'ouvrir par conséquent aux importations et exportations directes. L'adoption de cet arrêté règle l'affaire pour un temps. Cette marine fonctionne au Butor jusqu'au début des années 1890. Structurellement, cette installation se manifeste par la construction de magasins. Trois longères semblent avoir été construites à l'origine de l'installation.

La fin XIXeme marque un changement de propriétaire et donc d'affectation des bâtiments des Marines. Dans un courrier qu'il adresse au directeur de l'exploitation du chemin de fer, le 18 septembre 1896, Jacob de Cordemoy directeur de l'intérieur[9] signale « Il est de notoriété publique que l'établissement de Marine du Butor que le service du chemin de fer et du Port a acquis de la succession Richard a cessé de fonctionner depuis un certain temps. »[10].

---

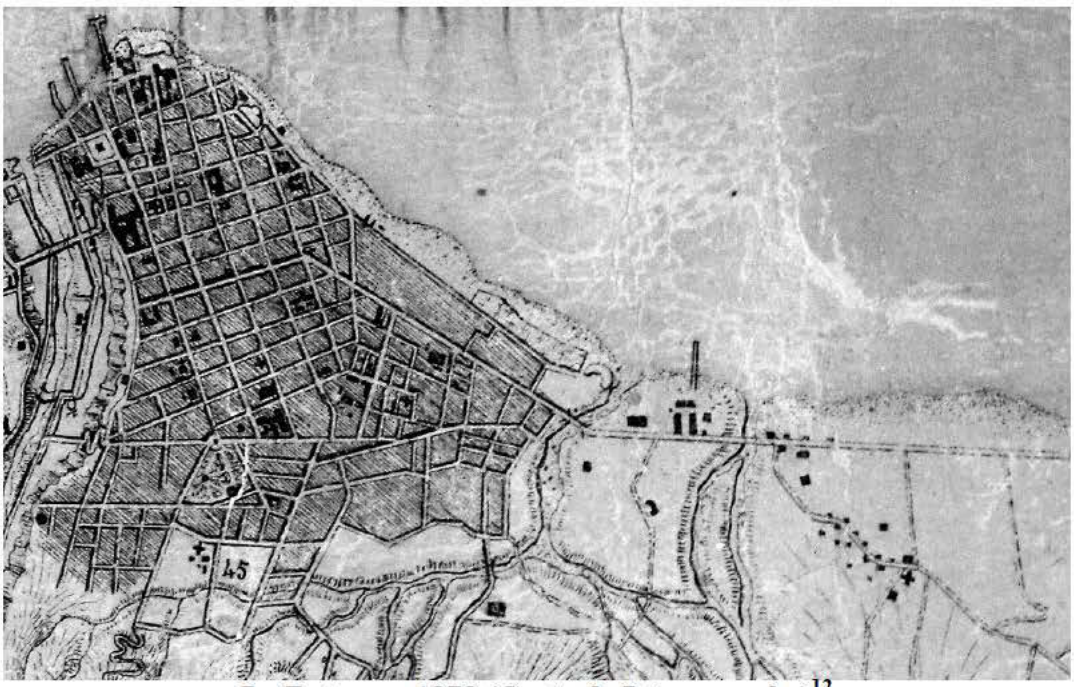
[6] ADR, 16 K 43 : séance du 3 septembre 1860, affaire n°3 : "Au sujet de la situation des établissements de Marine. Abolition du privilège qui leur a été accordé par l'arrêté du 12 mai 1852 : Etablissement d'un bureau des douanes au pont débarcadère situé dans la baie du Butor", page 134.
[7] Page 136.
[8] ADR, 16 K 43 : Session du 21 janvier 1861. Affaire n°6 : "La rade du Butor est rattaché quant aux opérations de douanes au bureau principal de Saint-Denis", page 241
[9] ADR, CFR 1 / 1652 : Réfection du pont du Butor. Dossier technique contenant le calcul des contraintes et des charges; plans et correspondance avec le ministère de la marine et des colonies.
[10] ADR, CFR 1 / 1340, Achat des Marines – 1893 à 1912.

2) *Le Butor entre 1875 et 1878*



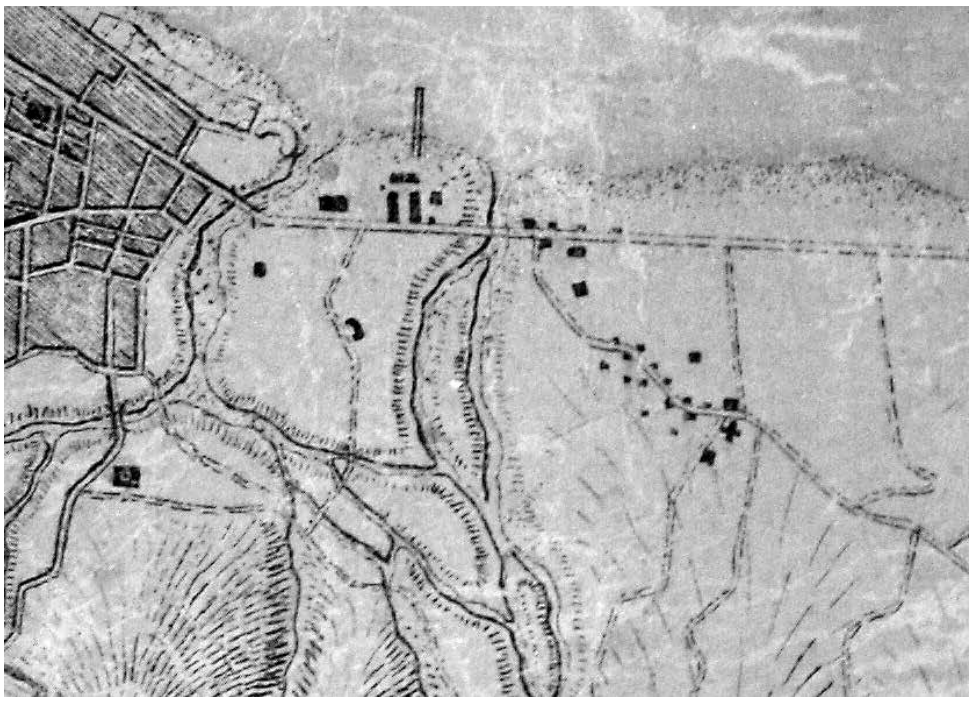
Le Butor en 1875[11]

La carte de 1875 met en évidence la présence d'un chemin permettant de contourner la route nationale lorsque celle-ci est coupée par la ravine. Le parcellaire de la zone du cimetière de l'Est est mieux dessinée par les chemins permettant la délimitation des îlots d'habitat. Les structures de la Marine Richard établient en 1858 avec un pont et un ensemble de bâtiments servant de magasins restent visibles. A signaler, la batterie de défense du début XIXeme présente dans le prolongement du cimetière de l'Est.



Le Butor en 1878 (Carte de Lépervanche)[12]

[11] ADR, CP D223.
[12] CAOM, cpreu2_lepervanche1878



Autour de 1878, la ville de Saint-Denis s'est structurée et densifiée en bordure de la ravine du Butor. Le parcellaire apparu sur la carte de 1875 est toujours visible car dessiné par les voies de circulation.

Ce qui régit l'aménagement est alors à observer dans une logique des fonctions complémentaires ou concurrente de celle de Saint-Denis. Le centre est la capitale économique, politique, la ville où la situation sociale se lit par une forme d'habitat urbain propre à la bourgeoisie. La périphérie est la zone d'habitat populaire où se retrouvent des populations essentiellement composées d'engagés. Les parcelles sont grandes mais ne traduisent pas ici la multiplicité du type d'habitat.

3) Le Butor à la fin du XIXeme siècle

Un épisode climatique :

25 et 26 mars 1895 : Pluie torrentielles. « La Ravine du Butor coulant en torrent, affouillait la culée rive gauche du pont de 40 mètres[13] après avoir enlevé le ¼ de cône, rive gauche côté amont. A la suite de cet affouillement la culée s'inclinait du côté amont entraînant le tablier métallique en le faisant riper sur la pile et en tordant ou faussant les membrures et les treillis du côté de la culée. On dut établir pour cet ouvrage un passage provisoire sur pieux en ménageant l'espace nécessaire pour la reconstruction en sous-œuvre de la culée après démolition de la culée effondrée. Les pièces fuassées du tablier furent dérivetées, redressées ou refaites à l'atelier et remise en place et la circulation des trains pu être reprise le 21 avril. […] Depuis 4 ans cet ouvrage provisoire existe et les pieux en filaos ont commencée à s'échauffer et la réfection définitive s'impose. ».

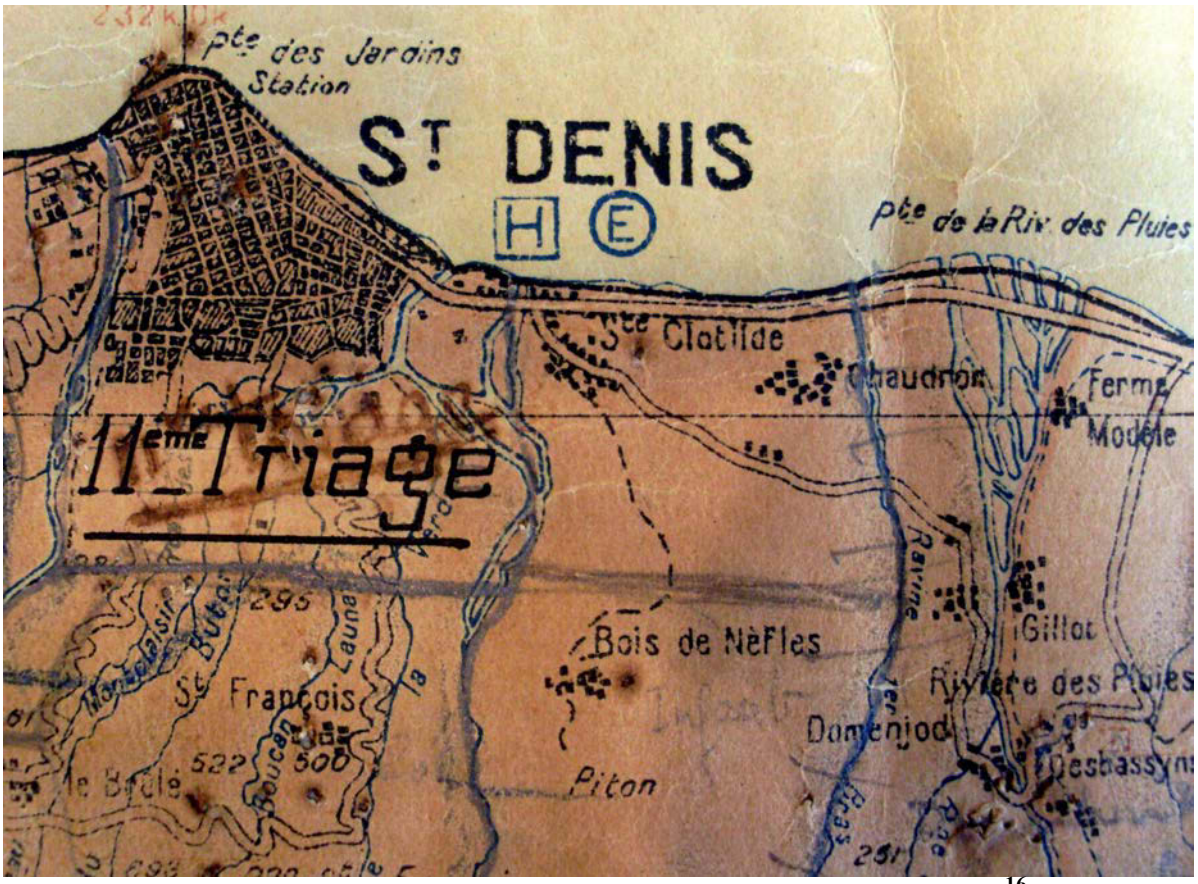
La colonie récupère les autorisations d'utilisation des pas géométriques :

18 septembre 1896 : Jacob de Cordemoy directeur de l'intérieur à Mr le directeur de l'exploitation du chemin de fer[14]. « Il est de notoriété publique que l'établissement de Marine du Butor que le service du chemin de fer et du Port a acquis de la succession Richard a cessé de fonctionner depuis un certain temps. »[15]. Le permis d'établir est retiré à partir du 1er janvier 1897.

[13] ADR, CFR 1 / 1652 : Réfection du pont du Butor. Dossier technique contenant le calcul des contraintes et des charges; plans et correspondance avec le ministère de la marine et des colonies.
[14] ADR, CFR 1 / 1652 : Réfection du pont du Butor. Dossier technique contenant le calcul des contraintes et des charges; plans et correspondance avec le ministère de la marine et des colonies.
[15] ADR, CFR 1 / 1340, Achat des Marines – 1893 à 1912.

C) Une origine du quartier Patates à Durand à situer entre 1892 et 1920

La chronologie cartographique nous amène à la carte du service géographique de Madagascar (ci-dessous). Cette carte reflète un état de la ville et de ses écarts entre 1906 et 1934 et signale la présence d'un village sur les deux rives de la ravine Patates à Durand. L'observation de l'évolution cartographique confronté aux documents de démographie urbaine permet de cerner la période d'installation et de développement de certaines zones. Pour affiner cette approche cartographique nous confrontons ces données au recensement de la population et où l'on retrouve notre quartier Patates à Durand. Les recensements regroupés dans la *série 6 M* permettent d'avoir des données d'ordre démographique pour chaque commune de l'île pour les années 1892, 1897, 1902, 1907, 1911, 1920/21, 1926, 1931.



Le Butor entre 1906 et 1934 (Carte Lépervanche mise à jour)[16]

Les registres de la série 6 M sont des dénombrements réalisés entre 1897 et 1931. Beaucoup moins exhaustifs qu'un recensement, ces documents de l'histoire démographique sont également exploitables pour les données qu'ils apportent en histoire urbaine. Les documents recensent chaque foyer de la ville en indiquant le lieu d'habitation. Plusieurs types de signalisation sont utilisés : éléments naturels remarquables du paysage, bâtiments publics importants (gendarmerie, église, marché). On peut aussi y observer une évolution du nom des rues, l'affirmation de certains quartiers. Le gouverneur, qui signe l'arrêté annonçant le dénombrement, fixe le cadre de ce dernier, justifie l'opération, indique les limites géographiques pour chaque commune et désigne les personnes habilitées à procéder au recensement. Ces opérations sont proclamées par le biais du « Journal Officiel de l'Ile de La Réunion ». C'est par ce même organe que sont rendus public les chiffres des recensements. Les registres de recensements de la série 6 M sont tous constitués de la

[16] ADR, CP 35, Carte dressée par le service géographique de Madagascar d'après la carte de Paul Lépervanche éditée en 1906, mise à jour en 1934, d'après les renseignements du gouvernement de La Réunion. Héliogravure du Service Géographique de Madagascar (1935).

même façon et offrent le même type de données : nom de la rue, profession, âge, nombre de personnes du foyer. Des renseignements tel que les noms et prénoms du chef de famille, son âge, son adresse, le nombre de personnes composant le foyer (femme et enfants confondus) y figure. On observe un classement par ethnie (Cafres, Malgaches, Chinois, Indiens, Arabes). Le classement des immigrants se fait par sexe et par tranche d'âge (par exemple : « Indien au dessous de 10 ans », « Indien au dessus de 10 ans », « Indiennes au dessous de 10 ans », « Indien au dessus de 10 ans »).

Cette sous-série des archives permet donc une approche du quartier et de ses habitants. Elle demeure peu exploitée par la recherche mais s'avère d'une extrême pertinence lorsque dans qu'on aborde les thématiques du peuplement ou de l'histoire des quartiers. Pour la zone Patates à Durand, le premier groupe de population sédentaire apparaît dans le registre de 1892 et est pleinement installée en 1920 (voir les sources en annexe concernant la série 6M pour Saint-Denis).

Classement chronologique des sources de 1892, 1906, 1920 permettant de cerner l'installation et le développemet du quartier

Les registres permettent d'approcher la population installée dans cette période sur le quartier. Le traitement cartographique permet d'avoir une vision fiable de l'évolution de la ville et de la présence matérielle de l'habitat. Elle nous donne un segment chronologique que l'on peut affiner avec les données statistiques du recensement.

1892 = > Un espace embryonnaire

Le registre 6M1008 (1892) **Rivière des Pluies (Ilettes), Bois de Nèfles, Patates à Durand**

1906 = > Un espace visible à l'échelle cartographique



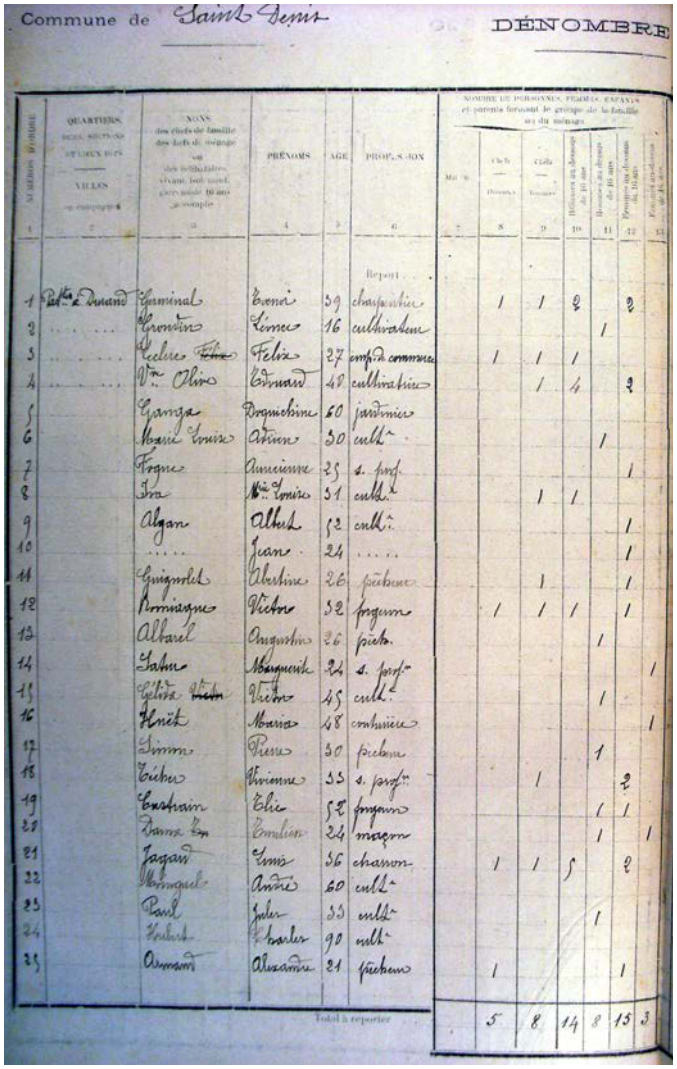
Le Butor entre 1906 et 1934 (Carte Lépervanche mise à jour)[17]

La densification se fait plutôt sur la zone de Sainte-Clotilde. La vue générale de dessus fait bien apparaître les quartiers voisins et les liens « Haut / Bas », notamment entre Bois de Nèfles et Sainte-Clotilde.

1920 = > Un quartier installé

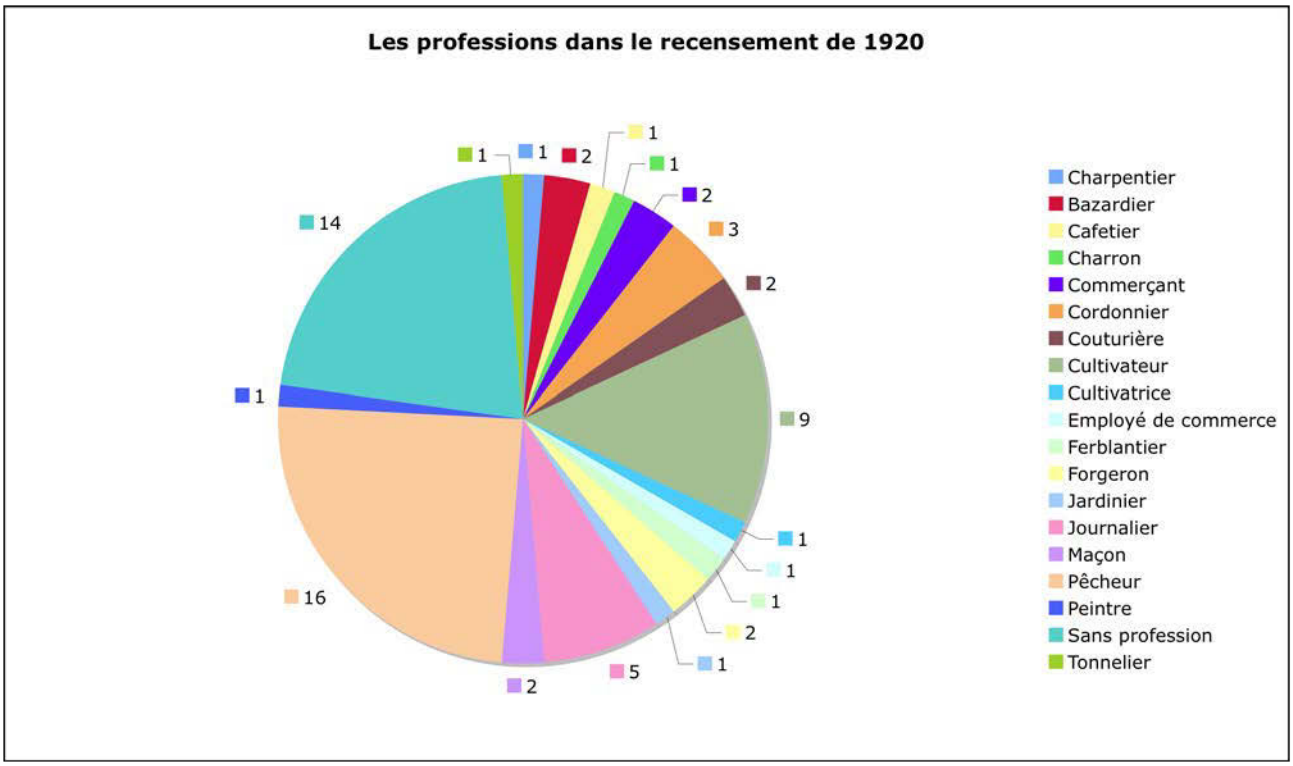
Le registre 6M1041 (1920) 7eme section **Patates à Durand, Sainte-Clotilde, La Bretagne, Rivière des Pluies (Domenjob), rivière des pluies les hauts, Chaudron, Bois de Nèfles les bas et les hauts, Belle-Vue, Montauban**

[17] ADR, CP 35, Carte dressée par le service géographique de Madagascar d'après la carte de Paul Lépervanche éditée en 1906, mise à jour en 1934, d'après les renseignements du gouvernement de La Réunion. Héliogravure du Service Géographique de Madagascar (1935).

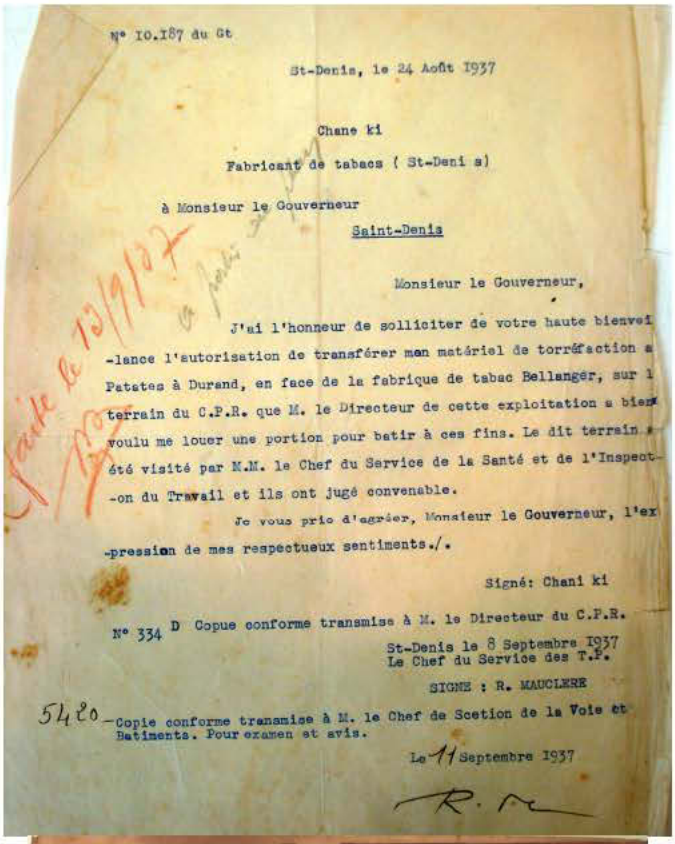

Commune de Saint Denis — DÉNOMBRE

Charpentier	1
Bazardier	2
Cafetier	1
Charron	1
Commerçant	2
Cordonnier	3
Couturière	2
Cultivateur	9
Cultivatrice	1
Employé de commerce	1
Ferblantier	1
Forgeron	2
Jardinier	1
Journalier	5
Maçon	2
Pêcheur	16
Peintre	1
Sans profession	14
Tonnelier	1

Ci-contre, photographie de la page »Patates à Durand du registre 6M1041 des ADR. Les professions récupérées du registre sont représentées dans le camembert ci-dessous.



D) Les années 1930-1950 : Une vocation industrielle



N° 10.187 du Gt

St-Denis, le 24 Août 1937

Chane ki

Fabricant de tabacs (St-Denis)

à Monsieur le Gouverneur

Saint-Denis

Monsieur le Gouverneur,

J'ai l'honneur de solliciter de votre haute bienveil-lance l'autorisation de transférer mon matériel de torréfaction a Patates à Durand, en face de la fabrique de tabac Bellanger, sur l terrain du C.P.R. que M. le Directeur de cette exploitation a bien voulu me louer une portion pour batir à ces fins. Le dit terrain a été visité par M.M. le Chef du Service de la Santé et de l'Inspect-on du Travail et ils ont jugé convenable.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Gouverneur, l'ex-pression de mes respectueux sentiments./.

Signé: Chani ki

N° 334 D Copue conforme transmise à M. le Directeur du C.P.R.

St-Denis le 8 Septembre 1937
Le Chef du Service des T.P.

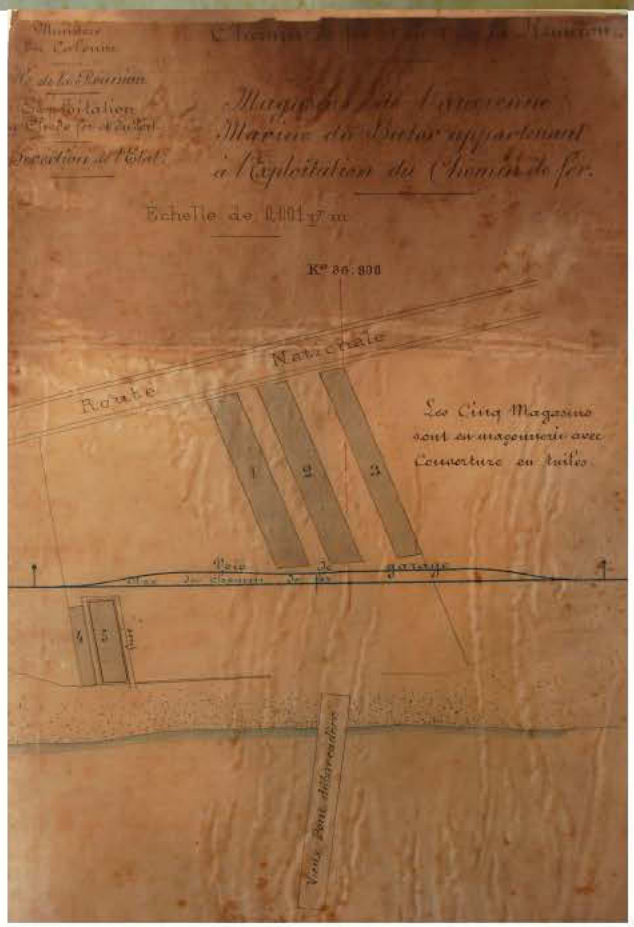
SIGNE : R. MAUCLERE

5480 - Copie conforme transmise à M. le Chef de Scetion de la Voie et Batiments. Pour examen et avis.

Le 11 Septembre 1937

Demande de Chane Ki, 24 août 1937, installation d'une manufacture de tabac

Les années 1930-1950 sont marquées par une orientation plus industrielle du secteur. Les bâtiments des Marines ont été récupérés par la Compagnie du Chemin de Fer. La présence de magasins favorise l'installation de structures à caractère industriel. La zone de l'actuelle Palaxa est reconvertie en espace de forge et de fonderie pour le CFR. Le site hébergera au début des années 1950 une centrale électrique. Des entrepreneurs privés (Chane Ki) installe une manufacture de tabac sur le site en 1937.



La Marine du Butor servant au CFR en 1937[18]

18

III) Documents et Sources sur l'histoire du Butor

A) Documents

Le Butor et la Marine Richard, 1858 - 1885

"Relevé des permis d'établir accordés sur les pas géométriques de l'ile pour la fondation d'établissements de batelage" - la situation avant 1876 - Document construit à partir d'un feuillet de la série 238 S 6 recensant les demandes d'établissements de batelage jusqu'en 1875. Le mode de représentation est destiné à faciliter sa fusion avec d'autres documents du même type mais postérieur à 1875.			
Lieux où les permis ont été accordés	**Nom des concessionnaires**	**Date des arrêtés des permis d'établir**	**Année**
Saint-Denis (Pont Emile)	Emile de Jouvancourt	6 mars 1850	1850
Saint-Denis (Pont Manès)	Charles de Jouvancourt et A. Manès	21 février 1851	1851
Saint-Denis	Charles Richard	2 septembre 1858	1861
Saint-Denis (Pont Morau)	A. Morau, N. Morau et Ch. De Jouvancourt	12 octobre 1861	1876
Saint-Denis (Petit Pont)	Oscar de Jouvancourt et Jules Vally	4 septembre 1876	1876
Saint-Denis (Pont Protet)	Oscar de Jouvancourt et Jules Vally	4 septembre 1876	1827

Moyenne du débarquement et de l'embarquement (partie du vent) pour l'année 1862 d'après C. Richard (PB 1876)		
Marines et sites	**Débarquement (T.)**	**Embarquement (T.)**
Saint-Denis (Butor compris)	64823	9429
Sainte-Marie	1339	4746
Sainte-Suzanne et Bois-Rouge	6895	9075
Saint-André et Champ-Borne	2023	4020
Saint-Benoît et Bourbier	4670	9676
Sainte-Rose	565	1760
Total	80315	38706
Les moyennes sont établis d'après le relevé des douanes de l'année 1862. Il détaille aussi dans l'ouvrage les recettes occasionnées par le « magazinage » et le dépôt.		

L'affaires des privilèges

CAOM - Réunion C305 d1770		
Type	**Date**	**Détails**
Lettre	07/12/1859	Lettre de la chambre de commerce de Saint-Malo à Richard.
Lettre	29/11/1859	Réponse du ministre de l'Algérie et des colonies à Messieurs les membres de la chambre de commerce de Saint-Malo.
Lettre	Janvier 1860 à février 1860	Expéditions de plusieurs lettres par le ministre de la Marine (24 janvier 1860, 14 février 1860, 21 février 1860) accompagnant des rapports sur les retards d'importants retards occasionnés par le déchargements des marchandises dans les rades de La Réunion.

Lettre	3/02/1860	Lettre du gouverneur au Ministre transmettant la pétition du sieur Richard entrepreneur de Marine. Original de la pétition et trois pas de signatures.
Lettre	Avril 1860	Réponse aux lettres des 2 et 3 février du ministre de l'Algérie et des colonies au gouverneur de La Réunion.
		Lettre du gouverneur Darricau expédiant diverses pièces proposant un solution à la résolution de l'affaire. La lettre est accompagné de plusieurs pièces et rapports.
Lettre	6/09/1860	Transmission par le gouverneur Darricau des résultats de l'examen de la question relative à la création d'un bureau de douane au Butor. Rapport de sous-inspecteur des douanes et contre-rapport de l'Inspecteur en chef. Proposition de texte par les
Lettre	6/04/1861	Avis de transaction conclut entre l'administration et les sociétés de batelage de Saint-Denis du gouverneur à la direction des colonies.
Lettre	6/05/1861	Au sujet de la transaction conclue entre l'administration et les établissements de batelage de Saint-Denis.
Journal	20/05/1861	Le Moniteur de l'île de La Réunion du samedi 20 avril 1861.

Pétition au gouverneur de la Réunion[19] :

« Les soussignés ont l'honneur de vous exposer que l'établissement de batelage, créé avec l'autorisation de l'Administration locale, dans la baie du Butor, sous la direction de Mr Charles Richard, a rendu depuis sa fondation de notables services au commerce maritime. Il est appelé, dans l'avenir, à en rendre de plus grands encore par les améliorations nouvelles qui doivent y être introduites.

Mais cet Etablissement n'atteindra le but complet et définitif que son Directeur, et avec lui tout le commerce de la colonie se sont proposé, en vous en demandant la création, que lorsqu'il pourra fonctionner dans les mêmes conditions que les Etablissements de même nature existant à Saint-Pierre, Saint-Paul et Saint-Denis.

Il faut qu'un navire arrivant de France ou d'ailleurs, et quelle que soit la nature de son chargement puisse, lorsqu'il y a pour lui économie de temps et tous les avantages qui en découlent, se rendre dans la baie du Butor pour y faire opérer son déchargement. Cette opération n'est possible dans tous les cas, qu'à l'aide d'un bureau de vérification établi au Butor.

C'est cette nouvelle création que les soussignés vous prient de demander à Monsieur le Ministre de l'Algérie et des Colonies. Ils sont convaincus que cette demande présenté par vous, Monsieur le Gouverneur, qui avez donné tant de preuves de votre haute sollicitude pour les intérêts confiés à votre sage et bienveillantes administration, sera favorablement accueillie. »[20].

Lettre de la chambre de commerce de Saint-Malo à Monsieur Richard, entrepreneur de batelage dans la baie du Butor du 7 décembre 1859 :

« Monsieur,

La chambre de commerce appréciant les services que votre établissement de batelage dans la baie du Butor est destiné à rendre au commerce maritime s'est fait un devoir d'appuyer auprès de M. le ministre de l'Algérie et des Colonies votre demande tendant à obtenir la création d'un nouveau bureau de vérification de douanes sur ce point.

Nous venons de recevoir une réponse que nous nous empressons de communiquer afin que vous puissiez agir selon que vous le jugerez utile auprès des autorités locales qui vont être consultées et les rendre favorables à votre projet. »

Signer par les membres composant la chambre de Commerce.

[19] C.A.O.M, Réunion C305 d1770, Pétition adressé par les principaux négociants de Saint-Denis au gouverneur de La Réunion.

[20] Le document comporte quatre pages de signatures.

Le courrier est accompagné d'une lettre du ministre de l'Algérie et des Colonies en réponse à la lettre de la chambre de commerce daté du 29 novembre 1859. Ce dernier ne se prononce pas et demande d'attendre la consultation de « l'administration de la Réunion sur l'opportunité de la mesure proposée. Dans le cas où les renseignements transmis me seraient favorables je m'empresserai de concert avec M. le Ministre des Finances de prendre les mesures nécessaires pour qu'un bureau de Vérification des Douanes soit établi à la baie du Butor »[21].

Le gouverneur résume la situation très simplement au ministre de l'Algérie et des Colonies lors de la transmission du dossier pour avis :

« L'Administration de la Colonie se trouve enserrée dans le dilemme suivant : si le Butor est considéré comme Saint-Denis, par suite du privilège accordé, il n'est pas permis de concéder un nouveau pont ; Si l'on ne considère point le Butor comme faisant partie de Saint-Denis, ce pont débarcadère ne peut avoir d'autres facilités que celles qui sont accordées aux Marines des quartiers comme Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Saint-Benoît. Cette difficulté, votre excellence seule peut la trancher, en disant que le Butor jouira pour les embarquements et les débarquements de la même faveur que Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre.

Je ne dois pas dissimuler à votre excellence que l'opinion que je lui donne n'est pas celle du Directeur des Douanes, qui trouve que son service par l'addition de ce nouveau point, demandera une augmentation de personnel notable. Je ne saurais vous dissimuler non plus que si l'état actuel des marines de Saint-Denis est resté ce qu'il est, c'est qu'il y a dans cette entreprise des intérêts nombreux appartenant à des gens influents qui ont toujours désiré le maintien de l'état actuel et qui n'ont jamais rien fait pour réaliser les améliorations qui leur ont été souvent demandées.

[…] « Contrairement à ce jugement, mon opinion bien formelle est qu'il faut, par tous les moyens possibles, mais légaux, créer aux marines de Saint-Denis une concurrence sérieuse qui les forces à des améliorations. J'appuie la pétition qui vous est adressée. »[22].

Réponse du ministre au gouverneur. La lettre n'est pas daté et comporte la mention du mois et de l'année :

« D'autres part, dites nous, si le Butor reste, comme il l'est aujourd'hui, assimilé seulement aux quartiers du tour de l'île, où ne se font des embarquements et débarquements, qu'avec des restrictions, et la condition notamment de faire effectuer les vérifications à St Denis, le bénéfice pour les navires à la création du pont débarcadère du Butor, devient à peu près nul, et il n'est pas satisfait, dès lors, aux besoins véritables du commerce métropolitain.

Ici, monsieur le gouverneur, est en réalité, toute la question, et je regrette de voir, dans votre lettre même, l'aveu que les considérations de personnes vous paraissent constituer des obstacles difficiles à surmonter. En réfutant cette appréciation, qu'il m'est difficile d'admettre, vous seriez arrivé, je crois, à résoudre ces mêmes difficultés dans un sens qui eût concilié peut être tous les intêrets, ou du moins vous auriez pu, en cas de résistance, aborder résolument la question à laquelle nous paraît, avec raison, dans cette circonstance se rattacher un intérêt général.

Qu'y-a-t'il, en effet, à constater ? C'est seulement ce point, a savoir : Si les Ponts, anciennement établis à Saint-Denis, suffisent ou non pour les besoins de la navigation métropolitaine. Ce point est résolu, et, malgré les exagérations qui ont pu s'introduire dans les plaintes de quelques capitaines de navires du commerce[23], il n'est contestable pour personnes que

[21] C.A.O.M, Réunion C305 d1770, copie d'une lettre du Ministre de l'Algérie et des Colonies expédié de Paris le 29 novembre 1859 à Messieurs les Membres de la Chambre de Commerce de Saint-Malo.

[22] C.A.O.M, Réunion C305 d1770, lettre du gouverneur au ministre de l'Algérie et des colonies du 3 février 1860. Lettre qui accompagne la transmission de la pétition de Richard, entrepreneur de Marine ;

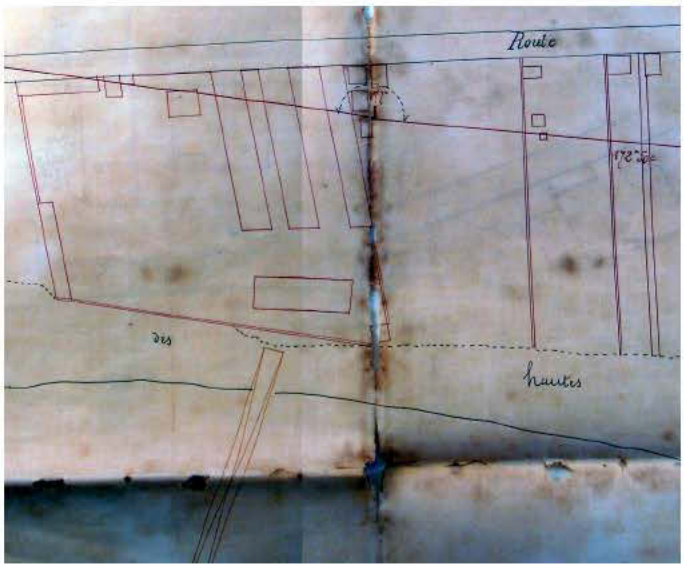
[23] Le ministre fait ici allusion à diverses plaintes que l'on retrouve dans C.A.O.M., Réunion-C305-d1770. Ces documents ont été expédiés au Ministre de la Marine qui les fait parvenir dans un second temps au Ministre de l'Algérie et des colonies. On peut citer le rapport du capitaine au long-cours, Pierre Emile Petit, inscrit à Nantes, parti de Saint-Nazaire le 27 novembre 1858 et arrivé à Saint-Denis le 2 mars 1859, quitte la colonie le 10 mai 1859, de retour à Saint-Nazaire le 3 janvier 1860. Selon lui « ce long séjour doit être attribué je crois au manque de bras et à la grande quantité

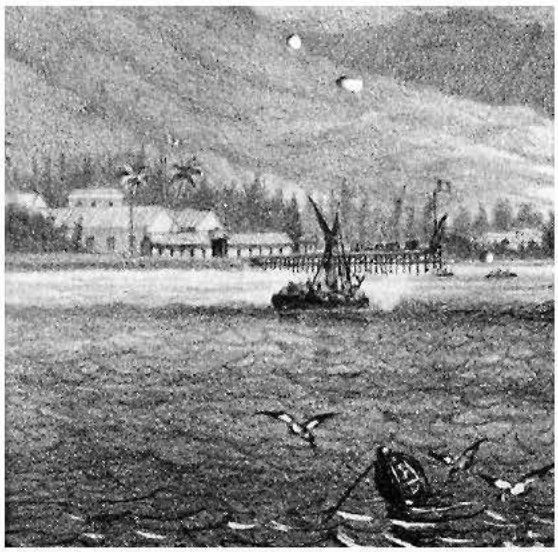
des lenteurs considérables dans les déchargements retiennent des mois entiers et d'avantage, beaucoup de navires sur rade. L'arrêté du 20 avril 1858 a réglementé ce service en fesant cesser l'arbitraire par des entrepreneurs pour ces opérations ; il a, en effet, déterminé l'ordre dans lequel on doit y procéder ; et assigné le matériel et le personnel dont chaque pont débarcadère doit être muni.

[…] Doit-on, s'arrêter à l'opposition des entreprises de Saint-Denis, et cette opposition est elle fondée de leur part ? Je n'hésite pas à me prononcer par la négative, et c'est ce qu'eût dû faire l'administration locale elle même, si les empêchement que vous indiquez ne l'eussent pour ainsi dire, frappée de paralysie.».[24]

L'étape suivante consiste à demander l'avis de l'administration locale afin de savoir s'il y a lieu de créer un bureau de douanes au Butor. Le sous-inspecteur des douanes Gaillande va rendre un rapport qui sera vivement critiqué par son supérieur hiérarchique direct. Le rapport est annoté en rouge par l'inspecteur en chef. Gaillande met en cause la gestion de l'administration et la partialité de la commission nommée pour étudier la question des marines. Ce rapport « au vitriol » met en cause de Rontaunay. Il pousse l'inspecteur en chef à se protéger des accusations et du rapport du sous-inspecteur.

Le Butor, la Marine Richard, autour de 1885[25], comparaison avec la vue Roussin de 1860





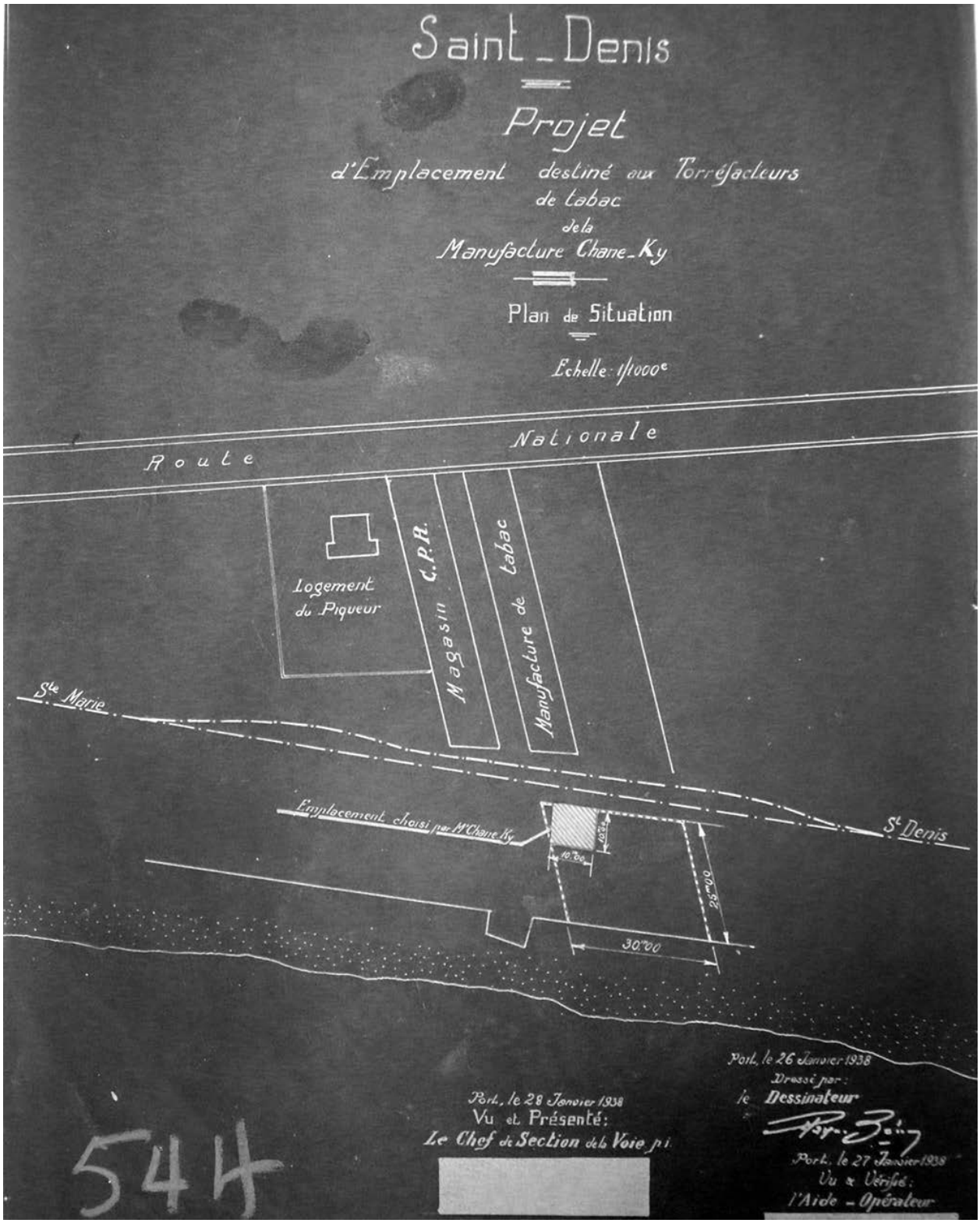
de navires qui encombre la rade.». Il relate l'existence du pont du Butor et témoigne de la rapidité de ces opérations sur ce pont. Plusieurs rapports de ce type existent. On peut encore citer le cas du capitaine au long-cours Eugène Ponchère, inscrit à la Rochelle, parti du Havre le 16 octobre 1857, arrivé à La Réunion le 10 janvier 1858. Il affirme avoir attendu « quatre mois pour faire un débarquement de 500 tonneaux ».

[24] C.A.O.M, Réunion C305 d1770, courrier du Ministre de l'Algérie et des Colonies, « Dispositions relatives à la question des Marines de Saint-Denis et du Butor ». La lettre porte la mention du mois et de l'année : « avril 1860 ».

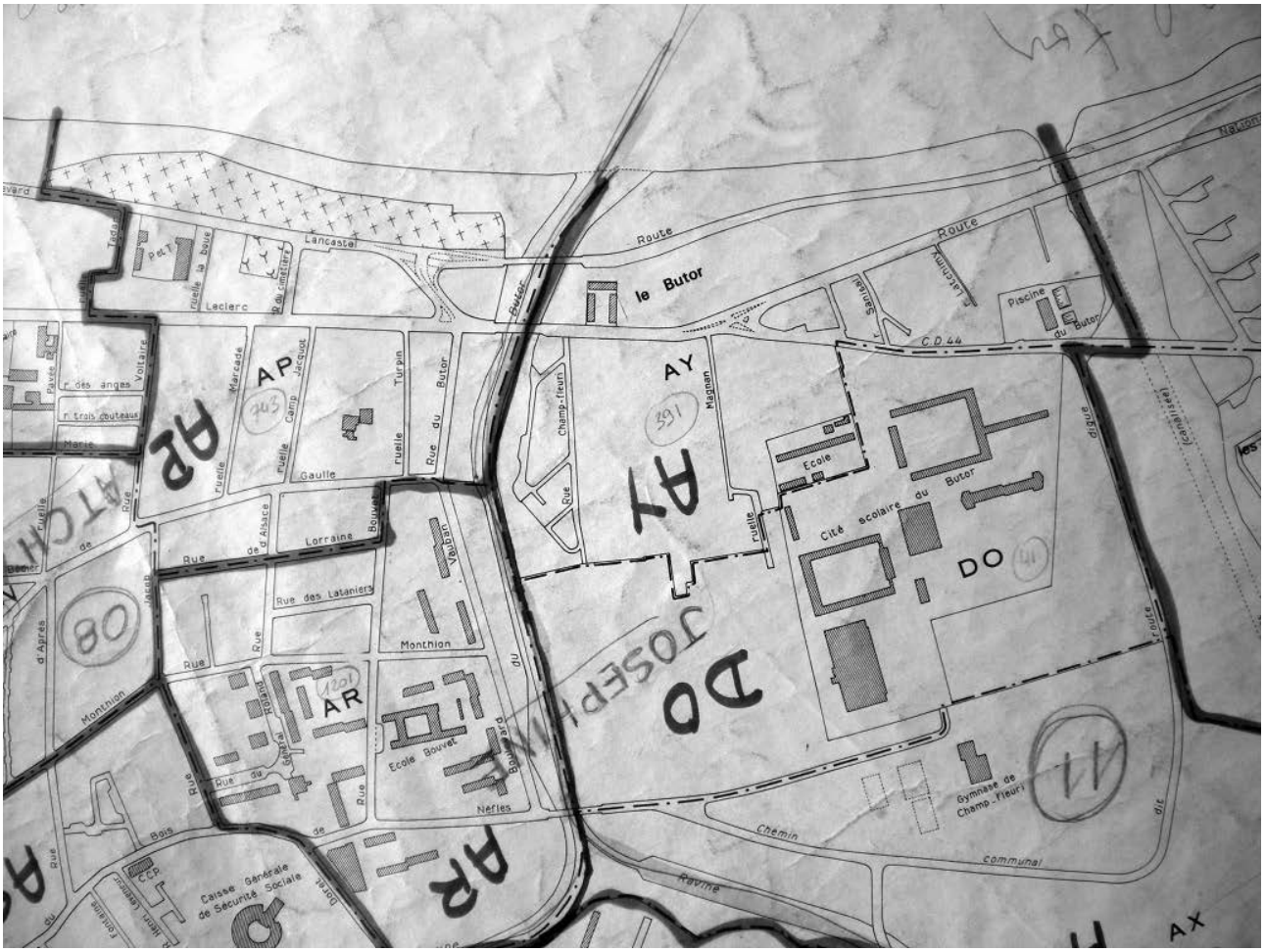
[25]

La demande d'autorisation de Chane Ki, 1938

Plan CFR 1937	Plan CFR 1938
Bâtiment 1	Magasin CPR
Bâtiment 2	Manufacture de tabac
Bâtiment 3	Non signalé



Le Butor en 1975 à travers le cadastre



La zone Patates à Durand aujourd'hui



1980, Le Butor dans la presse après Hyacinthe

- ADR, 1PER131/43 : Le Quotidien du 19 mars 1980, « Ravine du Butor, raz le nez », article de J.J.N., photo de l'embouchure en illustration, transcription partielle :
Pour peu que le vent s'arrête de souffler ou bien que la mer se fasse un peu grosse, les riverains du canal du Butor se pincent le nez, agacés par les odeurs nauséabondes qui se répandent sur leur quartier. Une invasion qui ne manque d'ailleurs pas de provoquer la grogne de bon nombre d'empestés. Ces derniers devront pourtant prendre leur mal en patience pendant « un certain temps » (comme le disent les militaires). Ou se mettre à maudire le ciel. Car tout est venu de Hyacinthe. Ce cyclone ravageur a, entre autres choses, emporté sur une longueur de 400 mètres le collecteur principal chariant les eaux usées de Saint-Denis vers la Jamaïque.

- ADR, 1PER131/43 : Le Quotidien du 19 mars 1980, « Deux Ponts Bayley aux Patates à Durand », Quotidien du 19 mars 1980, article non signé, copie intégrale :
Le passage de Hyacinthe et le mauvais fonctionnement de l'endiguement de la ravine des Patates-à-Durand ont mis en évidence la fragilité des voies d'accès à l'Est de Saint-Denis.
Le temps que le passage soit rétabli sur l'ancienne et la nouvelle RN2, le CD44 eut bien du mal à « absorber » les 40000 véhicules qui chaque jour, empruntaient cet axe. Cela n'a pas manqué d'inquiéter la direction départementales de l'équipement.
Aujourd'hui deux ponts Bailey venus de métropole vont être lancés au-dessus de la ravine, dans le prolongement de la route Digue, pour prévenir de nouvelle déconvenues.

Les deux axes routiers franchissant cette ravine dans sa partie basse sont aujourd'hui rétablis. Primitivement, la DDE comptait utiliser des ponts Bailey, mais après une étude plus approfondie, elle a décidé de reconstruire telles quelles les voies d'accès aux ponts miraculeusement épargnés quitte à les voir à nouveau emporter par un autre Hyacinthe. Car M. Eladari, le directeur de l'Equipement qui a présenté hier « l'opération ponts Bailey » émet aujourd'hui de sérieux doutes sur l'efficacité de l'endiguement. La SOGREAH, qui avait jadis étudié le projet va examiner à nouveau le tracé et le fonctionnement du déversoir débouchant sur la mer. Mais pourra-t-on être sur qu'un bouchon ne se reformera pas un jour ? A cette question, nul ne veut vraiment répondre par l'affirmative.

Avec la mairie de Saint-Denis, la DDE a donc décidé de creuser un bassin d'amortissement entre l'ancienne route nationale et le CD44, du côté des Deux-Canons. Il pourra capter 100000 mètres cubes de galets et de terre. Mais les voies d'accès aux ponts seront alors probablement balayées. Les ponts Bailey devant être mis en place aujourd'hui seront alors d'un grand secours. De part et d'autre de la ravine tout est prêt pour les acceuillir. Tandis que des engins déblayaient la ravine Patates-à-Durand et ses abords, d'autres utilisaient ces matériaux pour remblayer l'endroit où va être ouvert le quatrième franchissement de l'ouvrage. Ce passage correspond au tracé du futur Boulevard Sud. Dans l'immédiat, il posera sans doute quelques problèmes de circulation du côté de Sainte-Clotilde, mais constituera cependant un excellent banc d'essai pour le futur axe et le plan de circulation qui s'y rattache.

- ADR, 1PER131/50 : « Le canal du Butor ne sent toujours pas la Rose », le Quotidien du 30 octobre 1980, article de J.J.N., photo en illustration, transcription partielle :
A l'occasion des Floralies, un effort apprécié avait été concenti pour nettoyer les rivages de Siant-Denis. Le Conseil Général y était même allé de sa subvention. Débarrassé de leurs détritus et papier gras, les galets de la grève s'étaient ainsi donné un coup de neuf tandis que des panneaux vantant les mérites touristiques de la ville jumelle de Nice égayaient les bords de la nationale. Hélas, mille fois hélas, certaines odeurs n'ayant qu'un lointain rapport avec la rose sont restées , elles ! […].

1991, Installation de Vollard à Jeumon

Témoignages du mercredi 9 janvier 1991, n°10852, Pascale David : « Vollard rajeunit de dix ans »

Contraint de quitter le Cinérama à la fin du mois, le théâtre Vollard investit une usine désaffectée. Plâtras, déblais et grands projets.

Entre la ville de Saint-Denis, les quartiers neufs de Sainte-Clotilde et du Moufia, et la cité scolaire à la jonction d'une zone de travail et d'habitation, le théâtre Vollard s'est trouvé un nouveau site d'implantation. Le directeuur du théâtre, Emmanuel Genvrin, y croit dur comme fer. Du reste il n'avait pas le choix. Son théâtre est contraint de quitter le Cinérama à la fin du mois de janvier et la Compagnie se retrouve de nouveau à la rue. Mais cela fait quelques mois qu'elle regarde en direction de Jeumont Réunion, vaste usine désaffectée, encombrée de ferraille, d'une montagne de pupîtres anciens que des écoles de la ville sont venues mettre la comme décharge...

L'usine est immense et offre un lieu idéal de création pour un village culturel aux dimensions multiples. C'est du moins le rêve que font à haute voix le directeur du théâtre et Hervé Mazelin, scénographe.

Ce dernier, en particulier, a mené toutes les rencontres avec la mairie de Saint-Denis, dont l'accord porte sur un soutien financier de un millions de francs. Il est aussi le concepteur de l'aménagement du théâtre. […] Que peut-on faire avec un million de francs pour remettre en état une surface de près de 1500 m2, d'un volume impressionnant ?

Ce défi renvoie la Compagnie d'Emmanuel Genvrin dix ans en arrière, lorsqu'elle s'installa une première fois à Saint-Denis. « Il faut que ce soit un million efficace, un million qui fait des petits...on ne peut faire avec ça qu'un théâtre de l'amitié » dit Emmanuel Genvrin endossant dans un clin d'oeil la soutane du père Grienengerger.

[…] « Depuis cinq jours que nous sommes là, les lieux ont déjà beaucoup changé. Cela fait l'effet d'un aimant... Eric Pongérard s'est installé pour préparer la sculpture de l'inauguration...d'autres viendront affirme Emmanuel Genvrin.

[…] La première création du théâtre n'aura lieu qu'en octobre 91 avec « Les Bacchantes ».

Août 2000 : Connexion du TCSP, rupture de la route historique

Le Quotidien du 09/05/10 - Ludovic PROUVOST - SAINT-DENIS - LE TCSP FÊTE SES DIX ANS - **L'alternative au tout automobile**

A l'occasion des 20 ans de la Sodiparc et des 10 ans du TCSP, le transport en bus était gratuit hier à Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne. Une bonne occasion d'aller bat' un karé aux Journées commerciales. TCSP ou plutôt Transport en commun en site propre. Le couloir réservé aux bus fait l'unanimité chez les Dionysiens depuis sa création en 2000. Entre le bas de la rue du Maréchal-Leclerc et le mail du Chaudron, on a plus vite fait de prendre le bus que de perdre son temps au volant de son auto.
Initié en 1989 par l'inscription du projet au premier contrat de ville entre l'Etat et la ville de Saint-Denis, le réseau TCSP avait pour ambition première de structurer Saint-Denis, proposer un transport bon marché aux classes sociales modestes, relier les quartiers entre eux et surtout limiter les embouteillages automobiles.

En 1990, Gilbert Annette obtient à Paris une subvention de 60 % de la part du ministère des Transports et Saint-Denis devient la première ville d'outre-mer à se doter d'un TCSP. A ce jour, cet aménagement visible dans Saint-Denis est le seul de La Réunion.
A partir de 1993, des taxis bus desservent même les écarts du chef-lieu. En août 2000, les Dionysiens découvrent une nouvelle forme de déplacement : un bus qui ne met plus 45 minutes mais seulement 20 pour relier l'Hôtel de ville au mail du Chaudron (5,5 km). L'enveloppe financière de l'opération est de 42 millions d'euros (dont 6,5 pour le foncier).

Un prolongement jusqu'au stade de l'Est ?

Dix ans après l'inauguration du TCSP, 45 000 voyageurs empruntent chaque jour ce TCSP et choisissent de monter et de descendre à l'une des treize stations (28 bus).
« La fréquentation journalière du réseau Citalis à Saint-Denis s'élève à 59 000 passagers par jour d'après les chiffres de septembre 2009. Plus de la moitié des voyageurs se retrouvent sur le TCSP », déclare Jean-Pierre Combet directeur de la Sodiparc.
Une grande partie de ces clients prennent le bus pour aller travailler ou pour faire leurs courses. La zone piétonne du centre-ville de Saint-Denis, bien desservie par ce transport en commun, attire bon nombre de Réunionnais quel que soit leur âge.
« Le TCSP, c'est la clé du transport en commun », rappelle le maire de Saint-Denis, qui pense déjà à une extension de ce couloir jusqu'au stade de l'Est. Une réflexion serait également en cours sur une circulation des bus, plus tard en soirée, pour les habitants voulant se rendre dans des restaurants ou au cinéma, tout simplement sortir en ville après 20 heures.
D'ici deux mois, un nouvel espace-bus géré par la Sodiparc sera ouvert au mail du Chaudron. Pour rappel, l'ancien dépôt avait été incendié par des voyous lors des émeutes du Cospar, il y a un an.

B) Sources

1 - Sources CFR

Pas géométriques – meuble fiche CFR.

Le dossier porte la côte S1. Permet le parcours de tous les pas géométriques du Tunnel à la ravine du Chaudron, autour de 1885.

3 – Pas géométrique de Saint-Denis – Entre la rivière du Butor et le chemin Bertin – 0,001 pour 1 mètre.
6 – Pas géométrique – Saint-Denis – Partie comprise entre la rivière du Butor et le dépôt de pétrole.

Dossier à partir des inventaires de versement CFR-1 / CFR-2

CFR 1 / 1340 / A2 : 1893 – 1912, Achat de Marines.

CFR 1 / 1846 : Acquisition immeuble Richard 1947 / 1949, se situe rue Pasteur pas au Butor / Plan de la gare de la Possession / Plan de canalisation pour Saint-Pierre.

CFR 1 / 1652 : Réfection du Pont du Butor (1899 – 1900). Plan, document d'ordre technique et demande de financement au ministre de la marine et des colonies.

CFR 1 / 155 : Cité ouvrière de Saint-Denis (1926 – 1946) Introuvable pour l'instant.

CFR 1 / 346 : Les torrents à La Réunion (étude faite par Léon Pélieu, directeur du CPR). Un dossier dactylographié sur les Torents. Ensemble très général sans traitement d'une ravine en particulier. L'objectif est surtout de présenter les techniques de stabilisations.

CFR 1 / 157 : Marine du Butor : Introuvable pour l'instant.

S37, 535 – 558 : Plan des bâtiments de l'artillerie Sous dossier 539-544 : Chemin de fer, marines du Butor.

CFR 1 / 341 : V2, Dossier des ponts du Butor, de la rivière des Pluies, de la Pointe des Galets. Vue des plans des ponts sur calque et carton bleue.

CFR 1 / 347 : V1, déviation voie ferrée rue Embarcadère à Barachois, 1927. Plusieurs plans de la zone de l'embarcadère du barachois à la pointe des jardins. Permet de voir toutes les marines de Saint-Denis sur le même plan. Exceptionnel.

A demander :

CFR 1 / 165 : Habitations à bon marché, Location de terrains, 1927 – 1942.

2 - Recensements

6M997 : 1892, 1897, 1er section et 2eme section : Rue Dauphine, Rue des Remparts, Camp Ozoux, Rue Bertin, rue Fénelon, rue de la Source, Rue Poivre, rue Malartic, rue Parny, rue Saint-Philippe, , rue Suffren, rue Liancourt, rue Colbert, rue de Caen, Ruisseau des Noirs,

Boulevard La Providence, Le Brulé, Camp Calixte, rue Monthion, Camp Giron, rue D'après, rue Racouly, rue Jacob, rue Lorraine, rue Bouvet, Boulevard Doret, Novicia, Route du Bois de Nèfles.

6M998 : 1897, fin du registre précédent + synthèse des sections.

6M1000 : 1892 / 3eme section et 1897 / 2eme section : rue du rempart, rue de Paris, rue Fénelon, rue du Barachois, rue du Conseil, rue Dauphine, rue de la Fontaine, rue Sainte-Marie, rue de Paris, rue Sainte-Anne, rue du Grand Chemin, rue Saint-Denis, Boulevard Jeanne d'Arc, rue Lafontaine, rue Fénelon, rue de l'Arsenal, rue de La Réunion, rue de la Comapgnie, rue de l'Eglise, rue Edouard, rue Labourdonnais, Embarcadère, quai du barachois.

6M1001 : 1892 / 4eme section : Rue Montreuil, Saint-Thomas, rue Joseph Hubert, rue du Conseil, rue Saint-Joseph, rue du Grand-Chemin, rue de la Boucherie, rue des Limites, rue du petit Bazar, rue Saint-Denis, rue Sainte-Anne, rue de l'Arsenal, ruelle margentin,
- 1897 / 5eme section : Saint-Joseph, Moulin à vent, Boulevard lancastel, rue des Sully, rue de la Batterie, rue du Moulin à vent, rue des Sables, rue Labourdonnais, rue de la Boucherie, place Candide, ruelle du Théatre, rue de l'Est, rue Laferrière, rue du Grand Chemin.

6M1002 : 1892 et 1897 / 5eme section : cadré par Ouest, rue Montreuil – N, route Nationale – S, rue Dauphine – E, rivière du Butor
La zone de camp Jacquot est délimitée par les actuelles Rue Voltaire, rue du Maréchal Leclerc, rue du Butor, rue du général de Gaulle. Il est parcouru par : la rue Marcadet, rue Camp Jacquot, ruelle Turpin.

6M1003 : 1892 : Route du rempart, rue du Grand Chemin, rue de Paris, rue des Moulins, rue du Gouvernement, rue Rontaunay, rue Labourdonnais, Rue de La Réunion, ruelle Edouard, rue Doret, rue de l'intendance, rue du Barachois, rue du quai, rue du Four à Chaux, impasse Mazeau, rue du Barachois, rue de l'Eglise, rue de l'embarcadère, rue du Conseil, rue du Moulin à vent, rue des sables, rue Saint-Joseph, rue Sainte-Marie, rue du Barachois,

6M1004 : 1892, 6eme section (suite) : Rue Sainte-Marie, rue Montreuil, rue Arsenal, route Saint-Bernard, rue Amédée Bédier, collège Saint-Michel, rue Joseph Hubert,

6M1005 : 1892, 7eme section : rue Saint-Joseph, Boulevard Lancastel, rue de la batterie, rue des sables, rue La Boucherie, rue La Bourdonnais, rue de l'Eglise, ruelle du théâtre, rue de la compagnie, rue de l'Est, rue de La Réunion, rue des limites, rue d'Assas, route nationale, rue Lapérrière, rue du Grand-Chemin,

6M1006 : 1892, 8eme section : Sainte-Clotilde, Carrière, Chemin de Lory, Chaudron, Rivière des Pluies, Commune, Bastion

6M1008 : Patates à Durand.
- 1892 : rivière des Pluies (Ilettes), Bois de Nèfles, Patates à Durand
- 1897 : Petite Ile, Rampe Ozoux, quai Ouest, camp Becker, rue de la boulangerie, quai de l'Est, rue du Pont,

6M1009 : 1920, concerne la Montagne, Ravine à Jacques, La Grande Chaloupe.

Recensement (Saint-Denis, 1920)

Côtes	Section	Commentaires
6M1038	**4eme section**	
6M1039	**5eme section**	
6M1040	**6eme section**	**Rue des Limites, Rue Sainte-Marie, Rue Voltaire, rue Sainte-Anne, rue de l'Arsenal, Boulevard Lancastel, rue du Cimetière, rue Joseph Hubert, rue Lafontaine, ruelle Tadard, rue du Grand Chemin, rue Beauvillain, ruelle Camp Jacquot, rue Montreuil, rue Saint-Bernard, rue Amédé Bédier, rue Voltaire, rue Saint-Jacques, ruelle des Datiers, rue Maguelon (?), ruelle margotin, ruelle Montant, ruelle Pavé, ruelle Marcadé, rue du Butor,**
6M1041	**7eme section**	**Patates à Durand (pages photographiées dans le dossier), Sainte-Clotilde, La Bretagne, Rivière des Pluies (Domenjob), rivière des pluies les hauts, Chaudron, Bois de Nèfles les bas et les hauts, Belle-Vue, Montauban,**
6M1042	**8eme section**	
6M1043 : 1892, 1897, 1902, 1920	**9eme section**	**Concerne la Montagne (Saint-Bernard), ravine à Jacques, La Grande Chaloupe**

3 – Autres séries

N. 566 : Réparation du pont du Butor : cahier des charges, devis technique, avant-métré, bordereau des prix et détail estimatif des travaux à éxécuter (1863).

Bibliographie histoire urbaine et patrimoine

Ouvrages sur les communes et les quartiers

- *Saint-Pierre:*
- COLLECTIF, **Impressions du pays d'Abord,Terre-Sainte, un quartier de Saint-Pierre**, ville de Saint-Pierre, D. S. Q de Terre-Sainte, 1994, 79 pages.
- HERMANN (Jules), **La fondation du quartier Saint-Pierre et autres textes**, édition du tramail, Recherches Universitaires Réunionnaises, 1990, 318 pages. Cet ouvrage est le premier tome d'une réédition des œuvres de Jules Hermann (1846-1924).
- HERMANN (Jules), **Guide du voyageur pour le canton de Saint-Pierre**, édition "Grand Océan",1993, réédition de l'oeuvre paru en 1923.
- LEFEVRE (Daniel), **Saint-Pierre de La Réunion, sa ville, sa campagne et sa région, étude de géographie humaine**, Collection des travaux du centre universitaire de La Réunion, 1975, 286 pages.

- *Saint-Paul :*
- MIRANVILLE (Alexis), **Saint-Paul, La ville et son histoire**, édition du C. N. H, Saint-Denis, 1993, 112 pages.

- *La Possession :*
- ENGLES-AKHOUN (Martine), PASCAUD (Valérie), **La Possession pittoresque, du batelage à une économie de plantation**, ouvrage publié à l'occasion du centenaire de la commune de La Possession (1890-1990), Images éditions, Réunion, 1990, 115 pages. Ouvrages surtout intéressant pour son iconographie.

- *La Petite France*
- Raymond Figuéras, « **La petite France : une lecture anthropologique du pays** » in « Le monde rural à La Réunion : Mutations foncières, mutations paysagères ». Paris, Saint-Denis ; L'Harmattan, Université de La Réunion, 1996.
- Jacques Lougnon, **Quinze années d'actualités locales, La Réunion de 1960 à 1975**, Cazal Saint-Denis, 1977.
- Jacques Lougnon, **Nouvelles Chroniques, Ile de La Réunion, 1977 – 1988**, Saint-Denis, Azalées Editions, 1989.

Parcours pour découvrir et comprendre la notion de patrimoine à La Réunion :

Les publications de la collection « Itinéraires du Patrimoine » sont conçues comme un outil de tourisme culturel, et permettent aux visiteurs de se repérer géographiquement et historiquement par rapport au contexte dans lequel se présente le monument aujourd'hui.

Usines sucrières, n°108, texte d'Eric Zeimert, 1997, 18 pages, ISBN : 2-907064-26-6.

Les Cases de Hell-Bourg, n°132, texte de David Gagneur, Stéfanie Hoareau, Bruno Malinverno, 1997, 19 pages, ISBN : 2-911267-15-X.

Jean Bossu, architectures 1950-1979, n°230, texte de Alain Borie, 2000, 48 pages, ISBN : 2-912-739-04-7.

Hôtel de ville de Saint-Denis, n°300, texte de Bernard Leveneur, 2004, 48 pages, ISBN : 2-907064-79-7.

Une approche plus détaillée est possible à travers deux ouvrages : l'un placé sous la houlette du Pays d'art et d'histoire consacré aux villes de Saint-Pierre et de Saint-Louis, l'autre est consacré à Saint-Denis.

- **Monuments historiques : Saint-Louis / Saint-Pierre**, villes du Pays d'art et d'histoire, 2006, 32 pages, ISBN : 2-916553-03-06.
-
- **Monuments historiques : Saint-Denis de La Réunion**, 2006, 32 pages, ISBN : 2-907064-91-6.

Les ouvrages suivants s'appuient sur un recensement exhaustif à la fois quantitatif et géographique des édifices traditionnels, domestiques, commerciaux ou industriels. Ils ont été publiés en étroite collaboration avec des structures opérantes dans le domaine du patrimoine comme la DRAC, le CAUE ou par des spécialistes (historien de l'art, chercheur etc…). Ils s'appuient tous sur une approche privilégiant la vulgarisation mais avec des clés de compréhension liés à l'histoire de l'architecture.

Collectif, **Le Patrimoine des communes de La Réunion**, 509 p., Flohic Éditions, 2001. ISBN : 2-84234-085-X

CAUE / DRAC, **Cases créoles des 24 communes de La Réunion**, Paris, Éditions Plume / Flammarion, , ISBN : 2-912739-06-3

CAUE, **350 ans d'architecture à l'île de la Réunion**. Saint-André, GRAPHICA, 2005, 208 pages, ISBN : 2-912739-09-8.

Olivier Fontaine, **Mémoires Océanes : patrimoines maritimes de l'île de La Réunion**, édité par la Confrérie des gens de la mer, 2005, 48 pages, textes d'Olivier Fontaine, sous la direction de Sylvie Réol, ISBN : 2-907064-86-X.

Bernard Leveneur, **Petites Histoires de l'architecture Réunionnaise (de la compagnie des Indes aux années 1960)**, édition 4 épices, 2007, ISBN : 978-2-9527204-1-0.

Collectif, **Les Cases de Hell-Bourg**, (19 p., Itinéraires du Patrimoine, n° 132, 1997)[26].

Corinne Etave, **Saint-Denis, étude du Centre ancien**, septembre 1981, approche architecturale[27].

Trouilloud E., **La rue de Paris, Saint-Denis de La Réunion, approche ethnologique**, 1981, approche ethnologique[28].

Habitat d'hier et d'aujourd'hui ou l'architecture créole entre la tradition et l'identité, 1982, Gilbert Bresson, Jean-François Delcourt, approche architecturale[29]

Revue : **Akoz : Héritage reçu, patrimoine légué**, 2008, sous la direction

[26] Cette publication fait suite à une formation (7 au 24 novembre 1995) aux Techniques d'inventaire du patrimoine architectural dirigé par Bruno Malinverno (Conservateur de l'Inventaire) organisé par la DRAC – Réunion. Premier ouvrage de la collection itinéraires du Patrimoine qui propose une découverte des cases réunionnaises

[27] Disponible au Centre de documentation du CAUE.

[28] Disponible à la Bibliothèque Départementale et à la salle IOI de la Bibliothèque universitaire, l'exemplaire des Archives a disparu.

[29] In « Encyclopédie de la Famille réunionnaise », Tome 5, « Le patrimoine ».