

Saint Pierre et son port : la réalité et les mots d'un enjeu politique. (XVIIIe-XXe siècles)

Serge Bouchet

► **To cite this version:**

Serge Bouchet. Saint Pierre et son port : la réalité et les mots d'un enjeu politique. (XVIIIe-XXe siècles). Tsingy : Revue de l'Association des professeurs d'histoire et de géographie de Madagascar, Tamatave, Madagascar : Association des professeurs d'histoire et de géographie de Madagascar, 2008, pp.31–43. hal-01244161

HAL Id: hal-01244161

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01244161>

Submitted on 6 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Saint Pierre et son port : la réalité et les mots d'un enjeu politique.
(XVIIIe-XXe siècles)
Serge Bouchet

« Lorsque les Portugais découvrirent l'île de Mascareigne, il y a lieu de croire que c'est à Saint-Pierre qu'ils abordèrent, et de là le nom de Rivière d'Abord donné au torrent qui traverse la paroisse. »¹

Ainsi, à en croire Bory de Saint Vincent, c'est par Saint-Pierre qu'aurait commencé l'aventure européenne de La Réunion. Dans le « Panorama de l'Union Française » de 1949, c'est une image du port de Saint-Pierre qui ouvre l'article sur La Réunion²: retour aux sources?

La mer... l'opinion courante veut que l'île de La Réunion tourne le dos à la mer, cependant son peuplement est venu de la mer, son ravitaillement puis son économie sont conditionnées par des relations maritimes³. L'aménagement d'un port véritable s'avère d'autant plus nécessaire que l'absence de plateau continental à La Réunion ne permet pas de disposer de baie calme où se mettre à l'abri d'une mer fortement agitée, «une mer fatigante»⁴.

La présentation des débats soulevés par la réalisation du port de Saint-Pierre au XIXe siècle et des difficultés économiques que cela entraîne pour la commune, voudrait faire apparaître la place importante de la mer dans les réalités économiques comme dans les esprits. Car si le Réunionnais est plus un terrien qu'un pêcheur, cela ne signifie pas nécessairement que la mer n'occupe pas une place de choix dans les pensées de la population d'une île dont pratiquement toutes les villes sont situées sur le littoral.

Ce n'est pas tant l'aspect technique des travaux de construction portuaire qui nous intéresse ici que la place accordée aux projets et aux réalisations pour le port de Saint-Pierre. L'évocation des échanges aux XIXe et XXe siècles, soulignera la place du commerce maritime dans les réalités économiques du sud de l'île jusqu'aux années soixante. Le rappel des polémiques viendra compléter notre regard sur cette présence de la mer dans les esprits à La Réunion.

Le choix d'un site : des projets multiples dans l'île

Divers sites s'offrent au XIXe siècle. Leurs mérites respectifs ont été présentés dès 1820 par Auguste Billiard, haut fonctionnaire français qui séjourne longuement dans l'Océan indien entre février 1817 et juin 1820⁵. Saint-Denis présente la plus belle rade dans laquelle peuvent mouiller les bâtiments de grande dimension : elle est accessible par tout vent et

¹ Voyage dans les quatre principales îles des mers d'Afrique Tome III, p 177 – Bory de St Vincent - Marseille : Lafitte Reprints, 1980.

² Panorama de l'Union Française - Général Jean Charbonneau p 279 – Ed Pouzet & Cie. 1949. On y trouve également une vue de Saint-Denis mais seulement à la page suivante. Bouchet (Serge). *Isautier, une famille impliquée dans l'histoire de La Réunion aux XIXe et XXe siècles*. Mémoire de DEA, 2004. p.5

³ Prosper Eve déjà a rappelé l'importance du cliché selon laquelle La Réunion est hostile à la mer dans les études historiques du XXe siècle et il a souligné les limites de cette interprétation en insistant sur l'importance de Bourbon pour le rayonnement de la France dans la zone indioocéanique. Eve (Prosper). *Les esclaves de Bourbon la mer et la montagne*, Clamecy : Karthala, 2003. pp22-33.

⁴ ADR 235 S1. Rapport de la Commission nautique par Lemazurier, lieutenant de vaisseau, aide de camp du gouverneur. 5 avril 1865.

⁵ Auguste Billiard a publié en 1822 un ouvrage réunissant les lettres adressées au Ministre de l'Intérieur. Pour les extraits qui suivent, voir : Billiard (Auguste). *Voyage aux colonies orientales*. Sainte Clotilde : Collection Mascarin, 1990. pp160-161.

accueille les navires grâce à ses embarcadères, mais l'aménagement est difficile. Saint-Gilles offre un site favorable, avec deux jetées naturelles formées par les récifs : Auguste Billiard estime que la rivière de Saint-Gilles « *a un volume d'eau assez fort pour nettoyer la passe* »⁶. La construction de 50 mètres de jetée est entreprise en 1835, mais les travaux sont interrompus en 1839 « *en raison des remblais constamment drainés* »⁷... Saint-Paul est « *une grande et belle baie où peuvent mouiller les plus grands bâtiments, mais où l'entrée et la sortie sont difficiles par temps calme* »⁸. Dans ce tableau des différentes possibilités de l'île, Saint-Pierre ne figure pas, c'est cependant elle qui est en définitive retenue, en 1854, par le gouverneur Hubert Delisle pour l'aménagement d'un port important avec construction de deux jetées à l'embouchure de la Rivière d'Abord.⁹

Un aménagement précoce à Saint-Pierre

La naissance de Saint-Pierre se situe entre 1725 et 1727, lorsque sont accordées les premières concessions sur les rives de la Rivière d'Abord. La Rivière d'Abord offre une protection naturelle pour les embarcations, un barachois.

L'utilisation de la Rivière d'Abord comme bassin est aussi ancienne que le peuplement de l'île. Dès 1686, le père Bernardin vante ainsi les mérites du site pour aménager un port¹⁰. Des travaux de désensablage de la Rivière d'Abord sont attestés pour 1740, la construction de jetées est évoquée dès 1761. Le premier projet de port remonte à 1773, le capitaine de Tromelin dressant alors des plans de construction¹¹. De nouveaux travaux de désensablage sont entrepris en 1778.

Quand Auguste Billiard, découvre Saint-Pierre en 1818, il présente une ville isolée, mais avec casernes et vastes magasins : « *A l'époque de nos succès dans l'Inde, on avait voulu faire de la Rivière d'Abord une place de quelque importance, où nos escadres se seraient approvisionnées avec une plus grande facilité* ». La conclusion de Billiard prévoit cependant peu d'avenir au port dans cette ville : « *Le mouillage ne vaut rien dans cette rade ; les navires y sont au milieu de la lutte de la brise et des courants ; le port serait en même temps une grande facilité pour leur chargement et pour les réparations dont ils auraient besoin, mais l'établissement de ce port est un projet auquel on paraît avoir définitivement renoncé* ». C'est pourtant cette ville, indique notre auteur, qui voit construire le premier grand bâtiment de commerce de l'île Bourbon¹². Il s'agit vraisemblablement du *Télémaque*, important navire de 800 tonneaux¹³ mis en eau par le sieur Robin en 1816.

A Terre Sainte s'est développé un village de pêcheurs, « *le second centre de pêche après Saint-Paul, le seul centre où la pêche soit l'occupation principale* »¹⁴...La vocation maritime de la ville est donc bien réelle et ce dès le début du XIXe siècle.

⁶ A. Billiard affirme aussi que « *les travaux de construction de ce port n'exigeraient pas une dépense considérable* », la suite révélera qu'il se montrait trop optimiste...*Ibidem*.

⁷ Catalogue de l'exposition *L'île de La Réunion et les activités maritimes, XIXe et XXe siècles*. (Le Port, 24 avril-26 juin) Saint-Denis, 1993. pp.79.

⁸ Abel Ugo répertorie douze rades. Ugo (Abel). *Département de l'île Bourbon*, 1835. Réed. 1990. p25.

⁹ Hubert-Delisle, originaire de Saint-Benoît, est gouverneur de La Réunion de 1852 à 1858.

¹⁰ Eve (Prosper). Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan indien, XVIIe-XXe siècles, in *Revue historique des Mascareignes*, AHIOI N°5, 2004, p28

¹¹ Lefèvre (Daniel). *Saint-Pierre de La Réunion*, Saint-Denis : 1975, p32.

¹² A. Billiard, *op. cit.* p84.

¹³ Hoarau (Laurent Alain). *Du bassin de cabotage au port de Saint-Pierre, aspects de la construction d'un port ; 1854-1883*. Saint-Denis : Mémoire de maîtrise, St Denis : 1996. p8.

¹⁴ Defos du Rau (Jean). *L'île de La Réunion*, Bordeaux : 1960. p459.

De nombreuses autres réalisations complètent jusqu'en 1854 les premiers aménagements. En 1854, après l'adoption du projet de construction par une commission spéciale présidée par le gouverneur Hubert-Delisle et à laquelle participe Charles Motais, Maire de Saint-Pierre, deux jetées sont construites à l'ouest et à l'est, pour protéger le bassin et éviter l'ensablement.¹⁵

De 1861 à 1865, le Conseil Général vote les sommes nécessaires à l'exécution des travaux pour le port de Saint-Pierre¹⁶. Un ingénieur de métropole, Joseph François Bonnin est envoyé à La Réunion à la demande du Gouverneur pour étudier les possibilités de création d'un port à Bourbon. Le 31 décembre 1864, l'ingénieur colonial Maillard remet un avant projet de l'ingénieur en chef Bonnin, empêché pour cause de maladie. Le document propose la construction d'un port militaire et de commerce à Saint-Pierre¹⁷. L'ingénieur Proszynski prend la suite de Bonnin et adresse au Directeur de l'intérieur, le 15 janvier 1865, une proposition de construction de port de commerce et de guerre par extension du bassin à l'ouest. L'ingénieur conçoit un port en deux parties, « *l'un pour les bâtiments de guerre, l'autre pour les bâtiments de commerce, des cales de réparation, des bassins de radoub et un vaste emplacement réservé pour un arsenal ; le tout s'étend depuis la rive gauche de la rivière d'abord jusqu'à 1600 m à l'ouest en pleine cote.* »¹⁸ Creusé dans le plateau corallien ce nouveau projet alourdit considérablement le coût de l'opération. Mais Proszynski voit dans Saint-Pierre un intérêt stratégique pour la France. La colonie, par le port de Saint-Pierre, doit pouvoir offrir à la France « *...un port dans la mer des Indes, pouvant recevoir les plus grands bâtiments de la marine militaire, les bâtiments des Messageries impériales et enfin ceux de la marine marchande* »¹⁹. Il envisage la construction d'une grande darse avec 800 m de quai prolongée par un arsenal militaire. On peut imaginer le visage que présenterait aujourd'hui Saint-Pierre si le projet avait été réalisé : autour du port, un mur de dix mètres de hauteur au dessus des plus basses mers, un remblai de 14 à 15 m autour de l'arsenal militaire prévu à l'ouest et, ajoute le sous-directeur des fortifications, il aurait fallu des batteries sur toute la côte.

Le temps des difficultés

Mais, avec la guerre du Mexique (1862-1867), la période de gloire militaire et d'expansion coloniale du régime de Napoléon III connaît un coup d'arrêt. L'échec de la campagne du Mexique, le souci des questions européennes, conduisent l'Empereur à se détourner des actions outre-mer, ce qui condamne le projet de port militaire. l'Etat, le Conseil Général, se détournent du projet que la municipalité continue à porter seule.

De plus, les difficultés se sont accumulées en 1864-1865. Une série d'événements entravent les travaux et participent certainement à la défiance qui s'exprime contre la continuation des travaux. Le 6 mai 1865, une mine sous-marine placée pour briser un bloc fait sauter un bateau, projetant 15 hommes à la mer en blessant gravement deux d'entre eux. Le 12 septembre 1866, la grande drague²⁰ est échouée en raison d'un raz de marée. Le 7 juin

¹⁵ Hoarau (Laurent Alain), *op. cit.* pp10-11.

¹⁶ ADR 235 S1. Rapport de mission sur le projet relatif à l'achèvement du Port de Saint-Pierre (non daté).

¹⁷ ADR 231 S1. Rapport projet de port militaire et de commerce à Saint-Pierre. Avant projet dressé par l'ingénieur colonial Maillard.

¹⁸ ADR 231 S1. Génie, subdivision des fortifications de la Réunion. Opinion du directeur des fortifications sur les qualités défensives du port projeté à Saint-Pierre par M. le chef du service des Ponts et Chaussées de la Réunion. A Merlin, 20 mars 1865.

¹⁹ ADR *Travaux d'achèvement du port de Saint-Pierre*, 3639. Document transcrit in Richez (Jean-Marc). *Saint-Pierre, le Tampon et Plaine des Cafres*. Publication du CNDP, 1983.p108

²⁰ Machine destinée à creuser les fonds. S 235 S1 : Rapport des travaux de creusement du bassin et de la passe. 12 septembre 1866. « *La drague n'a pu fonctionner que les onze premiers jours du mois...* »

1868, un violent raz de marée provoque un affaissement sur 20 à 30 mètres²¹. Ces contretemps ne militent pas en faveur du projet car ils sèment le doute sur la qualité du lieu pour aménager un grand port.

Dès lors, les rapports négatifs se multiplient. Une commission nautique nommée le 14 février 1865, dans le rapport qu'elle établit, émet un jugement terrible sur le site : « *La Rade de Saint-Pierre est généralement considérée comme la plus mauvaise de la colonie sans abris contre les vents généraux qui soufflent avec violence pendant les mois de juin, juillet et août ; elle est à cette époque tourmentée par une mer fatigante ; les raz de marée s'y font sentir avec force, enfin le mouillage par de grands fonds sans tenue qui s'étendent jusqu'auprès des récifs, ne peut offrir aucune sécurité aux navires que leurs opérations appellent sur cette côte inhospitalière* ». Pourtant les auteurs ne se veulent pas définitifs, « *Heureusement, la nature semble avoir placé le remède à côté du mal* »²², et ce remède est la Rivière d'Abord qui offre un passage et une protection naturelle. Ainsi, la commission estime que l'achèvement des jetées permettra d'entrer et sortir sans risque du port, cependant qu'elle rejette, à l'unanimité des cinq membres qui la composent, l'idée de création d'un port devant concentrer tout le commerce de la colonie ainsi que l'idée de port militaire²³. Le port se révèle insuffisant pour accueillir les navires importants et pour les abriter en cas de cyclone. Le sous directeur des fortifications, déjà évoqué plus haut, est catégorique : « *Est-il possible de défendre efficacement tous ces établissements contre une attaque par mer ? Je ne le crois pas. (...) L'ennemi peut manœuvrer facilement (...). C'est une souricière en temps de guerre* »²⁴. Reprenant les conclusions de la commission nautique, les rapports de l'ingénieur Morlières, en 1871, pointent les insuffisances du port, l'obstacle que constitue la fréquence des vents violents et conclut que le port n'est pas adapté pour accueillir l'ensemble du mouvement commercial de la Colonie²⁵.

L'optimisme reste cependant de mise.

La ville arme plusieurs bateaux : 5 en 1860, 20 en 1863²⁶. Saint Pierre reçoit des denrées maritimes qu'elle diffuse ensuite dans le sud, à Saint-Joseph, Saint Philippe, Saint-Louis. Une liaison régulière par vapeur de Saint-Denis à St Pierre est envisagée dès 1865, elle ne durerait que six heures au lieu de dix à douze par voie terrestre et coûterait environ 50% du prix par diligence selon le journal *Le Courrier de Saint-Pierre*²⁷.

Le port ouvre aussi le sud de La Réunion sur l'île sœur. Le Mauricien Charles Leal visite la Réunion en 1877, il consigne son voyage dans un ouvrage très détaillé, témoignage vivant des réalités de l'activité en cette année. Enthousiasmé par sa découverte de Saint-Pierre, il écrit que son port « *reçoit continuellement autant de bâtiments et de caboteurs que toutes les autres communes réunies. (...) Il y a tout-à-côté de Saint-Pierre, à dix minutes de marche par la rivière d'Abord, sur laquelle on a construit une chaussée, un village actif, populeux et travailleur. C'est la Terre Sainte. C'est sur ce côté de la ville que l'Industrie m'a paru se développer le plus. La plus grande partie des marchandises qui arrivent de l'extérieur*

²¹ ADR S 235 S1. Lettre du commissaire du gouverneur de Saint-Pierre, N°91, du 7 juin 1868.

²² ADR 235 S1..

²³ ADR S 235 S1. Rapport de la Commission nautique par Lemazurier, lieutenant de vaisseau, aide de camp du gouverneur. 5 avril 1865. La Commission nautique était composée de M. Bridet, capitaine de Frégate, Directeur des mouvements des ports et des rades de la colonie ; Serrus, lieutenant de vaisseaux ; Clémenceau, capitaine au long cours, Lemazurier, lieutenant de vaisseau, aide de camp du gouverneur, Albo capitaine au long cours.

²⁴ ADR 231 S1, A Merlin, 20 mars 1865, *op. cit.*

²⁵ ADR GB 1133 cité in Richet, *op. cit.* p113. Rapport du 5 avril 1865.

²⁶ Squarzoni (Angèle), *op. cit.* p44, p56.

²⁷ *Le Courrier de Saint-Pierre*, 2 mars 1865. ADR 1 PER 20/2 cité par Squarzoni (Angèle). *De marines en barachois, bornage et batelage, deux navigations côtières à La Réunion, de 1848 à 1863*. Saint-Denis, 1985. p33-34.

y sont débarquées, chaque jour, au milieu d'un entrain, d'une animation qui ne cède en rien à l'activité de tous les autres ports de la Réunion que j'ai visités ». Le récit nous informe sur la réalité des échanges avec l'île Maurice vers laquelle Saint-Pierre expédie café, bois de construction, sacs d'emballage et autres denrées. L'auteur espère même une liaison directe entre Saint-Pierre et son île natale: « *Je ne désespère pas qu'avant le commencement de 1880, c'est-à-dire à deux années près de la date où j'écris ces notes, dans ma chambre d'hôtel, il y aura entre Port-Louis et Saint-Pierre, une communication à vapeur mensuelle, pour transporter tous les malades et tous les convalescents mauriciens aux sources thermales de Mafate et de Cilaos.* »²⁸. Pour son retour sur Saint-Denis, Charles Leal emprunte la route jusqu'au port de la Possession où il prend un petit vapeur pour le chef lieu, mais les bagages sont envoyés depuis Saint-Pierre par caboteurs « *ce moyen de transport est bien meilleur et certainement de beaucoup préférable à celui de l'envoi par terre qui est dix fois plus dispendieux.* »²⁹. Publié en 1878, le récit, qui compare sans cesse Maurice et La Réunion, s'appuie directement sur la documentation trouvée dans l'île. L'enthousiasme pour le port de Saint-Pierre semble étroitement lié à l'accueil reçu dans cette ville et aux contacts qu'il y a noué. Leal rend très certainement compte d'un discours ambiant alors dominant dans la ville, faisant fi des menaces (rapports techniques, concurrence de la Pointe des Galets, ouverture du canal de Suez dont Leal connaît l'importance pour l'avoir emprunté) pour envisager un avenir prometteur.

La municipalité souscrit cependant un nouvel emprunt (de 1,5 millions) en 1881 afin d'étendre encore le port. Camille Jacob de Cordemoy appelait de ses vœux cette extension « *La visite la plus intéressante à faire à Saint-Pierre est celle du port. On aime à voir tant de difficultés vaincues, tant de rudes et beaux travaux menés à bonne fin. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'à creuser le bassin assez grand pour admettre les navires d'un fort tonnage ; la flottille des caboteurs y est déjà à l'ancre, narguant les vents qui soufflent au dehors, les raz de marée qui battent vainement le pied des jetées.* »³⁰. Ce bel optimisme voit la concrétisation du projet par le même Jacob de Cordemoy, ingénieur de la commune de Saint-Pierre à partir de 1882. Les travaux sont achevés en 1886 (au prix de deux nouveaux emprunts), mais à cette date Saint-Pierre ne peut plus espérer être le port de commerce de l'île... Cependant, la ville tente encore de jouer sa carte par la diminution des droits perçus par la commune sur les entrées de marchandises. Le droit sur les marchandises chargées ou déchargées en rade de Saint-Pierre, dans le cadre du cabotage, est ramené de 5 francs à 3 francs et 75 centimes³¹.

Les échanges par mer sont alors réels mais insuffisants. Le député François de Mahy, en visite dans l'île en 1885 admire le port de sa ville natale, où se trouve à quai « *un beau navire de Nantes, jaugeant huit cents tonneaux et qui est entré avec un chargement de houille* »³². De 1897 à 1913, ce sont 24 bâtiments, en moyenne, qui arrivent et quittent le port chaque année. Ces bateaux, goélettes et vapeurs, établissent des liaisons entre Saint-Pierre et St Denis, destination majeure, mais aussi, par ordre d'importance sur la période, Saint-Paul, Maurice, Saint-Leu, Le Port, Sainte-Rose, Bois Rouge, Sainte Marie, Tamatave, Champ-Borne, Saint-Gilles, Le Havre³³. Ces arrivées ne rapportent cependant pas assez au port pour le rendre viable. En 1911, une proposition de cession du port de Saint-Pierre à l'Etat explique

²⁸ Leal (Charles). *Le voyage à la Réunion*. Sainte-Clotilde : 1990. pp145-146, pp150-151, sous le titre prometteur « *L'avenir est à Saint-Pierre...* ».

²⁹ Leal, *op. cit.* p157.

³⁰ Jacob de Cordemoy dans *Album de l'île de La Réunion* de Antoine Roussin, texte accompagnant le cahier N°13. Réédition Orphie, 2004. p430.

³¹ Arrêté du 27 mai 1885, ADR N 721.

³² De Mahy (François). *Autour de l'île Bourbon et de Madagascar. Fragments de lettres familières*, Paris : Champion, 1994. pp51-52.

³³ ADR 4S 156. Registre d'entrées et de sorties des bâtiments de commerce de Saint-Pierre. 1897-1932.

que « *le port de Saint-Pierre n'a actuellement comme unique ressource que les 8000 tonnes de sucre exportés qui y transitent.* »³⁴ ce qui assure une perception de droit de quai très faible.

L'endettement

La situation financière de la ville est gravement menacée par la réalisation du projet. Dans une lettre au Gouverneur, en 1898, François de Mahy déplore l'état de sa ville natale. « *La ville fait pitié. Tout l'outillage du port est détruit. Le bassin de radoub en ruine. La plupart des routes dans un état lamentable. Toute hygiène méconnue. Aujourd'hui non content de persécuter les vivants, on s'en prend même aux morts. Des indigents décédés sont laissés plusieurs jours sans sépulture, au risque de mettre la peste dans le pays.* »³⁵

Cette dégradation est la conséquence directe des difficultés financières induites par le financement des travaux (c'est notamment, selon Charles Le Vigoureux, l'emprunt de 3 millions levé en 1885 qui grève le budget communal). La ville tente d'obtenir de l'Etat une remise de l'emprunt mais la réponse est négative: la ville doit rogner sur ses dépenses. Le budget de la commune est d'ailleurs systématiquement revu à la baisse par le gouverneur. Des économies sont imposées sur tous les postes de dépenses malgré les protestations de la municipalité. Les opposants au Maire, François Isautier, lui reprochent de laisser la ville à l'abandon ; celui-ci envoie une lettre de démission de son poste de Maire le 15 janvier 1897. La ville restreint toutes ses dépenses, tente donc de rembourser la dette mais au prix d'une gestion économe, les chemins et le canal Saint-Etienne ne sont plus entretenus. « *Vienne un cyclone, nous serons impuissants à réparer notre canal Saint-Etienne.* »³⁶.

Quelques tentatives sont faites pour redresser les finances et relancer l'activité portuaire (diminution de la taxe de port sur les bateaux apportant les bœufs qui entrent au port, augmentation de la taxe de 1,5 centime sur le rhum) mais la municipalité rechigne à appliquer les directives des autorités qui lui demandent d'alourdir la pression fiscale sur la population³⁷. L'abandon de la ville ne peut donc être imputé au Maire François Isautier ; il est la conséquence du coût considérable des travaux pour le port de Saint-Pierre, un port qui n'attire pas suffisamment de bateaux pour rentabiliser la dépense. Le rapport fait au Gouverneur, suite à l'enquête menée après la plainte de De Mahy, pointe « *l'abandon qui règne dans les services municipaux* » et explique que « *la faute doit en retomber en grande partie sur la municipalité actuelle et sur celle qui l'a précédée, beaucoup plus préoccupées toutes deux, de faire de la politique stérile que de mettre de l'ordre dans les affaires municipales si gravement compromises.* ». La mise sous tutelle de la commune est alors envisagée.

La première guerre mondiale donne un premier coup d'arrêt aux visées portuaires de Saint-Pierre. Pourtant, la ville n'abandonne pas tout espoir d'activité économique liée à la mer. 1914 marque la rupture. Très peu de navires accostent pendant la guerre, essentiellement en provenance du Port de la Pointe des Galets. On ne constate pas de reprise notable du trafic après la guerre, sur la période 1914-1923, le nombre de navires touchant Saint-Pierre est de moins de 4 par an. L'activité perdure cependant, notamment par des relations commerciales avec Madagascar³⁸. Au cours de la séance du conseil municipal du 25 février 1926³⁹,

³⁴ ADR 231 S1. Cession à l'Etat du port de Saint-Pierre. Le droit de quai s'élevant à 5 francs par tonne, le trafic rapporte 4000 francs.

³⁵ ADR 2.O-244 - Lettre du député de Mahy au gouverneur le 4 juin 1898.

³⁶ Rapport de la commission du budget; 14 décembre 1896.

³⁷ ADR 2.O 254 pour les deux documents.

³⁸ ADR 4S 156.

³⁹ ADR: 2.O – 255.

Augustin Archambaud s'enorgueillit de la venue sur Saint-Pierre de bateaux assurant la liaison avec Madagascar « *sans compter la belle goélette (sic) L'Elise de Monsieur Isautier qui a son port d'attache à Saint-Pierre.* ». Cette goélette assurait des liaisons entre Saint-Pierre et la Pointe des Galets, mais elle allait aussi de la pointe des Galets jusqu'à Tamatave. C'est un voilier de 163 tonneaux qui compte 14 membres d'équipage, il est utilisé pour le transport de marchandises. La goélette opère entre 1925 et 1927, année au cours de laquelle elle a effectué au moins deux liaisons avec Tamatave, chargée de diverses marchandises⁴⁰. Impossible de préciser si la goélette continue au-delà de 1927 en raison du silence des sources, le registre n'étant plus correctement tenu après 1927. Deux autres navires, le *Corsican* et l'*Ile de Bourbon*, assurent la liaison commerciale avec Madagascar⁴¹. Augustin Archambaud propose le 25 février 1926 l'achat d'un remorqueur à Madagascar « *avec le chaland en fer qui l'accompagne* ». Il annonce également la venue de navires malgaches : le *Pyrite*, chargé de bois sec, « *"l'étoile d'Anjouan" habitué de notre port* » et aussi des navires d'une grosse Compagnie de Navigation malgache pour charger à Saint-Pierre sucre et rhum pour Madagascar et la France et « *envoyer dans le port de Saint-Pierre, dès cette année, un service de batelage composé de deux remorqueurs et de plusieurs chalands.* »⁴². Des négociants, principalement chinois, organisent des échanges locaux afin d'approvisionner les sud de l'île sur le marché malgache, Saint-Pierre tirant profit de coûts inférieurs au port de la Pointe des Galets⁴³.

L'étude des embarquements-débarquements montre que les échanges locaux disparaissent presque totalement cependant que Madagascar (Diego-Suarez, Tamatave, Port Dauphin) occupe une place non négligeable dans des échanges désormais relativement faibles et tournés vers des destinations plus lointaines qu'auparavant (Maurice, Marseille)⁴⁴.

L'activité du port persiste après la deuxième guerre mondiale. Une Société de Transport Maritime Réunion-Madagascar (S.T.M.R.M.) est constituée par des commerçants locaux, elle assure la liaison entre Tamatave et Saint-Pierre avec trois bateaux, le *Ramuntcho* (ou *Ramuncho*), armé en 1852 par les *Grands Moulins de Bordeaux*, le *Louveteau* armé par la S.T.M.R.M. et le *Ville de Saint-Pierre*. Cette société approvisionne le sud de l'île sur le marché malgache (Tuléar, Fort Dauphin, Manakara, Morombe, Tamatave) entre 1952 et 1955 (riz, grains, maïs)⁴⁵.

Alfred Isautier, propriétaire de l'*Elise* puis du *Ramuntcho*, justifie le batelage communal : si le trafic généré par ces navires de 4 à 500 tonneaux est faible, dans le cadre d'une société batelage communal, « *le port de Saint-Pierre faisait vivre toute la région du sud* :

⁴⁰ ADR 4S 156. Registre d'entrées et de sorties des bâtiments de commerce de Saint-Pierre. 1897-1932.

ADR 4S 237. Courriers du port de La Pointe des Galets; télégramme du 23 avril 1927: « *Elise fait route pour Mananjary à 8h30.* »

⁴¹ Témoignage d'Alfred Isautier, Mémorial de l'île de La Réunion, Vol 5, Saint-Denis : 1989. p215.

⁴² Délibération du Conseil Municipal du 25 février 1926. ADR 2.O – 255.

⁴³ Defos du Rau, *op. cit.* p459.

⁴⁴ ADR 4S 156. Registre d'entrées et de sorties des bâtiments de commerce de Saint-Pierre. 1897-1932.

⁴⁵ Defos du Rau, citant un rapport dactylographié de E. Percier, *Le cabotage entre Madagascar et la Réunion*, *op. cit.* p459-460. Le JIR, du 21 juin 1999 rapporte une information analogue, sans source, dans une biographie évoquant Jules Volia « *Dans les années 50, un autre aspect, plus économique celui-là, des conséquences de l'éloignement, lui était apparu comme une seconde évidence: à Saint-Pierre et dans le Sud, tout était plus cher que dans la région du Port et de Saint-Denis. Il a alors soutenu le projet de plusieurs grossistes saint-pierrois qui avaient monté une compagnie de cabotage entre Tamatave et Saint-Pierre, en achetant trois bateaux à fuel lourd: les M/S Ramuntcho, Ville de Saint-Pierre et Louveteau, pour aller acheter sur le marché malgache (production locale, importation du continent africain ou même de France mais à des prix bien plus avantageux eu égard aux économies d'échelles). les produits de première nécessité alimentaire que La Réunion ne produisait pas, produisait insuffisamment, ou alors à des prix non concurrentiels* ».

vivres, riz, maïs, bétail de Madagascar étaient déchargés en rade de Saint-Pierre »⁴⁶. Industriel dynamique, Alfred Isautier est depuis l'Entre deux guerre un acteur majeur de l'économie du sud de l'île. Il initie de nombreuses activités industrielles dans la région saint-pierroise, mais également à Madagascar (distillerie de Salazamay acquise en 1943 ainsi que des terres dans la zone de Tamatave à partir de 1848⁴⁷) ce qui explique son intérêt pour les liaisons maritimes entre les deux îles.

Cependant, malgré la réalité des relations maritimes qui perdurent jusque dans les années 50, on peut considérer que ces échanges sont bien faibles compte tenu des ambitions initiales de la ville pour son port et surtout compte tenu de la place prise par le port de la Pointe des Galets.

Raisons d'un échec

Paradoxalement, alors que l'île était présentée comme inhospitalière aux navires de très nombreux textes recensent, dès le XVIII^e siècle, les sites offrant des conditions favorables à un aménagement portuaire.

La relative abondance de sites offrant de petits ports naturels aisément aménageables est un élément d'explication de l'échec de la réalisation du port de Saint-Pierre. La concurrence entre les villes pouvant accueillir un port explique certainement l'absence d'un soutien unanime et pérenne au projet. La concurrence des sites est ensuite un obstacle au développement du port et à sa rentabilité: Saint-Denis accueille toujours les navires et draine toutes les activités économiques. Saint-Pierre ne peut lui ravir sa première place, condition nécessaire au succès du nouveau port. Saint-Paul puis le Port de la pointe des Galets se présentent comme des alternatives redoutables.

La mer est aussi un enjeu de pouvoir. C'est ainsi qu'en 1818, les navires quittant Saint-Pierre pour l'île de France doivent faire relâche à Saint-Denis régler les formalités de douane⁴⁸. Le chef lieu de la colonie voit d'un œil critique tout développement trop important du port de Saint-Pierre par crainte de voir le dynamisme économique de l'île basculer au sud. C'est, du moins, l'explication que l'on retrouve souvent dans les ouvrages évoquant les travaux de construction du port: la rivalité locale, nord-sud, est un élément de l'échec de Saint-Pierre, elle explique le peu de suivi dans les financements des projets par la colonie. Mais n'est-ce pas là une interprétation à *posteriori*, l'opinion d'un sud vivant mal la suprématie économique du nord de l'île ? L'idée d'une hostilité et d'une crainte du nord face à l'atout économique que représenterait le port pour le sud de l'île est exprimée dès 1852 par le capitaine au long cours Armange. Le même argument est développé par le saint-pierrois François Cudenet, dans un article polémique paru dans *Le Colon* en 1860⁴⁹.

De nombreux éléments permettent de douter de la validité de cette affirmation. On peut en effet constater que le projet de port à Saint-Pierre est dans un premier temps accepté et financé au détriment de Saint-Paul. De plus, en 1846, Saint-Pierre est devenue « rade ouverte », la ville dispose d'un bureau de douane qui peut percevoir les taxes d'entrée et de sortie. Seules trois rades, Saint-Denis, Saint Paul (dès 1820) et Saint-Pierre sont autorisées à importer et exporter directement⁵⁰ : on ne peut donc affirmer que Saint-Denis ait entravé toute

⁴⁶ Mémorial de l'île de La Réunion, *Ibidem*.

⁴⁷ Source : *Archives Privées Isautier*. Ses fils, notamment Fred Isautier (entre 1944 et 1945) puis Charles (1946), s'installent à Tamatave et gèrent les affaires familiales après la guerre : jusqu'à l'indépendance de Madagascar, le lien économique entre les îles est une évidence pour cette famille très impliquée dans le développement du sud de La Réunion. Les propriétés sont vendues ou confisquées entre 1968 et 1975.

⁴⁸ A. Billiard, *op. cit.* p84

⁴⁹ Hoarau (Laurent Alain), *op. cit.* p53

⁵⁰ Squarzoni (Angèle). *Op. cit.* p30.

possibilité de développement de Saint-Pierre. Surtout, l'abandon du soutien au port n'est pas le signe évident d'une opposition dionysienne. D'une façon identique, des travaux entrepris en 1819 sur Saint-Denis ont été abandonnés en 1829, les travaux en rade de Saint-Gilles mis en chantier en 1835 sont stoppés en 1839. Des propositions d'aménagements sur Saint Denis en 1869, dans l'étang de Saint-Paul en 1872 (projet de Conil) sont également repoussés. Le port de la Pointe des Galets, pour sa part, peine à être rentable (en partie en raison de la concurrence des entreprises de batelages, concurrence à laquelle Saint-Pierre participe activement). Difficile de voir donc une volonté délibérément hostile à Saint-Pierre et globalement au sud, il faut bien plutôt noter un pragmatisme de la colonie qui lance des tentatives multiples, sans doute désordonnées et insuffisamment réfléchies⁵¹, et les abandonne par réalisme économique.

C'est certainement l'absence d'un site clairement favorable à l'accostage des bâtiments qui explique la rivalité entre les marines⁵² et par conséquent la difficulté à s'orienter vers un choix définitif. Chaque ville tente sa chance et s'oppose aux autres. Observons les propositions successives: Etienne Regnault en 1669, le gouverneur Parat en 1713 envisagent un port dans l'embouchure de la rivière Saint-Gilles. L'idée est également défendue par Jules Itier en 1846. Le père Bernardin en 1686 opte pour la Rivière d'Abord également retenue par le gouverneur Parat en 1713. Le gouverneur Vauboulon retient la rivière des Marsouins. Boureau-Delandes opte pour Saint-Paul qui est une bonne rade, de même que Maillard en 1703, le Marquis d'Albert en 1725, l'ingénieur Sornay en 1730. Pingré en 1761 juge, pour sa part, Saint-Paul comme étant le site le plus favorable, suivi de Conil en 1863. Antoine Boucher en 1811 fait le même choix de même que J.F. Bonnin en 1857 puis Charles Buet dix ans plus tard. Le chevalier Banks, en 1773, propose un port à Saint-Denis complété par un aménagement d'une jetée à la Rivière d'Abord. Saint-Denis est à nouveau proposée en 1792. Un aménagement de Saint-Pierre est réclamé en 1761 par Gabriel Dejean, par de Tromelin en 1773, Bourdier obtient une décision pour cet aménagement en 1794, mais seule une jetée est réalisée. Guy de Ferrières en 1838, l'ingénieur Siau en 1841, le capitaine Armange en 1852 réclament à leur tour des travaux. N'ayons garde enfin d'oublier Sainte-Rose où une cale est aménagée en 1779. La diversité des jugements sur les sites montre bien la confusion des esprits et le manque de connaissances des difficultés et atouts naturels (sols, courants), d'où les tentatives multiples et contradictoires. Autant de jugements que de voyageurs, mais ce qui manque ce sont de véritables études des conditions naturelles et, longtemps, le savoir technique indispensable à la réalisation.

Rapidement après les premiers travaux, dès 1865, nous l'avons vu, les représentants des autorités expriment leurs doutes sur la validité du projet d'extension du port. L'idée que Saint-Pierre ne peut être le port principal de l'île est clairement exprimée à plusieurs reprises⁵³. Si, en définitive, de grands travaux sont entrepris à Saint-Pierre, c'est en raison de la détermination de la municipalité⁵⁴.

⁵¹ Boulimie de projets et incapacité à les réaliser écrit Prosper Eve dans son article sur le projet portuaire de Saint-Paul : Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan indien, XVIIe-XXe siècles, *op. cit.* p27. Un dernier grand projet de port sur Saint-Denis est envisagé puis abandonné après la seconde guerre mondiale. Pour l'ensemble des tentatives, voir la synthèse dans Catalogue de l'exposition, *op. cit.* pp77-83.

⁵² Cette rivalité a été clairement montrée par Sudel Fuma dans La construction du port de la Pointe des Galets et la suppression des « Marines » à la fin du XIXe siècle à LA Réunion, in Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan indien, XVIIe-XXe siècles, *op. cit.* pp55-60.

⁵³ Dans les divers rapports établis par les commissions d'études, ADR 231 S1 et ADR 235 S1.

⁵⁴ C'est la conclusion à laquelle aboutit P. Eve dans son article : l'abondance des jugements en faveur de tel ou tel site qu'il a réuni montre bien qu'aucun lieu ne se dégage nettement d'où la multiplicité des initiatives. Les références des jugements répertoriés se trouvent dans P. Eve, le projet portuaire de Saint-Paul, *op. cit.*, Hoarau (Laurent Alain), *op. cit.* p7-8,

C'est sans doute aussi l'espoir de réussir par la seule volonté, au mépris des réalités économiques, qui expliquent le projet aventureux et son échec. L'entêtement de Saint-Pierre à supporter seule le projet ne relève-t-il pas d'une volonté faisant fi des contraintes et des réalités, une manière de forcer le destin ?

Echec en raison d'une insuffisante étude (ou connaissance) des réalités naturelles, des besoins techniques et matériels. Un excès d'optimisme banal puisque les sites de Saint-Denis, Saint-Gilles, de Saint-Paul étaient également perçus comme très favorables⁵⁵ avant que l'expérience ne fasse abandonner les tentatives d'aménagements entreprises. Les techniques ne permettent que difficilement la réalisation port de taille satisfaisante à Saint-Pierre⁵⁶, et le coût de l'extension du port par le creusement du plateau de corail a raison des finances de la ville. C'est l'endettement de la ville qui nécessite la réduction des dépenses et l'arrêt des travaux.

Le port sous dimensionné se trouve surtout condamné par l'augmentation de la taille des bateaux : initialement conçu pour accueillir des voiliers de moyen tonnage, il se trouve totalement inadapté lorsque à la fin du siècle les navires à vapeur de plusieurs milliers de tonnes transitent par le canal de Suez⁵⁷. Saint-Pierre se trouve alors à l'écart d'une voie maritime qui ne contourne plus le cap de Bonne Espérance et n'est plus en phase avec les nouvelles réalités économiques.

Les difficultés économiques de l'île dans la deuxième moitié du XIXe siècle puis le creusement d'un nouveau port entre 1879 et 1886 qui entraîne la création d'une ville portuaire à la Pointe de Galets, le chemin de fer inauguré en 1881 pour assurer les liaisons intérieures, enterrent définitivement les espoirs de Saint-Pierre⁵⁸. En revanche, Saint-Pierre conserve une véritable vocation de port secondaire pour les échanges de denrées avec les autres ports de l'île et Maurice jusqu'en 1914, avec Madagascar ensuite⁵⁹.

Le port enjeu politique

La construction du port suscite des contestations nombreuses, dont nous avons proposé un aperçu par l'âpreté des débats au sein de la municipalité à la fin du XIXe siècle.

La presse s'empare de la controverse dès la décision de construction en 1854. Une lettre de l'ingénieur Bonnin, défendant son projet, fait état des polémiques soulevées par les travaux. « *Quant aux articles de la Revue du Monde Colonial qui paraissent avoir préoccupé son Excellence, vous pouvez affirmer qu'ils sont conçus dans un esprit d'hostilité manifeste et qu'on y a accumulé des faits mensongers.* ». L'article avait affirmé qu'une dalle de lave empêchait l'emploi des appareils de mouvement continu. Bonnin poursuit, décrivant la circulation des navires dans le port : « *Nous avons fait entrer dans cette Darse impossible où les pirogues de pêche n'entreront jamais au dire du même écrivain, tous les caboteurs qui se sont présentés et en outre le petit vapeur Mexico ; les caboteurs sont entrés pleines voiles dehors, le Mexico à la vapeur.* »⁶⁰. Un professeur de Saint-Pierre, Jantet, recense en 1870 les articles hostiles au projet et dénonce un parti pris hostile de la capitale du nord : « *On anéantit sur le papier les jetées qui se dressaient dans le récif de Saint-Pierre. On changea la marche des ouragans, on établit des bancs de sable à l'entrée de la passe ; on transforma les couches*

⁵⁵ Voir plus haut les jugements de Auguste Billiard.

⁵⁶ Notamment en raison de la présence d'une dalle de basalte que l'on n'a pu creuser, selon Alfred Isautier.

⁵⁷ Catalogue de l'exposition *L'île de La Réunion et les activités maritimes, XIXe et XXe siècles*, op. cit. p79.

⁵⁸ Le Conseil général en 1874, puis l'Etat en 1877 (Catalogue de l'exposition, op. cit. p80) accordent leur aide aux financements de ces travaux qui concurrence directement l'initiative de Saint-Pierre, bien isolée financièrement.

⁵⁹ ADR 4S 156. Registre d'entrée et de sortie de bâtiments de commerce de Saint-Pierre. 1897-1932.

⁶⁰ ADR 235 S1. Ports et rades, Port de Saint-Pierre. Lettre N°551 de l'ingénieur en chef à M. Le Directeur de l'Intérieur. 16 janvier 1865. C'est Bonnin qui souligne.

alternatives de corail de sable et de galets qui constituent le fond du port en laves massives, impossible à creuser... »⁶¹.

On constate que la mauvaise foi et l'exagération sont des deux côtés. La dalle était bel et bien une réalité, les difficultés rencontrées, les vents et les courants aussi. A l'opposé, nier l'avancée des travaux et l'existence d'une activité portuaire c'est refuser les faits. Car deux logiques sont à l'œuvre. Il s'agit pour un camp d'arrêter les frais, de ne plus engager de dépenses jugées excessives et inutiles. L'argumentation repose sur le fait que Saint-Pierre s'est révélée inadaptée à la construction du principal port de l'île, la raison non avouée est d'arrêter les dépenses en des temps économiquement difficiles. En face, il faut au contraire terminer ce qui a été commencé sous peine de voir disparaître en pure perte tout l'investissement réalisé. C'est l'aboutissement d'une manœuvre entreprise dès l'origine, une fuite en avant qui est un moyen de forcer la main aux autorités. L'Etat choisit en définitive la voie intermédiaire. Permettre la fin des travaux pour ne pas gaspiller l'argent déjà engagé, ne pas investir de sommes nouvelles dans un port appelé à demeurer secondaire.

Le port et l'endettement qu'il a suscité sont devenus des enjeux de politique municipale. Dès 1856, le Conseil général précise que son soutien apporté aux travaux à Saint-Pierre ne signifie pas que cette ville doive nécessairement devenir le port de l'île⁶². Défendu par les municipalités successives, le projet lorsqu'il n'a plus été soutenu par l'Etat est devenu l'objet d'une fuite en avant d'une municipalité qui voyait dans son achèvement une justification de son action passée et une légitimation des dépenses déjà engagées, mais aussi une garantie sur l'activité économique. Cet entêtement devait se révéler économiquement ruineux et plonger durablement la commune dans les difficultés économiques, compromettant son développement. Mais cet entêtement et la virulence des polémiques ne révèlent-ils pas un véritable engouement pour la mer et un espoir démesuré placé dans les activités maritimes? Les ports sont des enjeux politiques majeurs, la promesse de développement économique d'une ville étant associée à l'existence d'un grand port. En bon politique, François de Mahy ne choisit pas entre le port de la Pointe de Galets et celui de Saint-Pierre. Il admire la Pointe des Galets, « *Ce sera un beau et excellent port, muni de tout l'outillage moderne* » tout en assurant la nécessité du port de Saint-Pierre « *plus petit, mais je le trouve plus sûr ; je crois que les navires y sont plus tranquilles. Tous deux répondent à des besoins réels et tous deux ont leur utilité, leur rôle ; le port de la Pointe pour les deux tiers, celui de Saint-Pierre pour un tiers de la colonie. Tous deux constituent un grand bienfait. Ni l'un ni l'autre, au surplus ne peuvent suppléer aux grands établissements maritimes et militaires que la France aura à Madagascar* ». Tout le monde a sa place dans cet optimiste tableau. Ce n'est vraisemblablement pas l'opinion qui prévaut en métropole où certains dénoncent les « *ports électoraux* » de La Réunion⁶³.

Un autre révélateur de l'importance de cette porte sur la mer pour le sud apparaît dans la mémoire conservée des liaisons maritimes du passé. Lors d'entretiens sur les activités économiques du groupe Isautier, très rapidement le Ramuntcho a été évoqué, souvenir familial d'une période où les liaisons avec Madagascar étaient concrétisées par les allées et venues d'un navire. Le Mémoire de Maîtrise de Laurent Alain Hoareau ne débute pas autrement, qui évoque en introduction l'influence décisive, pour le choix du sujet, des conversations avec ses grands-parents qui évoquaient le « Bassin Maillard », le Ramuntcho...

⁶¹ Castarède (Pierre). *Saint-Pierre de la Réunion: cloisonnement et sociabilité dans la ville, 1848-1914*. Mémoire de maîtrise, Paris VII :1991. p114

⁶² Délibération du Conseil général le 5 décembre 1856, cité par Hoareau (Laurent Alain), *op. cit.* p48

⁶³ *Autour de l'île Bourbon, op. cit.* p56 et p65 note 16.

Conclusion

«Au jour naissant nous n'étions plus qu'à dix lieues de Bourbon, dont la masse imposante se découvrait en entier devant nous ; le ciel était parfaitement pur du zénith à l'horizon»⁶⁴. Billiard présente ainsi son arrivée dans l'île. Dans cette première impression, l'île vue du large se détache et même s'oppose nettement aux lignes formées par la mer et l'horizon. Ainsi que l'explique J.F.Géraud, La Réunion « a présenté un cas remarquable dans la colonisation française. En effet elle ne possède sur tout le pourtour de ses côtes, aucun port digne de ce nom ». Ce sont des côtes hostiles, comme celles décrites en 1849 par l'enseigne de vaisseau Th. Page frappé par les énormes murailles au milieu de l'océan⁶⁵. Dans le lieu commun de l'hostilité des Réunionnais envers la mer ne faut-il voir plutôt une hostilité des marins envers les côtes de l'île ?

Ainsi, le choix insuffisamment préparé de l'ouverture maritime de Saint-Pierre, choix et entêtement certainement portés par l'aspect favorable du site de la Rivière d'Abord, a durablement affaibli Saint-Pierre au XIXe siècle. Comme un mirage, l'espoir d'ouverture de la ville au commerce maritime international perdue au sein de la municipalité jusqu'à la seconde guerre mondiale. Ce n'est qu'avec les difficultés provoquées par cette dernière que la chimère du grand port de Saint-Pierre est définitivement écartée.

Mais peut-être cet échec a-t-il été la chance écologique de Saint-Pierre : un plateau de corail préservé des travaux, une plage pouvant devenir un pôle balnéaire. Revanche de l'histoire, la création d'une station balnéaire en 1979⁶⁶ puis les aménagements de la deuxième moitié du XXe siècle, avec petit port de plaisance offrent une deuxième chance, à la ville qui tente aujourd'hui une reconquête de son front de mer. Alors que l'ex rivale de la Pointe des Galets remplit définitivement la fonction de zone de transit et d'entrepôts, accueille les activités industrielles les plus polluantes, avec les nuisances que cela occasionne, Saint-Pierre peut envisager sereinement une nouvelle aventure, un développement durable avec la mer par un aménagement respectueux du littoral.

On peut tout de même juger que pour une île dont on dit qu'elle est hostile à la mer, les enjeux maritimes ont été une préoccupation constante ainsi qu'une évidente source de rivalité entre les diverses communes littorales, ainsi qu'en témoignent les épais dossiers constitués de courriers, d'études prévisionnelles et autres rapports, conservés aux Archives.

Nous n'avons pas ici proposé une étude exhaustive du cas du port de Saint-Pierre, ce travail devra être prolongé à la fois en approfondissant les problèmes soulevés par la construction du port au XIXe et par la place de la mer dans l'économie saint-pierroise.

⁶⁴ A. Billiard. *op. cit.* p44.

⁶⁵ Géraud (Jean-François). Ports et voyages dans le sud-ouest de l'océan indien, *op. cit.* p35.

⁶⁶ Station balnéaire dont la véritable raison d'être était alors la création du Casino, seules les stations balnéaires pouvant accueillir les salles de jeu. Saint-Pierre a également créé la première école de voile de l'île en 1967. Bouchet (Serge), *op. cit.* pp137-139.