Littoral portois et urbanisation

JOËL NINON
MCF EN GÉOGRAPHIE
CREGUR, UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

Résumé

Le littoral de la commune du Port, en grande partie artificialisé, supporte un complexe portuaire baptisé « Port Réunion » en 1995, composé de deux ports et des espaces péri-portuaires, constituant le cœur économique de l'Île de La Réunion.

Les dynamiques socio-économiques qui ont accompagné la création du port-ouest, avec l'implantation d'importants équipements et infrastructures, ont favorisé une croissance urbaine soutenue et anarchique fortement ancrée sur le port de l'époque.

Alors que la modernisation a fait glisser les activités portuaires vers l'est, le défi de la municipalité, tout en continuant à développer et organiser ses quartiers, est d'ouvrir la ville sur la mer et d'aboutir à une unité spatiale complète englobant à la fois complexe urbain et interface littorale.

Mots clés

Le Port – Littoral – La Pointe-des-Galets – Urbanisation.

INTRODUCTION

La commune du Port, implantée dans la plaine alluviale de la Rivière-des-Galets, occupe une position stratégique à La Réunion. Son peuplement (40 521 habitants en 2004) et son urbanisation actifs, corollaires d'une réussite économique indiscutable, prennent appui sur une activité portuaire toujours en croissance.

Ainsi, l'interface littorale de La Plaine-des-Galets a toujours quantitativement contribué à la construction de l'agglomération portoise, mais en juxtaposant progressivement espaces portuaire et urbain. La question des limites de l'action constructrice reste donc posée.

Par ailleurs, la prise de conscience des effets néfastes de la dissociation spatiale qui a longtemps prévalu et la démarche de développement durable dans laquelle s'inscrit la municipalité portoise, imposent le principe des interrelations, des imbrications et l'évolution de l'interface littorale en un élément constitutif en osmose avec l'agglomération urbaine.

Cela s'est traduit par l'ambition clairement affichée et partagée de la municipalité d'ouvrir l'agglomération sur la mer, qui s'exprime à travers plusieurs projets d'aménagement qu'il conviendra de présenter.

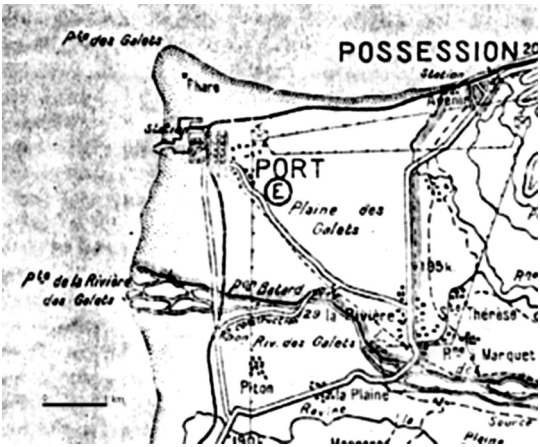
À terme, ils concourront à l'émergence de nouveaux contours, de nouveaux contenus et de nouveaux rapports spatiaux d'une l'agglomération portoise en prise directe et effective sur son littoral valorisé.

LES IMPACTS SPATIAUX DES CONSTRUCTIONS PORTUAIRES

L'artificialisation du littoral

Située dans la Plaine alluviale de La Pointe-des-Galets, dans le nord-nord-ouest de l'île de La Réunion, la commune du Port couvre 1 665 ha. Ses limites naturelles : l'océan Indien, la Rivière-des-Galets et la Ravine-à-Marquet, dessinent un carré relativement régulier, c'est la plus petite commune du département (Fig. 1).

Fig. 1 : L'agglomération portoise en 1934



Source : IGN

Le contexte géographique ne prédispose pas particulièrement cet espace alluvionnaire à supporter des installations portuaires. Les conditions climatiques et le paysage « semi-désertique » répulsifs, la position excentrée de La Pointe par rapport au reste de l'île, constituaient autant d'éléments négatifs confortant l'argumentaire des concurrents et des opposants au projet.

La question de la création d'un port à Bourbon s'était rapidement posée, et les projets ont été nombreux depuis la fin du XVII[e] siècle. Le projet de Pallu de la Barrière présenté en 1873 de construire le port dans le delta de la Pointe-des-Galets se concrétisera avec le début des travaux en 1879.

Il importait d'une part, de faire face aux besoins de plus en plus importants d'une population croissante, et à ceux de l'économie agricole (80 000 tonnes de sucre non raffiné à « exporter » en 1860), et d'autre part, d'améliorer les conditions des opérations de chargement et de déchargement des navires, jusque-là effectuées grâce à des marines. On en comptait plus de quinze en 1856.

Le choix de ce site aura des conséquences inévitables sur le littoral, d'autant que le port est construit « sur la terre ». Son creusement que l'on pensait facile s'est compliqué avec l'apparition des plaques basaltiques sous les alluvions meubles.

Les profils littoraux, de part et d'autre de l'entrée du port, seront aussi modifiés. Le dépôt d'alluvions en provenance de la Rivière-des-Galets risquant d'obstruer les chenaux, le dragage régulier est indispensable. Par ailleurs, les courants dégraissent le littoral de la partie nord, il devra être renforcé. Aujourd'hui encore, des menaces pèsent sur les installations, telles les cuves d'hydrocarbure qui s'y trouvent. En 1886, alors que les travaux ne sont pas complètement achevés, le port est inauguré, et ce sont des bassins, des terre-pleins et des entrepôts qui caractériseront désormais le littoral de La Pointe-des-Galets qui devient le fer de lance de l'économie.

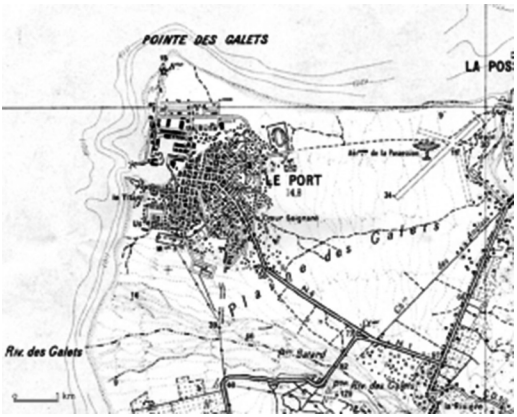
Spatialement, c'est le lieu de convergence des populations ouvrières composées de Réunionnais, de Malgaches, d'Égyptiens, de Somalis… affectées à sa construction et à son fonctionnement. Les « Pionniers du désert » réunionnais viennent de toute l'île, mais plus massivement de La Possession et de Saint-Paul dont La Plaine-des-Galets est un quartier jusqu'en 1890.

C'est aussi une plateforme intermodale stratégique par laquelle transitent toutes les marchandises. Son rôle est déterminant pour l'acheminement de la production sucrière vers la métropole, dans de meilleures conditions que naguère. Cela est rendu possible grâce à la création simultanée du chemin de fer qui dessert la plupart des communes littorales, mais aussi des quais en bois. À ce titre, le port contribuera fortement au développement et à la structuration de l'économie cannière.

L'interface littorale de La Pointe-des-Galets gardera sa configuration originelle sur une trentaine hectares jusqu'à la départementalisation en 1946 (Fig. 2). Ce changement de statut sera le point de départ du développement tous azimuts de La Réunion, dans lequel la fonction portuaire sera renforcée.

Avec 6 500 habitants, le Port occupe alors une position de premier plan dans le processus et bénéficie par conséquent des retombées directes de la nouvelle donne politique. Cela se traduira par la création de nouvelles darses (commerce et pêche), l'extension des plans d'eau et des quais, la modernisation des infrastructures et des équipements en adéquation avec le transport routier et les nouveaux moyens de conservation…

Fig. 2 : L'urbanisation du Port en 1977



Source : IGN

Au total, les quais seront progressivement bétonnés et adaptés à la circulation des camions, un terminal pétrolier, une cimenterie et un terminal sucrier verront le jour ainsi que des entrepôts frigorifiques… Ainsi, se présente globalement le port-ouest avant l'implantation ou la migration récentes de l'activité portuaire plus moderne en baie de La Possession. L'extension de l'ancien port étant bloquée par la ville de laquelle il s'est peu à peu coupé (Photo 1).

Photo 1 : L'ancien port Ouest



Cliché J. Ninon

La construction de l'espace portois

Pendant plusieurs années, les transformations de l'interface littorale avec la construction du port et du chemin de fer, le fonctionnement de nombreuses activités industrielles, artisanales, commerciales et de service fortement liées à

l'espace portuaire animent et rythment la vie de la Pointe-des-Galets. Celle-ci devient, avec 2 080 habitants, commune du Port à partir de 1895.

Le développement portuaire est aussi à l'origine d'une rapide urbanisation dont la trame est en prise directe avec le port. La bourgade qui devait recevoir plus de 15 000 ouvriers des deux importants chantiers se dynamise et se structure. L'émergence d'un centre-ville et d'une auréole de bidonvilles de plus en plus dense se précise, définissant une agglomération qui n'a d'existence que par son port.

La main-d'œuvre à laquelle on a recours vient de toute l'île, même si celle originaire de La Possession et de Saint-Paul est largement majoritaire. De nombreux travailleurs s'installeront définitivement ou pour la semaine dans des logements de fortune. Ainsi s'est constitué le plus vaste bidonville de La Réunion. Cet héritage a longtemps posé problème à la municipalité qui s'est engagée avec succès dans une politique soutenue de résorption de l'habitat insalubre.

La vie portuaire se caractérise par certaines pratiques plus ou moins ritualisées qui lui sont propres, mais qui affectent aussi la cité portoise. Il s'agit par exemple du « déversement » ou du « retrait » quotidien de milliers de travailleurs, de leurs passages le matin et le soir qui font fonctionner les commerces, les bistrots situés dans la proximité immédiate des infrastructures. Il s'agit encore des marins des paquebots, des navires de commerce ou de la marine nationale en escale qui créent une animation nocturne parfois agitée.

La population portoise n'est pas en reste, les plages autour du bassin d'évitement sont régulièrement fréquentées le soir par les familles à la recherche d'air frais, mais aussi pour le bain et le pique-nique. Les larges espaces intersticiels libres, telle l'esplanade à l'avant des « Grandes Maisons » qui logent les cadres de l'État, deviennent des lieux de promenade privilégiés où se rencontrent toutes les composantes de la société portoise. Les arrivées et départs des paquebots, seuls moyens de transport entre l'île et l'extérieur, rassemblent systématiquement sur ces mêmes espaces des centaines de personnes. Certaines manifestations populaires sont organisées sur les axes qui longent le port, c'est le cas des traditionnels tours de l'île cycliste ou feux d'artifice capables d'attirer des milliers de personnes.

Enfin, les conflits sociaux soutenus par un mouvement syndical portuaire puissant marquent profondément les esprits et les espaces. La sociologie et la réputation englobante de « ville dure » toujours en lutte qui caractérisent la commune ne distinguent ni la ville et la population, ni l'identité portoise, de leur port.

VILLE ET PORT SE TOURNENT LE DOS

Vers la dissociation des espaces

Les transformations nécessaires imposées par l'accroissement des besoins de la population et de l'économie réunionnaises et la nécessaire modernisation qui en découle, ajoutées dans les années 60 à la substitution du chemin de fer par la route et des paquebots par l'avion, seront les moteurs de la coupure et de la distanciation des espaces urbain et portuaire.

En effet, les besoins de foncier pour la construction des darses sud et l'élargissement du bassin d'évitement permettant, à partir de 1971, l'accostage de navires de plus de 180 mètres et de 11 mètres de tirant d'eau, vont conduire à la fermeture de plusieurs couloirs d'accès à la mer (Photo 1). Les limites littorales sont repoussées au maximum, jusqu'aux grilles des « grandes maisons » ou des murs du cimetière. Les plages de sable noir et les places fréquentées par les portois n'existent plus ou sont réputées dangereuses et donc rendues inaccessibles pour des raisons de sécurité.

Très rapidement une clôture limite et fortifie l'ensemble de l'espace portuaire contrôlé, elle met fin aux loisirs et à la détente maritimes de la population. Seuls les accès à la mer par les jetées nord et sud demeurent libres. Le littoral réduit s'éloigne et le rapport à la mer se trouve modifié, désavantageant les populations non motorisées. Les pratiques changent, on vient « prendre l'air » et se promener en voiture, et pique-niquer dans un cadre beaucoup moins convivial où le béton domine. La baignade est interdite et les rassemblements populaires n'ont plus lieu.

Des espaces portuaire et urbain disjoints

La construction « toujours sur la terre » du port-est en baie de La Possession, à l'emplacement de l'ancien aérodrome qui avait vu l'atterrissage en juillet 1933 du « Ville de Tananarive », est terminée en 1986. Elle a amplifié la séparation entre le port et la ville et elle a été fatale au port-ouest saturé, vieilli et inadapté aux exigences du commerce international (Photo 2). Les activités portuaires s'orientent alors massivement vers le nouveau complexe à trois kilomètres du premier entraînant dans leur sillage la délocalisation ou l'exurbanisation de certains équipements, services, bureaux et commerces. Les structures restantes non utilisées ou non entretenues se dégradent et s'apparentent de plus en plus à des vestiges témoins d'un autre temps.

L'évolution des façades littorales de La Pointe-des-Galets a réorienté les dynamiques spatiales de la cité portoise, qui depuis se projettent toujours plus vers l'est où les possibilités de développement sont réelles (Fig. 3). Les lourds projets d'extension portuaires en cours de réalisation et futurs portent essentielle-

ment sur le port en baie de La Possession (Photo 2). Avec un trafic global dépassant 3,7 millions de tonnes en 2005 (1 582 937 tonnes en 1986) et les 189 000 EVP qui le placent au 4e rang des ports français pour les conteneurs traités. Les limites de l'actuel port sont atteintes.

Photo 2 : Le port moderne Est en 2006



Cliché : J. Ninon

Fig. 3 : L'urbanisation du Port en 2003



Source IGN

Les principaux projets contenus dans le schéma directeur portuaire de 1999 sont les suivants :

- Porter la profondeur du chenal d'entrée à 16 m au lieu de 13 m actuellement.
- Augmenter la largeur du chenal d'entrée de 130 mètres en le portant à 160 m.
- Élargir le bassin d'évitage à 480 m au lieu des 350 m actuels.

- Créer un nouveau quai de 650 m, capable d'accueillir en même temps deux navires de 80 000 t.
- Aménager un terre-plein bord à quai de 50 m de largeur pour le déchargement des vracs (hydrocarbures, charbon, céréales et clinker).

À terme, ainsi dimensionné, le port serait accessible à des navires de 250 m de long, de 14 m de tirant d'eau et d'une capacité de 80 000 t, ce qui diffère sensiblement des 235 m et des 45 000 t actuels pour un tirant d'eau de 12 m.

Les possibilités d'extension littorales étant quasiment inexistantes, la perspective des inévitables développements d'ici 2020 obligent la préservation et la constitution de réserves foncières en amont.

Le complexe portuaire Est, sur lequel s'appuient plusieurs zones d'activités dynamiques, constitue un pôle économique majeur à rayonnement local mais aussi régional. En ce qui concerne la commune du Port, il a contribué à la marginalisation de l'ancien port, le confinant dans un rôle et un statut secondaire, sans pour autant s'intégrer directement dans la construction urbaine.

LA RECONQUETE DU LITTORAL PORTOIS

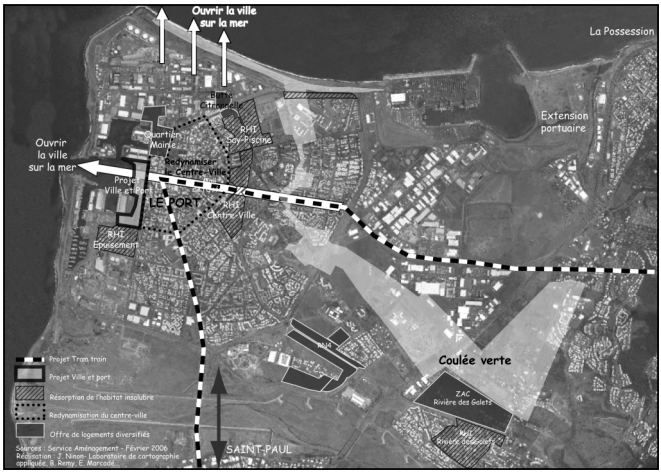
Le projet « Ville et port »

Dès 1971, l'ambition de restituer le littoral aux portois est clairement affirmée dans le Schéma Directeur d'Urbanisme. Aujourd'hui, l'accès à la mer est devenu une priorité pour la municipalité portoise comme pour les nombreux partenaires (Etat, Europe, Région, Département, Chambre de Commerce et de l'Industrie, Usagers, Associations…) qui partagent la volonté de faire aboutir le projet « Ville et port » élaboré dans les années 90.

Il s'agit de rétablir les liens fonctionnels, économiques et humains entre les deux entités. Le vieux port est appelé à devenir un pôle d'attraction et d'animation majeur dont l'identité doit imprégner l'espace citadin par irrigation, à partir d'un axe urbain au nom évocateur « Mail de l'Océan » reliant l'entrée maritime et l'entrée est de la ville.

En 2000, le Schéma d'aménagement portuaire est adopté. Il intègre le principe de l'ouverture de la ville sur la mer et le programme de revitalisation du centre (Fig. 4). Même si la réappropriation et la reconversion s'avèrent souvent difficiles, les questions foncières posant problème et l'adaptation des anciennes structures aux réalités du XXI^{e} siècle n'étant pas toujours évidente, les espaces à reconquérir et à aménager dans l'ancien port sont néanmoins définis.

Fig. 4 : Aménagement et ouverture de la ville sur l'océan



La charte signée le 1er mars 2000 entre l'État, la Région, le Département, la CCIR et la ville, en accord avec le Schéma d'Aménagement portuaire permet l'opérationnalisation du projet « Ville et port ». Elle affirme en préambule, la nécessité « de repenser l'aménagement du port en cohérence avec la ville, de maintenir et de développer un certain nombre d'activités portuaires (pêche, plaisance, croisières, etc.), de créer de nouvelles activités : services, loisirs économiques et culturels ». Elle doit conduire à l'émergence des quatre pôles suivants :

- Le pôle de la grande plaisance : c'est le secteur de loisirs maritimes et urbains. Il est lié à la façade urbaine qui comportera un hôtel, des logements et des commerces, à proximité d'un nouveau bassin de grande plaisance de 19 000 m^2 pour l'accueil de 130 embarcations dont une vingtaine de passages. Il regroupera aussi la base nautique des Mascareignes qui assure, sur 4 500 m^2, des stages de navigation et des classes de mer, et un centre aquatique de 6 500 m^2. Une gare maritime de 600 m^2 destinée à recevoir les passagers des paquebots de petites dimensions devrait y être construite en complément de celle du port Est.
- Le pôle « belvédère et quartier de la mairie » : la zone du belvédère, lieu symbolique de la réconciliation entre la ville et le port, sera un espace paysager de 20 000 m^2 ouvert au public avec points de vue sur les bassins. Les « Grandes Maisons » quant à elles accueilleront des activités économiques et culturelles (espaces muséographiques, d'information, d'accueil et de restauration). Une plate-forme d'innovation de 10 000 m^2 sera construite en lien étroit avec le nouveau quartier de

la mairie. En plus des services de la DDE, elle abritera l'Institut Français de Recherche pour l'Exploitation de la Mer (IFREMER), l'Association Régionale de Développement de l'Aquaculture (ARDA) et l'Institut de Recherche et de Développement (IRD). Un parc paysager de 1 300 m^2 et une place publique de 8 000 m^2 relieront les bâtiments.

- Le pôle dit du tertiaire marin (10 000 m^2) : ce secteur accueillera autour de la future darse de grande pêche, un centre économique maritime, l'école d'apprentissage maritime et des métiers de la mer (construction navale, maintenance, réparation transformation du poisson…)
- Le pôle d'activités portuaires : l'exploitation du port-ouest par son concessionnaire doit se poursuivre. Les transferts d'activités et les zones de sécurité et la délimitation des zones de sécurité résulteront des concertations entre la CCIR, l'État et la ville.

Cet ambitieux programme d'aménagement établi sur dix années nécessitera des investissements publics et privés évalués à 300 millions d'euros. Il s'imbrique au programme d'aménagement du centre-ville qui se décline en six axes :

- L'aménagement et la restructuration des espaces centraux par la création d'une artère urbaine, le « Mail de l'Océan ». Elle aura pour objectif de participer directement à l'ouverture sur le littoral en reliant l'entrée de la ville (rond-point de la Rose des Vents) à l'ancien port.

  Le mail sera ponctué d'équipements importants avec l'espace archéologique de la mémoire, l'école des Beaux-Arts, l'école d'Architecture, la médiathèque, la Poste, le marché… Il inclura aussi des petites places publiques créant ainsi une perspective directe sur le vieux port. Cet axe qui conduit vers la mer renforcera le rôle de l'espace portuaire historique dans l'aménagement global de la cité.
- La reconquête des espaces portuaires : elle vise, en plus de l'ouverture de la ville sur la mer, à valoriser l'ensemble des paysages littoraux de la Pointe-des-Galets. La municipalité cherche à favoriser la construction de logements et la création d'une voie de circulation entre les deux ports : « le chemin de l'océan ». Cela passe par la protection des interfaces nord contre l'érosion et la submersion provoquées par la houle.

  Elle propose aussi la création d'un biotope artificiel, édifié des poteaux EDF en béton sur lesquels des boutures de coraux seraient implantées. En effet, plus de 600 coraux menacés par le dragage ont été déplacés du Port et font l'objet d'un suivi sur 3 ans. Ces supports disposés en croix, tétrapode ou hexapode offrent une résistance adaptée à la houle et aux courants marins.

Cette opération viendrait en complément de la création de la réserve marine. Ensemble elles concourent non seulement à la valorisation des rebuts inertes mais elles favorisent aussi la biodiversité et la biomasse du milieu marin.

Le projet intéresse fortement les pêcheurs, mais il peut aussi être porteur en matière de loisirs et de tourisme avec le développement du concept « Port-plage ». Ce dernier repose sur la création d'un bassin en eau peu profonde, creusé sur le littoral nord, avec des activités nautiques, une structure écomuséale, une cité lacustre comportant des tours de logements, des pontons et un petit port de pêche côtier.

- La valorisation et le renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville.
- L'amélioration des déplacements dans la ville notamment avec le Transport en Commun en Site Propre (TCSP).
- L'intégration et la valorisation des espaces vacants ou peu denses du centre-ville.
- La densification raisonnée de l'habitat en réponse aux besoins de logements diversifiés dans un souci de mixité sociale.

Espaces portuaires et espace portois

Le programme « Ville et port » et celui de la revitalisation du centre devraient dans une dizaine d'années se matérialiser par une construction et un développement durable portois, au sein duquel les symbiotes espaces portuaire et urbain auront un rôle et une place déterminants.

L'avenir commun des deux espaces en dépend, et un échec engagerait chacun d'eux dans un processus irréversible de dégénérescence, tant sur le plan économique, social que culturel, sans doute politique, dont il serait difficile de se relever.

Les dispositifs et les stratégies à mettre en œuvre doivent être efficaces face à l'obligation de réussite, ce qui ne manque pas de poser problème lorsqu'il s'agit des sujets ayant trait au foncier par exemple.

D'autres questions se posent quant à l'implication effective des 40 000 portois. En effet, en quelques décennies les composantes de la population portoise ont changé. La démocratisation de l'automobile a permis à de nombreuses anciennes familles, constituant le substrat de la société portoise et aspirant à un meilleur cadre de vie, de migrer assez massivement vers les périphéries rurales de Saint-Paul et de La Possession. Le solde migratoire atteint - 0,80 % entre 1990 et 1999, le taux moyen pour la région Ouest est de + 0,39 %. Le mouvement centrifuge de périurbanisation explique l'essor démographique et l'évolution en cité dortoir de la Plaine, de La Ravine-à-Malheur et de Sainte-Thérèse.

Les nombreux nouveaux arrivants, motivés par la seule perspective de trouver du travail, le Port, avec 175 % étant la commune ayant le taux d'attraction de l'emploi le plus élevé du Département, n'ont que peu ou pas d'attaches avec la commune. Les choses se compliquent, d'autant que conditions de travail ont muté et que la majorité des emplois ne se localisent plus prioritairement dans les ports. Ces néo-Portois une fois stabilisés économiquement regardent très rapidement vers les espaces périurbains.

Qu'il s'agisse d'anciens ou de néo-Portois, les migrations définitives volontaires et centrifuges expriment souvent la réussite sociale. L'urbanisation fulgurante et soutenue de La Possession depuis plus de deux décennies résulte en grande partie de ce phénomène. La commune du Port a du mal à retenir les populations des classes moyennes et aisées.

Ces constats ne remettent pas en cause l'ouverture sur la mer largement justifiée. Cependant, il sera probablement nécessaire de convaincre la population, ou tout au moins une partie, des effets bénéfiques des programmes. La conscience d'un espace portois portuaire ne se décrète pas, l'adhésion et l'implication de la population doivent être effectives comme dans les procédures exemplaires initiées pour les programmes de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI).

La conscience de l'intérêt collectif est aussi ébranlée chez certaines familles propriétaires souvent depuis longtemps qui doivent se séparer de leurs biens pour permettre la mise en œuvre des projets. Les manifestations de mécontentement témoignent de la capacité de résistance des habitants concernés. Parallèlement et indirectement se pose la question de la disparition de plusieurs repères hérités, marqueurs d'espace, que sont certaines familles ou certains bâtiments.

Le grand défi de la municipalité, en plus des problèmes financiers, techniques ou autres, sera d'obtenir la participation active des portois et que chacun d'eux se retrouve dans les projets et s'y identifie.

La fréquentation actuelle des interfaces libres d'accès : les jetées nord et sud, la darse de plaisance et surtout la partie de littoral comprise entre le port-est et la pointe du Phare confirme l'attrait de la mer pour les Portois. Les deux derniers espaces sont régulièrement « envahis » par de nombreux pique-niqueurs nocturnes. Les groupes combinent famille, voisins ou amis. L'affluence les contraint de « réserver » les emplacements aménagés en postant plusieurs heures à l'avance un de leurs membres envoyé en éclaireur avec quelques ustensiles. Le littoral nord offre aussi la possibilité de pratiquer des sports de plein air : jogging, marche, cyclisme… Sa fréquentation augmente considérablement en fin d'après-midi.

Les ambitieux projets d'aménagement portuaire et urbain interviendront fortement dans le dessin des nouveaux contours littoraux portois. Tels qu'ils se

présentent, ils devraient créer un cadre et une atmosphère, voire une identité unique à La Réunion, dans lesquels chaque quartier, chaque habitant est un maillon reconnu.

Toutefois, la perspective d'une réussite réaliste n'exclut pas quelques réserves portant essentiellement sur des zones constitutives du territoire communal qui semblent demeurer à l'écart des dynamiques transformatrices de l'ouverture sur la mer.

En effet, les autres quartiers : La pointe, RN4, Ravine-à-Marquet, Rivière-des-Galets, sont matériellement coupés du centre-ville par une voie qui le ceinture et au-delà duquel les espaces d'activités dominent dans des zones structurées dans la périphérie du port-Est ou un peu plus loin dans des zones floues en cours d'aménagement. La plaine herbeuse laisse progressivement place à des bâtiments : logements, centre commercial, clinique, établissements scolaires…

Plus loin, le quartier de la Rivière-des-Galets dont le peuplement est directement lié au port en est physiquement le plus éloigné. La population originellement constituée de dockers pour la plupart, a muté par nécessité. Le port n'emploie plus que 350 ouvriers dockers quotidiennement, contre 2 000 en 1970. Le quartier, aujourd'hui frappé d'un taux de chômage de l'ordre de 55 %, a subi de plein fouet les effets de la mécanisation engagée à la fin des années 60.

À part les pénétrantes existantes, rien ne raccroche ces espaces au centre-ville, et encore moins à la mer. Ces situations ne manquent pas d'amplifier un sentiment d'isolement et de générer des problèmes qu'il serait préférable d'anticiper. La création d'un pôle urbain à proximité de l'échangeur de la Rivière-des-Galets, capable de fédérer les populations des quartiers concernés et leurs problématiques communes, ainsi qu'un accès à la mer par la rive droite de la Rivière-des-Galets, mériteraient d'être envisagés.

Enfin, alors que le port-est se situe en limite de la commune de La Possession, il est curieux de constater qu'il n'existe pas de projet concerté entre les deux communes en matière de gestion spatiale. Pourtant, certains aspects de l'urbanisation, qu'il s'agisse de la résidentialisation des pentes environnantes ou de l'implantation des activités économiques, sont les conséquences spatiales des dynamiques impulsées par Le Port et ses activités portuaires. La Possession supporte l'ouverture du Port vers l'est, et bénéficie des retombées économiques non négligeables, comme en témoigne l'augmentation des espaces affectés aux activités.

À l'inverse, le rapprochement des communes du Port et de Saint-Paul est spatialement de plus en plus lisible grâce à la desserte en site propre qui les unit. La constitution d'un parc urbain avec le projet phare de la construction d'un hippodrome dans la zone de Cambaie se précise et intéresse les deux municipalités.

Une continuité spatiale urbaine dont la colonne vertébrale serait l'axe du TCSP porteur du Tram Train pourrait rapidement prendre forme et relier les deux centres-villes. Le nord de Saint-Paul et le parc urbain seraient alors plus proches du littoral portois réhabilité que ne le serait La Possession ou le quartier de la Rivière-des-Galets.

La métamorphose du littoral portois est inéluctable. La réalisation des projets bien avancés, initiés par la municipalité et portés par de multiples partenaires publics et privés, doit concrétiser la volonté d'ouvrir la ville sur la mer. Les conséquences prévisibles devraient, par un processus de réappropriation, réconcilier les Portois avec le port et plus largement avec l'océan. La finalité selon le Professeur G. Fontaine est que « le mot port soit étendu à la ville : on ne parle pas du port de Singapour, on dit que Singapour est un grand port, on dit que Rotterdam est un grand port ». De par sa dénomination, le Port n'a pas à résoudre le problème de formulation. Il lui reste à faire, de toute évidence le plus important, que le nom de la ville recouvre le sens dont il est porteur : Le Port est port.

Par ailleurs, si les projets présentés ont avant tout une ambition locale, leurs contenus d'envergure régionale montrent qu'il ne faut pas exclure leurs impacts sur les autres communes. Ces impacts viendraient conforter le rayonnement commercial incontesté du Port sur l'ensemble du département.

Enfin, même si le présent article, à la manière des projets, occulte volontairement les dimensions nationale et internationale pour privilégier l'échelle locale, l'ouverture sur la mer se projette bien au-delà du littoral. Elle offre à La Réunion des perspectives et des horizons intéressants qu'une approche économique saurait prouver.

BIBLIOGRAPHIE

ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS, 2003, *L'océan Indien, ses villes et ses ports à l'heure de la globalisation*, Actes du colloque 19 et 19 novembre 2003, Le Port, 37 p.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE LA RÉUNION, 2003, « Ville et port : le projet » in *Port Réunion Magazine - Bulletin des usagers professionnels du Port*, Le Port, CCIR, n° 47.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE LA RÉUNION, 2003, *Port Réunion, l'esprit de l'Europe, au cœur de l'océan Indien*, Le Port.

COMITÉ DU CENTENAIRE DU PORT, 1987, *Des marines au port de La Pointe-des-Galets*, Saint-André, Graphica, 220 p.

COMMUNE DE LA POSSESSION, 2005, *Plan local d'Urbanisme, La Possession, Service de l'aménagement*.

NINON J., 1995, *La périurbanisation sur l'espace réunionnais*, Nice, Thèse de doctorat, 549 p.

INSEE de La Réunion, 2003, *Tableau économique de La Réunion*, Saint-Denis, 210 p.

VILLE DU PORT, 2004, *Plan Local d'Urbanisme*, Le Port, Service de l'aménagement.

VILLE DU PORT, 2001, *Les actes du séminaire Ville et Port*, Le Port, Coll. « Le Port sa mèm mèm », n° 9.