HAL
open science

Urbanisation et océan à La Réunion, l'histoire d'une difficile idylle

Jean-Michel Jauze

To cite this version:

Jean-Michel Jauze. Urbanisation et océan à La Réunion, l'histoire d'une difficile idylle. Travaux & documents, 2007, 32, pp.9–34. hal-01531404

HAL Id: hal-01531404

https://hal.univ-reunion.fr/hal-01531404

Submitted on 24 Jun 2019

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.

Urbanisation et océan à La Réunion, l'histoire d'une difficile idylle

JEAN-MICHEL JAUZE
PROFESSEUR DES UNIVERSITÉS EN GÉOGRAPHIE
CREGUR, UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

Résumé

La Réunion présente une urbanisation littorale, avec des villes qui tournent le dos à la mer. Comment comprendre cette situation, alors que par le passé villes et océan ont eu une histoire commune ? Les relations entre les deux entités sont cependant en train d'évoluer, marquées notamment par un retour vers la mer. Celui-ci se mesure à l'occupation de l'espace côtier par l'habitat, les activités de tourisme et de loisirs. Demeure toutefois posée la question de la pérennité de ces relations, dans un contexte de risques naturels.

Mots clés

Littoral – Urbanisation – Villes – Mer – ZALM – Tourisme – Risques.

INTRODUCTION

Comme dans beaucoup d'îles ayant connu la colonisation, à La Réunion, le littoral a focalisé le développement. Sur une étroite bande côtière, se concentrent 80 % de la population, l'essentiel des activités, des infrastructures et des équipements, laissant, par comparaison, l'intérieur vide et en retard. Cet espace en contact avec l'océan a prioritairement accueilli l'effort d'urbanisation et de modernisation du pays, profitant de son rôle d'interface dans le dialogue extérieur de l'île[1]. La croissance mal maîtrisée de l'urbanisation, qui s'est emballée au cours des dernières années, sur cette portion exiguë du territoire, oblige décideurs et aménageurs à se pencher sur les délicates questions de la durabilité du développement et de la recherche d'un meilleur équilibre interne. Or, ces réflexions ne peuvent raisonnablement s'envisager sans une interrogation sur les rapports entre urbanisation et océan. À l'évidence, l'occupation de cette partie du territoire entretient plus de liens qu'il n'y paraît avec la mer, par laquelle sont arrivés les hommes, et qui est restée pendant longtemps l'unique lien avec l'extérieur.

---

1 Jauze J.-M., « Le littoral réunionnais, lieu d'expression des relations extérieures de l'île », XIe JGT, Université des Antilles et de la Guyane, Martinique, 7-10 novembre 2005.

Or, assez étonnamment, la plupart des agglomérations côtières tournent le dos à la mer ou ne s'y intéressent guère. Comment doit-on comprendre cette situation, pour le moins paradoxale, dans un contexte insulaire ?

En fait, les rapports entre villes et océan sont passés par trois stades : un premier, de cohabitation raisonnée, un deuxième, de séparation, un troisième, contemporain, de réconciliation. Chaque étape apparaît comme la conséquence de l'application d'un projet particulier de développement du territoire, accordant plus ou moins d'intérêt à la mer.

URBANISATION ET OCÉAN, UN MARIAGE DE RAISON

L'occupation et la mise en valeur de La Réunion relèvent d'un projet originel d'exploitation de ses atouts naturels à partir de cultures de rente, dans le cadre d'une économie coloniale extravertie. Ce projet s'inscrit dans un environnement physique contraint par un relief intérieur vigoureux (fortes pentes, hauts sommets, escarpements, cirques…). Dès lors, on comprend mieux la logique du schéma organisationnel colonial, que la départementalisation n'a pas su transformer en terme de meilleure répartition des hommes et des activités, entre un littoral sur-occupé et un intérieur délaissé. Cette logique s'articule autour du rôle joué par l'océan, comme trait d'union avec l'extérieur, voie commerciale et réserve de ressources halieutiques.

Un réseau urbain colonial littoral

L'organisation actuelle du territoire réunionnais est la mémoire du système spatial ancien. La colonisation y a produit un réseau urbain littoral qui tient compte des impératifs physiques et économiques du moment et répond à une logique d'occupation spatiale. L'implantation originelle des bourgs a obéi à trois conditions.

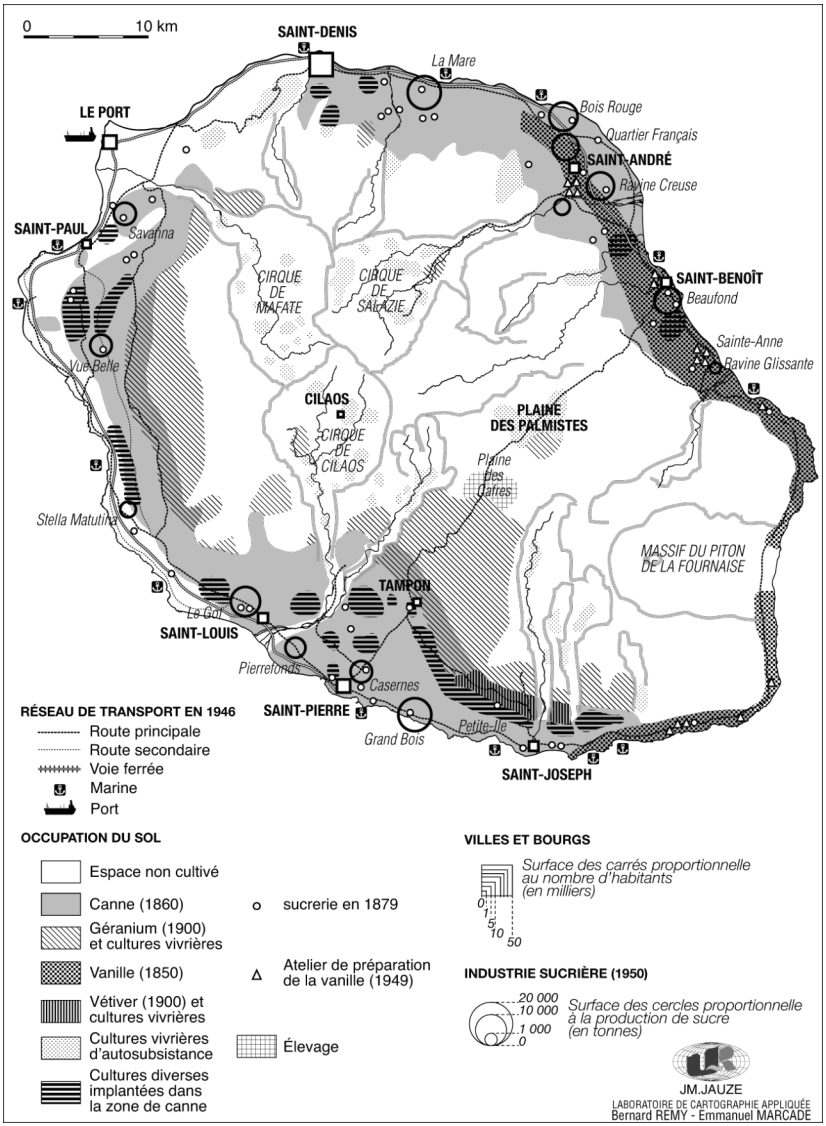
Selon Defos du Rau, « ces centres se sont établis, avant toute autre considération, au bord ou à proximité de la mer, parce-que c'est d'abord le long de la côte que les colons ont progressé. Ainsi s'explique-t-on que tous les centres des quartiers primitifs […] soient disposés le long de la route circulaire qui fait le tour de l'île »[2]. La carte de mise en valeur agricole de l'île révèle une étroite corrélation entre l'implantation des « quartiers »[3] primitifs et la progression de l'occupation des terres par les cultures : vivrières, dans un premier temps, puis du café, enfin de la canne à sucre (fig. 1).

---

2 Defos du Rau J., *L'île de La Réunion – Étude de géographie humaine*, thèse de doctorat, Institut de Géographie, Bordeaux, 1960, p. 441.

3 « Quartier » : appellation des premières agglomérations en dehors du chef-lieu Saint-Denis, préfigurant les actuelles communes.

Fig. 1 : Les étapes de la mise en valeur de l'espace agricole de 1815 à 1950



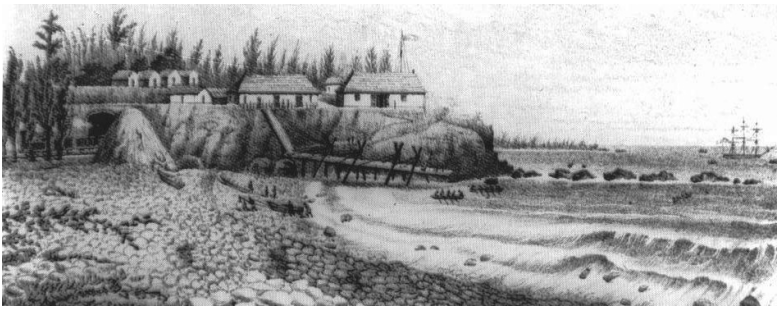
Le deuxième facteur est la présence de bonnes terres et de l'eau. Toutes ces agglomérations se situent à proximité d'une rivière ou d'un étang : Étang de Saint-Paul pour le premier établissement humain, Rivière Saint-Denis pour Saint-Denis,

Rivière d'Abord pour Saint-Pierre, Rivière du Mât pour Saint-André, Rivière des Marsouins pour Saint-Benoît, Rivière Saint-Etienne pour Saint-Louis, Rivière des Remparts pour Saint-Joseph…
Enfin, le troisième facteur est la recherche d'un site propice à l'établissement d'un « quai », seul moyen de liaison avec l'extérieur, de ravitaillement en produits importés et d'évacuation de la production agricole. La plupart de ces agglomérations possèdent, en effet, leur « marine », même si celle-ci se réduit parfois à une simple aire de halage des chaloupes[4].

En fait, la logique coloniale d'occupation du territoire s'exprime à travers l'articulation de trois couples essentiels : « terres-cultures », « peuplement-urbanisation », « commercialisation-marine ».

Ainsi, le café assure-t-il pendant longtemps la prospérité du quartier de Saint-Benoît qui fournit, en 1735, près de la moitié de la production insulaire. La nécessité d'évacuer la marchandise par la mer conduit les Bénédictins à réclamer la construction d'un port. Une première jetée est réalisée au lieu dit « le Butor », mais après plusieurs destructions par les cyclones, elle est finalement abandonnée, pour l'installation d'une marine à Bourbier où les effets de la houle se font moins sentir (fig. 2). La canne à sucre prend le relais dans la prospérité du quartier, à partir du XIXe siècle.

Fig. 2 : Marine de Bourbier à Saint-Benoît



Lithographie de Roussin

Cette logique d'occupation spatiale aboutit à la mise en place d'un réseau urbain périphérique, organisé à partir de trois centres principaux qui, seuls, peuvent prétendre au statut de ville : Saint-Denis, le centre de commandement du territoire, Saint-Pierre, comptoir agricole dans le Sud, le Port, né de la

4 Jauze J.-M., *Dynamiques urbaines au sein d'une économie sucrière : la Région Est – Nord-Est de La Réunion*, thèse de doctorat, Université de La Réunion, 1994.

nécessité d'établir un port de commerce sûr pour la Colonie[5]. Tous les autres bourgs n'ont qu'une fonction de relais, comme centre de collecte et d'évacuation de la production agricole, de réception et de redistribution des marchandises importées.

Agglomérations et marines

Quatre principaux facteurs conditionnent l'épisode maritime colonial de La Réunion : l'« insularité », qui commande l'utilisation de la voie maritime dans les relations extérieures, l'« absence d'abri naturel » pouvant servir de port, la « difficulté de circulation intérieure », due à la carence du réseau routier et à une plaine littorale entaillée de rivières et de ravines, le « système de l'exclusif » ou « pacte colonial », obligeant les « îles à cultures » (La Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane française) à commercialiser uniquement avec la métropole.

Les colons ont donc dû, dès le départ, s'adapter à ces conditions physiques et économiques, dans le cadre d'une économie de plantation naissante. Dans ce contexte, la voie maritime s'impose comme une réponse à la question de l'adaptation. Comme le souligne A. Squarzoni, dans son étude sur le bornage[6] et le batelage[7] à La Réunion, de 1848 à 1863,

> « Ces activités […] étaient les seuls moyens d'assurer une desserte maritime de l'île avec l'extérieur : elles représentaient en quelque sorte l'adaptation aux réalités locales, l'appropriation par l'homme d'une terre aux côtes particulièrement inhospitalières, grâce à des techniques simples mais fragiles »[8].

En 1850, huit rades sont autorisées autour de l'île, totalisant une douzaine d'appontements. Trois d'entre-elles sont ouvertes au commerce direct (Saint-Denis, Saint-Paul, Saint-Pierre). Dans les autres, positionnées dans les quartiers de Saint-Leu, Sainte-Rose, Le Bourbier, Sainte-Suzanne et Sainte-Marie, l'on pouvait commercialiser après s'être préalablement acquitté des droits de douane dans

---

5 Lefevre D., *L'organisation de l'espace à Maurice et à La Réunion – Étude de géographie comparée*, thèse de doctorat d'État, Université de Nice, 1986, Livre I.

6 Le « bornage » est une navigation côtière, d'un point de la côte à un autre. À La Réunion, cette forme de « charroi maritime », comme le dit A. Squarzoni, disparaîtra avec l'arrivée du chemin de fer, inauguré en 1882, et l'amélioration du réseau routier littoral.

7 Le « batelage » est un service assurant le transport des marchandises et des passagers entre des navires mouillant en rade et la terre. Ce mode de transport, nous apprend A. Squarzoni, a existé à La Réunion depuis le début du peuplement, un service de chaloupes déchargeait la cargaison des navires ainsi que les passagers, et dans l'autre sens, chargeait les produits locaux à exporter ainsi que l'approvisionnement. L'ouverture du port de la Pointe des Galets, en 1886, sonne la fin de cette activité.

8 Squarzoni A., *De marines en barachois, bornage et batelage, deux navigations côtières à La Réunion de 1848 à 1863*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Université de La Réunion, 1985, p. 15.

l'un des trois bureaux principaux de commerce direct. Outre ces huit « marines »[9], une dizaine de rades foraines permettaient également des débarquements et embarquements occasionnels sous la surveillance d'un bénévole des douanes : « le Burgos » (Saint-Benoît), les « Orangers » (Sainte-Anne), l'Anse des Cascades (Sainte-Rose), les Sables Blancs (près de Saint-Philippe), le « port Buffard » (Basse Vallée), Manapany, Etang-Salé, Saint-Gilles, La Possession[10].

Le nombre de marines doublait à la fin de 1858 en relation avec une période de croissance sucrière : aux huit déjà en place venaient s'ajouter celles de Saint-Benoît, Champ-Borne, Bois-Rouge, Le Butor, La Possession, Saint-Louis, Manapany, portant le nombre d'appontement à 24.

Nul ne peut nier le lien qui a existé entre les activités commerciales maritimes et le développement des premiers bourgs côtiers. Voici la description que donne le frère Lecocq du quartier de la Marine Sainte-Suzanne, l'un des deux premiers noyaux agglomérés du bourg :

> « Là s'étendent sur le rivage de la mer, les établissements du commerce, le pont débarcadère, les magasins de dépôt et enfin, le petit hôtel où s'arrêtent les voyageurs et surtout les capitaines dont les navires sont retenus dans la rade. Là encore se regroupent d'élégantes maisons presqu'enfouies sous les arbres fruitiers. Peu à peu le quartier se développe, chaque année remontant vers la route, il rejoindra bientôt l'ancien village »[11].

Si l'on se réfère à la récente étude sur les patrimoines maritimes de La Réunion, menée sous l'égide de l'Inventaire général du patrimoine culturel[12], de nombreuses traces, sous forme de bâtiments, protégés pour la plupart au titre de Monument historique, de photographies, de dessins[13], de plans, de vestiges, témoignent de la vitalité de ces marines et de leur impact sur le paysage urbain.

À Saint-Paul, l'activité maritime ayant été florissante (fig. 3), subsistent, le long du quai Gilbert, nombre de bâtiments anciens : l'hôtel Lacay, édifié face au mouillage, près du mât du pavillon, ayant rempli successivement les fonctions d'école et de caserne de pompier ; des entrepôts et des magasins de la

---

9 Cette appellation « marine » était réservée uniquement aux sites dotés d'un appontement, alors qu'en 1825, on dénombrait officiellement dix-huit aires de halage des chaloupes autour de l'île.

10 Source : Angèle Squarzoni, *op. cit.*

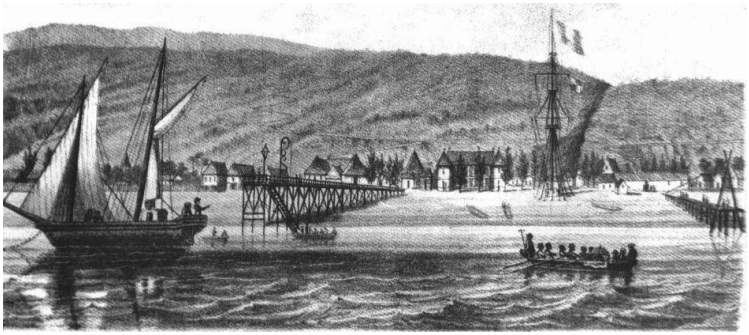
11 Lavaux C., *Du battant des lames au sommet des montagnes*, Éditions Cormorans, Saint-Denis, 1986, p. 285.

12 Réol S. (dir.), *Mémoires océanes – Patrimoines maritimes de l'île de La Réunion*, texte de O. Fontaine, coordination et relectures E. Zeimert, photographies M. Heller, J. Kuyten, V. Magny, E. Zeimer, Confrérie des gens de la mer et Inventaire général du patrimoine culturel, Saint-Denis, 2005.

13 On peut citer notamment les lithographies d'Antoine Roussin (Album de l'île de La Réunion, A. Roussin, Éditions Orphie, Saint-Denis 2004)

Compagnie des Indes abritant actuellement le Conservatoire régional de Musique, le Tribunal, l'Hôtel de ville…

Fig. 3 : Vue de la rade de Saint-Paul



Lithographie de Roussin

À Saint-Pierre, les bâtiments liés à l'activité maritime s'installent principalement aux abords du barachois formé par l'embouchure de la rivière d'Abord. De ces entrepôts et magasins de la Compagnie des Indes, relativement nombreux à l'époque en raison du rôle de Saint-Pierre dans un riche arrière-pays agricole, ne subsistent que quelques vestiges, dont l'ancien entrepôt Kerveguen hébergeant les bureaux des T.A.A.F. (Terres Australes Antarctiques Françaises), et le bâtiment abritant l'actuel Hôtel de ville.

De toutes ces agglomérations, c'est à Saint-Denis, centre de la Colonie, que les activités maritimes ont été les plus dynamiques et que ce patrimoine est le mieux conservé. Le passé « portuaire » de la ville s'inscrit dans l'espace du Barachois qui rassemble quelques fleurons de son patrimoine architectural, et qui est resté un lieu très prisé des manifestations publiques et de promenade des Dionysiens.

Saint-Denis et son barachois

Le Barachois[14] tire son nom du bassin artificiel qui abritait jadis les embarcations légères des entreprises de batelage et de bornage du chef-lieu (fig. 11, p. 128). Avant qu'il ne soit abandonné (1886) et finalement comblé (1938), ce petit « port de fortune » ainsi que les différents appontements flanquant la rade (fig. 4) ont eu leurs heures de gloire, faisant du chef-lieu le seul

[14] « Barachois » : bassin naturel servant de port de fortune à des embarcations légères. Celui de Saint-Denis, à l'origine était dû à la destruction de la jetée construite par Milius en 1819, pour remplacer le « Pont Volant » de Labourdonnais. Celle-ci fut partiellement détruite par un cyclone et ses décombres, rabattus vers l'ouest, constituèrent une sorte de digue parallèle au rivage, offrant ainsi un abri artificiel aux embarcations, lequel fut consolidé par la suite.

port français de l'océan Indien après la perte de l'Île de France (Maurice) par Napoléon, en 1815.

Fig. 4 : Les ponts débarcadères de la rade de Saint-Denis, avec l'abattoir au premier plan

Photo : Saunier, circa 1875 (coll. ADR)

L'aventure maritime de Saint-Denis ne débute véritablement qu'avec le gouverneur Mahé de Labourdonnais qui fit édifier à la Pointe-des-Jardins le premier « Pont Volant » destiné à évacuer la production de café. Entre cette première « jetée », de la fin du XVIIIe siècle, et l'ouverture du port de la Pointe des Galets, sonnant le glas des marines, l'histoire du Barachois est rythmée de constructions et de destructions successives dues aux cyclones. En 1860, le front de mer, entre la ravine du Butor et la rivière Saint-Denis, ne compte pas moins de sept ponts débarcadères, dont six positionnés dans la rade : le pont Labourdonnais, quatre ponts privés d'entreprises de batelage, le pont du Gouvernement enjambant l'entrée du barachois, et le pont de la Marine Richard situé à proximité de la ravine du Butor.[15]

Ces installations côtières sont complétées par des bâtiments en rapport avec la navigation : « Il [Labourdonnais] achève face au mouillage, l'édification d'une loge faisant office d'entrepôt ainsi que la construction d'une forge de marine, de voileries, d'une tonnellerie et d'une fabrique de poulies », et les activités commerciales :

> « Le front de mer et le bas de la ville se transforment : entrepôts, quais encombrés de marchandises, maisons de négociant, bureaux de douane et de compagnie de navigation, tavernes, hôtels, maisons closes. Tout ce qui caractérise un port se

[15] Source : Mémoires océanes – Patrimoines maritimes de l'île de La Réunion, *op. cit.*

retrouve dans le Saint-Denis de 1860 : marins, passagers en transit, manutentionnaires, négociants… »[16].

La partie basse de la ville en contact avec l'océan offre alors l'aspect et l'atmosphère d'un quartier portuaire classique.

Le Barachois, comme d'ailleurs les autres marines de l'île, connaît son apogée aux riches heures de l'économie sucrière. Avec 46 % du tonnage des marchandises importées en 1850 et un peu plus de 34 % de la valeur totale des marchandises du mouvement de cabotage en 1852, Saint-Denis est incontestablement le port de La Réunion, devançant toutes les autres marines. D'autant que ses activités ne se résument pas qu'aux flux de marchandises. Des voyageurs arrivent également par la mer, seule voie alors possible pour rejoindre l'île, même si le débarquement prend parfois des allures épiques : passagers mouillés ou pire, tombant à l'eau. Les opérations de déchargement et de chargement des navires étaient d'ailleurs un spectacle fort goûté des badauds (fig. 5), notamment en période de forte houle.

Fig. 5 : Débarquement de boeufs au Barachois

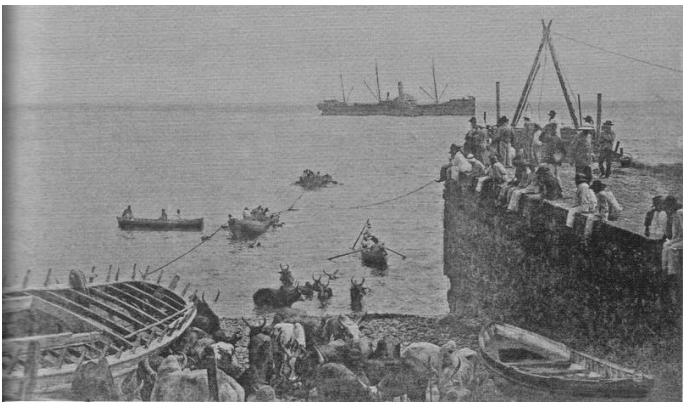


Photo L. Angelin, circa 1905 (cl JK, coll. ADR)

De la gloire maritime du chef-lieu, il ne subsiste guère de traces. Seul un oeil averti regardant par-dessus le parapet de béton protégeant la promenade du Barachois, peut encore deviner les restes de la culée de l'ancien pont du Gouvernement. Ces indices sont, en revanche plus présents, parce-que mieux conservés, sur la partie terrestre, où nombre de bâtiments ont été restaurés et réaffectés à d'autres activités. C'est ainsi que l'ancien entrepôt édifié par Mahé de Labourdonnais face à la rade est d'abord devenu l'hôtel du Gouvernement puis celui de la Préfecture. Parmi les principaux édifices on peut encore admirer

16 Mémoires océanes, *op. cit.* p. 27.

l'ancien bâtiment des Douanes, dont une partie héberge le Comité du Tourisme et l'autre des activités de restauration, le bureau d'octroi, abritant la Maison de la Montagne, la caserne d'artillerie, occupée par les services de la D.D.E…

UN DIVORCE CONSOMMÉ OU QUAND LES VILLES TOURNENT LE DOS À LA MER

Quand on connaît le dynamisme de l'économie côtière réunionnaise à l'époque coloniale et les rapports entretenus entre agglomérations et océan, on peut être surpris de lire que « La Réunion, où les trois quarts de la population vivent sur le littoral, tourne délibérément le dos à la mer »[17]. Cette affirmation comporte pourtant une part de vérité qui s'appuie autant sur la réalité de l'occupation du littoral par les hommes que dans leur attitude à l'égard de l'océan. En fait, cette situation dérive de la conjonction de plusieurs facteurs, de nature économique (la fin des marines, le déclin des activités de pêche traditionnelle), physique (cyclones et risques de submersion marine), administrative (législation sur l'occupation des pas géométriques), psychologique (méfiance à l'égard de l'océan).

La fin des marines, l'ouverture du chemin de fer et du port

La construction du chemin de fer réunionnais marque une nouvelle étape dans la mise en valeur du territoire et l'occupation du littoral. Celui-ci était devenu une nécessité avec l'ouverture du port de la pointe des Galets. Le lien entre les deux équipements se concrétise d'ailleurs par leur gestion par une même société : C.P.R. (Chemin de Fer et Port de La Réunion)[18]. Ce chemin de fer avait pour rôle essentiel de transporter les sucres des différentes usines au port, les marchandises importées, mais aussi les passagers entre les agglomérations. Ce nouveau mode de transport, qui annonçait une fin rapide des activités de bornage et le déclin des marines, a eu un fort impact sur la dynamique d'urbanisation littorale, en termes de dépérissement progressif des anciens noyaux « portuaires » côtiers, de déplacement du centre d'intérêt, de restructuration des agglomérations autour de leur gare, et de densification des bourgs littoraux, mieux reliés entre eux.

Le projet de doter la Colonie d'un port « moderne » et performant ne pouvait se concevoir avec le maintien des marines, outils obsolètes. Leur

---

17 Defos du Rau J., *op. cit.* p. 380.

18 À partir de la seconde guerre mondiale, le port sera géré par la Chambre de Commerce de la Réunion et le chemin de fer par le C.F.R. (Chemin de fer de la Réunion).

concurrence, avec des tarifs plus bas que ceux du port[19], représentant un sérieux manque à gagner pour les services douaniers, l'État mettra tout en oeuvre pour les faire disparaître. Ainsi, en 1895, expulse-t-il, contre indemnisation, les propriétaires des débarcadères installés sur les « pas géométriques »[20]. En 1897, il rachète les derniers ponts encore en activité, puis supprime le caractère d'utilité publique des établissements de batelage.

C'est ainsi que dans l'espace aride et désert de la Plaine des Galets, au nord-ouest de l'île, le creusement du port dont la Colonie avait tant besoin, occasionnera la naissance d'une ville, dont la croissance, s'appuyant sur les activités qui l'avaient vu naître, sera extrêmement rapide.

> « Le Port — où, avant 1879, il n'y avait même pas un village de pêcheurs — est devenu rapidement un des centres les plus peuplés de l'île, et le seul où l'habitat soit entièrement aggloméré. Il est passé du désert total à 3 654 habitants en 1897, est resté stationnaire pendant la période de stagnation de l'île, mais est monté à 4 355 en 1926, 6 607 en 1941, 10 689 au recensement de 1954 »[21].

Pour être une ville côtière, dotée d'un port, le Port, n'était cependant pas une « ville portuaire », et il ne le sera jamais, car, ville et port, réunies sur un même site par des liens purement conjoncturels, évolueront séparément. Ce n'est sans doute pas un hasard si l'actuelle municipalité tente de reconstruire la ville autour de son port, dans un programme baptisé «Ville et port ».

La fermeture de la rade de Saint-Denis portera un rude coup à la ville. Les activités cesseront définitivement en 1911, et, en 1912, le comblement du barachois viendra tourner une page de son histoire. Les derniers vestiges disparaîtront progressivement, avalés par l'océan ou détruits par la municipalité jugeant les éléments métalliques restants dangereux. Nul doute qu'avec la fin de la fonction portuaire, c'est toute l'économie, le visage et l'atmosphère même de la capitale qui s'en trouvent transformés.

> « Ainsi disparaissent progressivement ce qui avait été la raison d'être de Saint-Denis, son activité maritime, tandis que la capitale tournait progressivement le dos à la mer ravalée au rang de simple menace, alors qu'elle avait été longtemps l'élément par lequel s'exprimaient le désenclavement et la vie économique. La

---

19 Le coût de débarquement était de 10 F le tonneau à Saint-Denis et de 15 F au port. La perte subie par les Douanes, à cause de la concurrence des marines était estimée à plus de 1,6 millions de F en 1896 (Source : A. Squarzoni, *op. cit.*).

20 Pas géométriques, ou « pas du roi » : « La réserve domaniale dite des "cinquante pas géométriques" est constituée par une bande de terrain déjà délimitée dans le département de La Réunion et présentant, dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane française et de la Martinique, une largeur de 81,20 mètres comptée à partir de la limite du rivage de la mer tel qu'il a été délimité en application de la législation et de la réglementation relatives à la délimitation du rivage de la mer » (article L.86 du code du Domaine de l'État).

21 Defos du Rau J., *op. cit.*, p. 466.

mise en service du port de la Pointe des Galets, le chemin de fer et son tunnel, puis la route en corniche et enfin, l'aéroport de Gillot ont privé Saint-Denis d'une partie notoire de son âme et de sa lisibilité historique, pour en faire une ville sans cœur affirmé et à la recherche d'un nouveau pôle de rayonnement naturel »[22].

Le recul des constructions côtières

Le divorce entre les Réunionnais et la mer s'est traduit dans le paysage par l'abandon progressif des constructions ayant eu un lien direct (magasins, entrepôts) ou indirect (résidences, commerces) avec les activités maritimes, et le recul du front d'urbanisation par rapport à la côte. Dans la plupart des cas, la route côtière a servi de ligne de démarcation entre l'océan et les habitations. Les constructions se sont développées au-delà de cette limite, densifiant les noyaux anciens ou s'étirant le long de l'axe de circulation. Cette dynamique est sans doute plus importante sur la côte au Vent, en raison des conditions naturelles plus difficiles. Elle est particulièrement visible sur le front de mer dionysien où les constructions étaient nombreuses entre le cimetière et la rivière Saint-Denis (fig. 6). L'abattoir et, récemment, un dancing, installés à proximité de cette rivière, ont été les derniers bâtiments à avoir été démolis. N'y subsistent plus que l'ancienne gare ferroviaire, la bibliothèque départementale et la piscine du Barachois.

Fig. 6 : Les constructions présentes en 1973, sur le front de mer de Saint-Denis entre la route nationale et le rivage, ont toutes disparu en 1984, à l'exception de la gare

1973 (IGN : 73 REU 095 / 50)

[22] Dupont G., *op. cit.*, p. 675.

1984 (IGN : 84 REU 111 250 C)

Le même scénario s'est répété un peu partout : à Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Saint-Benoît, Champ-Borne…

On peut légitimement s'interroger sur les causes de ce repli des constructions côtières. On en connaît au moins une, celle ayant déclenché le mouvement, la disparition des marines, dynamique accentuée par la fermeture du chemin de fer dans les années 1950-60[23], lequel irriguait de nombreuses gares côtières. Ces pôles dynamiques soudainement devenus inutiles, à l'image des « marines » quelques années auparavant, n'étaient plus les éléments fédérateurs de l'urbanisation. Mais, à elles seules, ces causes n'expliquent pas tout, d'autant que l'habitat côtier et les activités qui n'avaient aucun rapport avec la mer auraient très bien pu garder leur site originel, ce qui n'était pas le cas.

À ces conditions purement conjoncturelles, se rajoute le facteur risque, dû notamment aux cyclones, particulièrement violents dans la zone, et à leurs conséquences désastreuses : destructions et submersion. Or l'histoire climatique de l'île abonde d'exemples où La Réunion a eu à panser ses plaies et à enterrer ses morts. Si les victimes sont maintenant nettement moins nombreuses, les dégâts sont toujours aussi impressionnants. Ce facteur risque est accentué sur la côte à cause de la mer. Les mémoires restent marquées par des épisodes cycloniques exceptionnels et certaines évocations font encore frémir : le « cyclone de 1848 », « Jenny » (1962), « Clotilda » (1987), « Firinga » (1989), « Colina » (1993)…

---

23 La fermeture du chemin de fer se fait par étape : en 1956, le trafic s'arrête sur la branche sud (Le Port – Saint-Pierre), en 1956, c'est au tour de la branche est (Saint-Benoît – Saint-Denis). L'ouverture de la route du littoral (route en corniche), en 1963, annonce la disparition du dernier tronçon, Saint-Denis – La Possession, empruntant le tunnel sous la Montagne.

Fig. 7 : L'église de Champ-Borne, après le passage du cyclone Jenny en 1962

Photo : André Blay (Mémorial de La Réunion)

À ces évènements climatiques paroxysmiques s'ajoutent des conditions générales d'habitation plus difficiles sur la côte qu'à l'intérieur des terres, notamment sur la partie dite « au Vent », en raison de la présence conjuguée de deux éléments contraignants : l'alizé et l'air salin. L'alizé d'ESE, se renforce particulièrement en saison fraîche (fin avril, début septembre), sur toute la partie orientale de l'île le vent souffle alors en rafales de 30 à 50 km/h, pouvant parfois atteindre les 100 km/h. Celui-ci, chargé de sel, dessèche la végétation, brûle les cultures, corrode les toitures en tôle des maisons, attaque les parties métalliques des constructions qui rouillent et finissent par se désagréger. Dans ces conditions, habiter le littoral revient nettement plus cher que résider à l'intérieur des terres où l'influence de la mer se fait moins sentir. Or, pendant longtemps ce sont surtout les catégories modestes (pêcheurs, agriculteurs) qui ont habité la côte, dans des cases en bois sous tôle.

Enfin, sans que ce motif soit le plus probant, le recul des constructions côtières pourrait être également mis en relation avec une législation plus rigoureuse en matière d'occupation du littoral. Domaine public de l'État, en principe inaliénable, les cinquante « pas géométriques » sont devenus à partir de 1955 « domaine privé de l'État », ouvrant alors droit à de multiples concessions aux particuliers, sans compter la régularisation des anciennes occupations illégales. À partir de 1986, la loi dite « littoral », relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, a tenté de redonner du sens à la notion de « réserve domaniale » qui, rappelons-le, était à l'origine de la création des « pas géométriques ». L'administration est alors devenue plus attentive à l'occupation de l'espace côtier, freinant ainsi son urbanisation, sans pour autant réussir à faire disparaître totalement les pratiques à la limite de la légalité.

À toutes ces causes que nous venons d'évoquer, il faudrait rajouter, pour être complet, la dimension psychologique, c'est-à-dire l'image de l'océan dans l'inconscient collectif. Or, pour bon nombre de Réunionnais, la mer est synonyme de peurs, enfouies ou révélées. L'histoire de la navigation abonde de naufrages, celle de la pêche de terribles accidents, celle des cyclones de destructions et de morts, sans compter les baignades tragiques et les attaques de requins.

UNE VOLONTÉ DE RÉCONCILIATION

Si rupture il y a, entre les villes réunionnaises et l'océan, force est cependant de constater que, ces derniers temps, se multiplient les efforts de réconciliation. D'abord, il faut admettre que cette coupure n'atteint pas le même niveau sur tout le pourtour de l'île. Sur la côte « au Vent » elle est visiblement plus prononcée que sur la partie « sous le Vent ». Ce qui signifie que les conditions historiques, environnementales, politiques, au sens de gestion du territoire, n'ont pas été les mêmes sur l'ensemble du littoral. Ensuite, il faut considérer le fait que la vision de l'espace côtier a changé, se définissant en terme de nouvelle ressource. Sa gestion s'inscrit désormais dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du territoire, où s'entrecroisent les concepts d'équilibrage, d'organisation de l'espace, d'environnement, de valorisation, de gestion intégrée, de développement durable…

De nouveaux dispositifs réglementaires : SAR, SMVM, ZALM

La loi n° 84-747 du 2 août 1984, qui accorde aux conseils régionaux de Guadeloupe, de Martinique, de Guyane et de La Réunion, compétences particulières pour planifier et aménager leur territoire, est à l'origine du SAR (Schéma d'Aménagement Régional). Ce document, élaboré pour le long terme (10 ans), qui fixe les grandes orientations en matière de développement, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement, s'articule autour d'un principe d'équilibre entre l'aménagement et la protection.

Dans les régions de l'outre-Mer, le SAR consacre un chapitre particulier à la mise en valeur de la mer : le SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer). Institué par la loi du 7 janvier 1983, complété par la loi « littoral » du 3 janvier 1986, celui-ci définit les orientations fondamentales de la protection, de l'exploitation et de l'aménagement du littoral.

Sur le littoral réunionnais, le SMVM a délimité un périmètre d'application, « en tenant compte des particularités liées à l'insularité et au caractère relativement limité de l'espace géographique concerné, en raison de la configuration de l'espace littoral et du peu d'attractivité qu'il exerce dans sa plus grande

partie »[24]. Ce périmètre a un impact important sur l'occupation du littoral, en ce sens que le code de l'urbanisme, en accord avec la loi « littoral », prévoit que

> « dans les espaces proches du rivage, […], des opérations d'aménagement ne peuvent être autorisées que si elles ont été préalablement prévues par le chapitre particulier du schéma régional valant schéma de mise en valeur de la mer »[25].

En fait, cet article du code de l'urbanisme s'appuie, comme on le voit, sur les dispositions du SMVM, lesquelles sont très claires en matière de construction et d'aménagement : dans la bande des 50 pas géométriques seules sont autorisées les installations nécessaires à des services et équipements publics, collectifs ou des activités économiques ayant un lien avec la mer.

En corrélation avec le SAR, le SMVM de La Réunion vise à établir un équilibre entre les impératifs de protection et de développement. En matière environnementale, on retiendra surtout l'objectif affiché d'une protection forte des zones récifales et des plages, ainsi que la préservation des espaces naturels remarquables. Les principes de développement s'articulent à ceux du SAR, à savoir une volonté de densification des agglomérations existantes et une limitation des extensions urbaines ; une limitation et un repérage des zones privilégiées d'aménagement et d'équipements liés à la mer. En fait, ce qui est intéressant dans ce SMVM, c'est sa délimitation des zones côtières pouvant accueillir le développement futur en relation avec la mer : les ZALM (Zones d'Aménagement Lié à la Mer). Cette démarche particulière marque indiscutablement un tournant dans l'occupation côtière qui sort ainsi de sa dimension ponctuelle et anarchique pour s'inscrire dans une approche globale et multipartite mettant en présence des intérêts privés, les communes, le département, la région et l'État.

Seize zones ont été ainsi délimitées sur le pourtour de l'île (fig. 8), classées en différents types en fonction de leurs vocations, telles qu'elles sont inscrites dans le SMVM. On trouve ainsi :

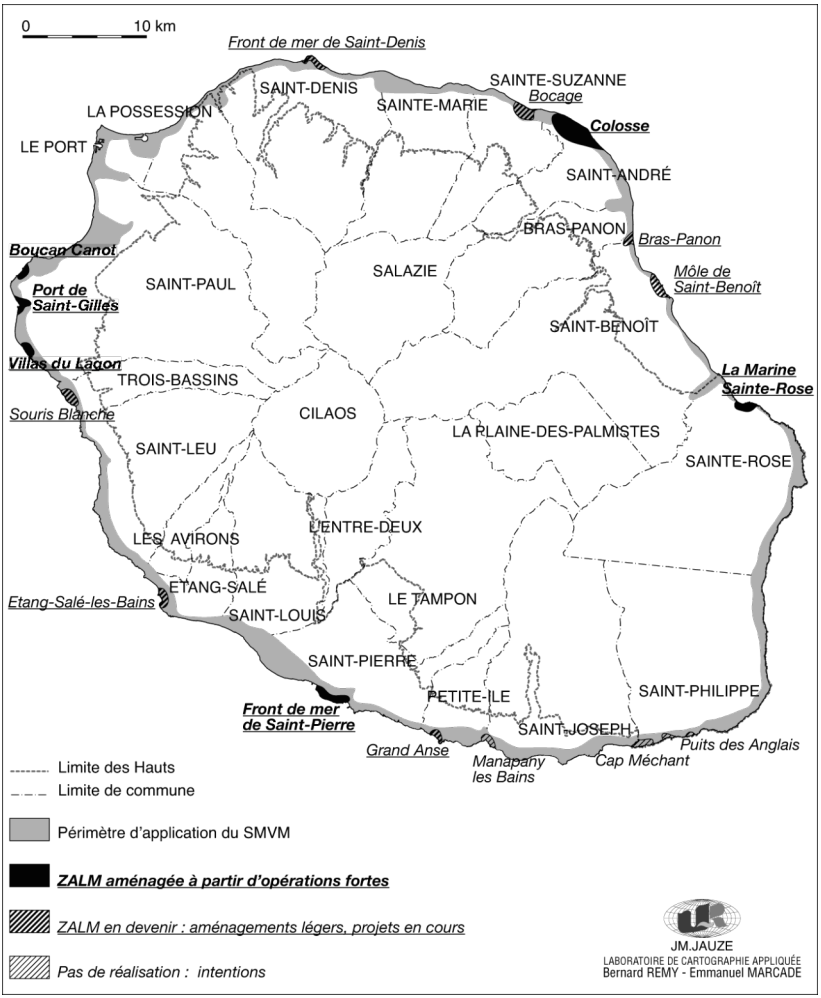
- les villes littorales : Saint-Pierre, Saint-Denis ;
- les autres pôles urbains : La Marine de Sainte-Rose et la Marine de Saint-Benoît, les sites touristiques du Bocage et de Champ-Borne, le site de la rivière des Roches (Bras-Panon) ;
- les espaces urbanisés sur la zone balnéaire : Boucan Canot, la Saline, Saint-Gilles Port, Etang-Salé ;
- les écarts urbanisés : sites de Souris Blanche, Cap Méchant, Manapany, Grande Anse ;
- les espaces naturels : site du Puits des Anglais.

---

24 RÉGION Réunion, *op. cit.*, Chapitre particulier valant SMVM, p. 100

25 Article L. 156-2 du code de l'urbanisme.

Fig. 8 : Les zones d'aménagement lié à la mer (ZALM) du SMVM



Ces ZALM ont indéniablement participé à la réappropriation et à la valorisation des espaces côtiers. « L'organisation du littoral est devenue l'un des axes prioritaires des communes : sur 18 d'entre elles possédant une façade maritime, 17 affichent des projets de mise en valeur (Agorah, 2004-2005). Certains de ces projets, à l'image du « sentier littoral », circuit touristique, pédagogique et sportif, qui à terme, doit faire le tour de l'île, s'inscrivent dans le cadre de l'inter-

communalité »[26]. Le bilan de onze années d'existence de ces ZALM révèle toutefois un inégal niveau d'occupation. Uniquement six d'entre elles, principalement localisées dans l'Ouest, ont accueilli des opérations fortes : aménagement du port de Saint-Gilles, aménagement des Villas du Lagon (hôtel) à la Saline, création du Parc du Colosse à Saint-André, réalisation du port de Sainte-Rose, réorganisation et embellissement du site touristique de Boucan Canot. Ailleurs, ont été réalises des aménagements légers : zones de loisirs et de promenade (Saint-Denis, le Bocage de Sainte-Suzanne) ou des projets sont en cours.

L'espace côtier, nouvelle ressource pour une économie du temps libre et des loisirs

La mer a toujours été une ressource touristique importante pour les économies insulaires, à condition de pouvoir l'exploiter. Or, jusqu'à présent le tourisme balnéaire à La Réunion était demeuré à l'état confidentiel, principalement circonscrit aux plages de sable blanc la côte ouest et s'adressant à une clientèle privilégiée. Le Schéma touristique de La Réunion, élaboré par La Région se fixe l'objectif ambitieux d'atteindre un million de touristes d'ici à 2020 (432 000 avant le chikungunya) et de développer une activité « durable ».

Globalement, ce Schéma se propose de conforter la zone balnéaire existante, à travers un meilleur accueil et une meilleure offre d'activités et d'équipements de qualité, mouvement déjà amorcé avec la mise en place des ZALM. À Boucan Canot, plage très fréquentée de l'Ouest, l'aménagement réalisé en 1999, a consisté à réorganiser le site en termes d'amélioration de la circulation automobile et piétonne, de densification des équipements (restauration, boutiques, réseaux…). L'opération la plus spectaculaire a été sans conteste la transformation du port de Saint-Gilles. Le petit port de pêche est devenu un centre nautique animé, au cœur d'une marina très fréquentée, rassemblant résidences, activités liées à la mer, boutiques, services, et l'aquarium de La Réunion, l'équipement touristique le plus visité de l'île, le tout ouvrant sur la plage de Roches Noires. Dans le même ordre d'idée, l'ouverture d'un hôtel quatre étoiles, à la Saline, sur l'ancien site du Club Méditerranée a permis d'offrir des prestations haut de gamme à une clientèle exigeante. De même, à l'Étang-Salé, s'est installé un hôtel trois étoiles, dans une station balnéaire en devenir, appréciée surtout pour son calme. On pourrait continuer ainsi la liste des aménagements littoraux montrant l'effort entrepris en faveur du tourisme balnéaire, et

---

[26] Jauze J.-M., « Le littoral réunionnais, lieu d'expression des relations extérieures de l'île », XIe Journées de Géographie Tropicale, La Martinique : Université des Antilles et de La Guyane, 7-10 novembre 2005.

qui avantage surtout la côte ouest, mais il serait sans doute plus intéressant de s'arrêter sur l'impact de cette politique sur les autres parties du littoral.

À Saint-Pierre, l'extension et la modernisation du port, la création des Jardins de la plage, sont venues redonner une certaine lisibilité à l'urbanisation du front de mer. À Sainte-Rose, la création du port de pêche, sur le site historique de la Marine, répondait en premier lieu à la nécessité du développement de la pêche dans ce secteur. On assiste depuis, à une urbanisation naissante en relation avec la présence de ce nouveau pôle attractif : hôtel, commerces, clubs de plongée, restauration, activités nautiques. Le réaménagement du site du Bocage, en bordure de la rivière Sainte-Suzanne, offre à ses habitants et au reste de la population du Nord et de l'Est une aire de pique-nique, de loisirs et de détente particulièrement appréciée. À terme, il pourrait constituer enfin le lien entre les deux noyaux historiques de la Marine et du village Desprez. À Saint-Denis, entre la Jamaïque et le Barachois, plusieurs projets ont été réalisés ou sont en cours : promenade, sentier littoral, aires de pique-nique, jardins du Barachois, réaménagement de l'ancienne gare routière (activités artisanales, services touristiques, restauration…). La création du port de pêche et de plaisance de Sainte-Marie, dans le prolongement de la piste longue de l'aéroport Roland Garros, a été l'occasion pour la municipalité de repenser l'aménagement de son littoral, où aires de pique-nique et de jeux, promenades, sentier littoral, circuit de vélo, animent le front de mer.

Sur le littoral saint-andréen, à Colosse, saisissant l'opportunité du lac artificiel dégagé en bordure de mer par l'extraction de matériaux pour la construction de la route à quatre voies dans l'Est, la municipalité de Saint-André a réussi à monter un grand projet de parc de loisirs à but touristique. La première tranche achevée rassemble sur 8 ha, boutiques, restaurants, centre d'accueil touristique, activités variées (promenade à cheval, activités nautiques, mur d'escalade, aires de pique-nique et de détente). La seconde tranche sera prioritairement axée sur l'hébergement et l'animation (hôtel, spectacle son et lumière, base nautique, spectacles vivants). La présence de ce parc, bien fréquenté, est venue modifier en profondeur l'urbanisation côtière. Jusqu'à présent lente et sporadique, celle-ci s'est soudainement emballée, et d'anciennes surfaces cannières accueillent à présent de nouveaux lotissements, générant une surenchère foncière[27].

Cette politique de valorisation du littoral lance les municipalités et leur SEM (Sociétés d'Économie Mixte) à la reconquête des espaces côtiers, nouvelle ressource à exploiter dans le cadre d'une économie du tourisme et des loisirs. Or,

---

[27] En 1980, le m² de terrain constructible était à 150 F (22,83 euros), en 1990, il s'élevait à 450 F (68,49 euros), en 2000 à 91,32 euros et actuellement il se négocie aux alentours de 160 euros. Soit une augmentation de plus de 75 % entre 2000 et 2006.

la société réunionnaise est de plus en plus demandeuse de ce type d'aménagement, il suffit d'examiner les déplacements des familles durant les week-end et jours de congé, pour s'en rendre compte. Si les « Hauts » de La Réunion font toujours recette en matière de « changement d'air », la population redécouvre à présent « les Bas » et les joies de la mer.

Des villes qui se réapproprient leur façade maritime

Toutes les villes côtières apportent désormais un soin particulier au traitement de leur façade maritime, un peu comme si elles redécouvraient la présence de l'océan et la beauté des paysages côtiers. En fait, cette relecture s'inscrit à la croisée de différents chemins visant à initier un développement durable dans l'île :

- une démarche de santé et de salubrité publiques, associée à une volonté de protection environnementale : pendant longtemps, les côtes réunionnaises ont été des dépotoirs, accueillant décharges autorisées et dépôts sauvages d'ordures. Si de telles pratiques subsistent encore, force est de reconnaître que beaucoup de communes, notamment dans le cadre de l'intercommunalité, se sont saisies du problème et que les résultats sont là, témoignant de l'effort entrepris de nettoyage des côtes ;
- une démarche de gestion et de valorisation d'un potentiel à caractère économique et social : à travers l'aménagement du littoral, les communes s'inscrivent à la fois dans un plan de promotion touristique de l'île et de réconciliation de ses habitants avec la mer ;
- une démarche urbanistique : en gestation certes, procédant par tâtonnements, à la recherche de ses voies d'expressions, mais qui se structure de plus en plus autour de quelques projets fédérateurs, capables de redonner une certaine lisibilité à la notion de « ville côtière ». Trois exemples méritent que l'on s'y attarde quelque peu : Saint-Denis, Saint-Pierre, Le Port, trois villes coloniales qui, historiquement, ont eu un lien très fort avec la mer.

Le chef-lieu ne s'est jamais véritablement remis de la perte de sa fonction portuaire. Des « villes-capitales » des îles du sud-ouest de l'océan Indien, c'est la seule à ne pas posséder de port. Il est donc urgent pour elle de réparer ce manque terrible et de renouer avec l'océan. Cette réconciliation devrait se réaliser autour d'un ambitieux projet d'aménagement de son front de mer, dont certaines opérations ont déjà commencé, et qui devrait voir son apothéose avec la création d'un port de plaisance. « Équipement phare [celui-ci] constitue assurément la clef de voûte de cet aménagement prêt à s'ouvrir à la petite pêche et pouvant

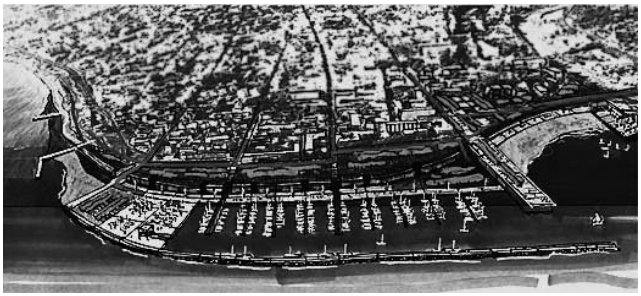
accueillir, dès 2007-2008, une base nautique, une piscine, avec jeux d'eau, plage, etc. »[28]. Ce projet confié à la CINOR (Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion), devrait débuter dès qu'aura été validé le nouveau Schéma de Mise en Valeur de la Mer, en relation avec la révision du SAR, l'autorisant.

Pour l'heure, trois sites ont été retenus : d'est en ouest, celui de l'ancienne gare routière, celui du Barachois, celui de la Caserne-Lambert (fig. 9). Le site du Barachois sur l'emplacement de l'ancien port, offre l'avantage de recoudre le tissu urbain à son front de mer, en le réconciliant avec son passé et en l'ouvrant largement sur l'océan, dans une continuité paysagère et urbanistique. Il est prévu, à cet effet, un passage souterrain de la route nationale, à fort débit de circulation qui, actuellement, coupe la ville de son front de mer. Le projet comprend également un volet aménagement urbain, avec des boutiques, des services, des terrasses, qui devrait à terme, transformer le visage de cette partie de la ville et restituer à la capitale son panache maritime d'antan.

Fig. 9 : Les trois sites retenus pour le projet de port de Saint-Denis

Le site de l'ancienne gare routière

Le site du Barachois



[28] CINOR, Aménagement du front de mer de Saint-Denis, http://www.cinor.fr, 2006.

Le site de la Caserne-Lambert, à l'entrée ouest de la ville

(CINOR)

À Saint-Pierre, les réalisations ne sont pas moindres. Deux opérations actuellement achevées, dans le cadre de la ZALM, participent à l'ouverture de la ville sur l'océan : l'extension-restructuration du port et les Jardins de la Plage. Le bassin exigu et inconfortable de son petit port de pêche a fait place à un port moderne, bien équipé, d'une capacité de 380 bateaux, intégrant des esplanades et des aires de jeux. Les anciens bâtiments assurant la continuité entre la ville et le port, réhabilités, complétés par nouveaux locaux, accueillant commerces, artisanat, services, participent à la valorisation du front de mer (fig. 10).

Fig. 10 : Le port de Saint-Pierre réaménagé, redonne une lisibilité au front de mer

Photo : auteur

Saisissant l'opportunité d'accentuer cette lisibilité, la municipalité a poursuivi son effort, avec le programme « Les Jardins de la plage ». Il s'agissait de restructurer l'ancienne aire de pique-nique entre la plage et la ville, pour en faire un espace de vie s'intégrant harmonieusement à la ville et la prolongeant au-delà du boulevard du front de mer qui la sépare de l'océan. Complètement « relooké », avec des aires de jeux, de restauration, des jardins paysagers, des équipements, une promenade le long de la plage, cet espace offre à la ville une nouvelle respiration d'ordre urbanistique. Jardins et port se complètent dans une continuité paysagère, construisant un front de mer rénové et accueillant.

La dynamique de restructuration de la ville du Port passe, entre autre, par la volonté de réconcilier la ville avec son passé maritime. Le projet «Ville et port » vise à

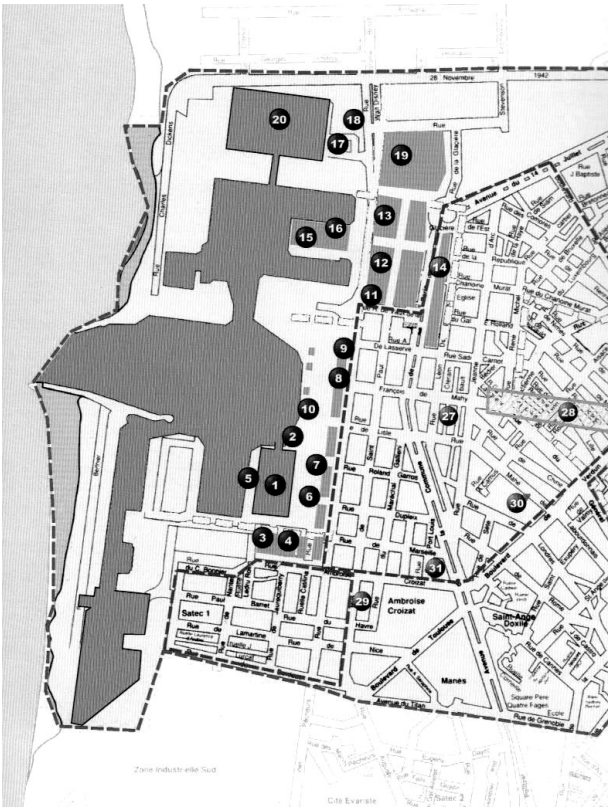
> « recréer des liens fonctionnels, économiques et affectifs entre la cité et l'espace dont elle est la légitime héritière : le port de la Pointe des Galets. […] Le réaménagement du vieux port — patrimoine unique dans l'île — redonne toute sa signification au fonctionnement urbain de l'époque et permet à la ville, tout en renouant avec une logique initiale qui reposait sur une véritable osmose entre activités maritimes/portuaires et activités citadines, de poursuivre son développement économique, social et culturel »[29].

Ce vaste programme qui s'insère dans la Politique de la Ville, s'appuie sur un partenariat impliquant l'Europe, l'État, la Région, le Département, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Commune, des associations et des usagers. Il se décline en un certain nombre de volets, dont le plus important est l'ouverture de la ville sur la mer. Globalement, il s'agit de revaloriser le cœur de ville ancien, édifié à proximité des bassins portuaires et concentrant l'essentiel des services marchands, en lui restituant une partie de sa mémoire et de son identité. Le réaménagement des abords de l'ancien port, peu ou prou délaissés par l'activité, s'inscrit dans une opération « *waterfront* » classique, réhabilitant les friches et réaffectant l'espace à un usage plus dynamique en rapport avec la mer (fig. 11). Le traitement architectural de la façade urbaine en contact avec les bassins permettra d'assurer une transition paysagère entre la ville et le port.

---

29 « Le Mot du Maire », Jean-Yves Langenier, in Ville et Port, « La Ville et Port », brochure éditée par le Service communication Ville du Port, SEMADER, Août 2000.

Fig. 11 : Le programme « Ville et port » vise à reconstruire la ville portoise autour des vieux bassins



(Ville et Port, Service communication Ville du Port, SEMADER)

RECONQUETE DE LA FACADE MARITIME : VILLE ET PORT

1. Darse de grande plaisance
2. Base nautique
3. Centre aquatique de loisirs
4. Résidences : foyers, centre international de séjour, résidence de tourisme
5. Gare maritime
6. Façade urbaine : commerces et logements
7. Hôtel
8. Place de la Pointe des Galets
9. Plateforme de développement océanologique
10. Grandes maisons : espaces à vocation culturelle, patrimoniale et économique
11. Mairie
12. Place de la mairie
13. Façade urbaine : commerces et logements
14. Place des Cheminots (déjà réalisée)
15. Plateforme d'innovation de l'océan Indien
16. Marine nationale
17. Ecole d'apprentissage de la marine
18. Centre économique maritime
19. Services et logements
20. Darse de grande pêche

Conclusion

Plus de trois siècles d'occupation du littoral réunionnais portent partout témoignage des rapports qu'il y a eu entre l'océan et les hommes, paisibles par endroits, tumultueux dans d'autres où les vives étreintes entre la mer et la terre ont parfois laissé de terribles meurtrissures et installé la crainte. Mais, il faut croire que la capacité de l'homme est aussi celle de l'oubli et que les habitants des îles sont habités d'une sorte de fatalisme qui les pousse à un perpétuel recommencement. Ce constat découle du mouvement actuel, rapide et soutenu, de retour de l'habitat vers la côte. Effet de mode sans doute, promoteurs et privés se disputent les meilleures « vue sur mer » (fig. 12). Des terrains qui, il y a quelques années encore, n'intéressaient personne, deviennent soudain des placements sûrs. Il faut dire que l'on sait mieux construire maintenant, avec des matériaux davantage adaptés à un environnement difficile, et qu'encouragé par les travaux de la route en corniche, du port Est, de ceux de Sainte-Marie et de Sainte-Rose, on sait même « domestiquer » l'océan[30] ! Ce mouvement de retour de l'habitat vers la côte annonce sans doute une normalisation des relations, qu'il faudrait

[30] Du nord à l'est, le port Est, en baie de la Possession, la route du littoral, une partie de la piste longue de Gillot, le port de Sainte-Marie, le port de Sainte-Rose, ont été réalisés par empiètement sur la mer, grâce des digues et des « défenses » constituées de rangées de tétrapodes de bétons de plusieurs tonnes, empilés dans la mer.

analyser en profondeur, car se pose la question de l'origine des populations qui l'alimentent. Tout porte à croire, en effet, qu'il s'agit là d'un processus de renouvellement des populations côtières à moteur exogène.

Fig. 12 : Des lotissements avec « vue sur mer » qui fleurissent un peu partout sur les anciennes parcelles de canne

Côte de Champ-Borne (Saint-André), (photo auteur)

BIBLIOGRAPHIE

AGORAH, *Les Zones d'Aménagement Lié à la Mer du Schéma de Mise en Valeur de la Mer*, État des Réalisations et des projets en 2004, Saint-Denis, 2005.

DEFOS du RAU J., *L'île de La Réunion – Étude de Géographie humaine*, thèse de doctorat, Bordeaux : Institut de Géographie, 1960.

DUPON J.F., *Contraintes insulaires et fait colonial aux Mascareignes et aux Seychelles – Étude de géographie humaine*, thèse de doctorat, Université d'Aix-Marseille II, 1976.

DUPONT G., *Saint-Denis de La Réunion, ville tropicale en mutation*, thèse de doctorat de spécialité, Université de droit, d'économie et de sciences d'Aix-Marseille, 1988.

JAUZE J.M., *Dynamiques urbaines au sein d'une économie sucrière : la Région Est – Nord-Est de La Réunion*, thèse de doctorat, Saint-Denis : Université de La Réunion, 1994.

JAUZE J.M., « Le littoral réunionnais, lieu d'expression des relations extérieures de l'île », XIe JGT, Martinique : Université des Antilles et de la Guyane, 7-10 novembre 2005.

LAVAUX C., *Du battant des lames au sommet des montagnes*, Saint-Denis : Editions Cormorans, 1986.

LEFÈVRE D., *L'organisation de l'espace à Maurice et à La Réunion – Étude de géographie comparée*, thèse de doctorat d'État, Nice : Université de Nice, 1986.

MAURIN H., LENTGE J. (dir.), *Le Mémorial de La Réunion*, Saint-Denis : Australe Editions, 1979.

RÉGION RÉUNION, *Schéma d'Aménagement Régional, Saint-Denis* : Agorah, novembre 1995.

RÉOL S. (dir.), *Mémoires océanes – Patrimoines maritimes de l'île de La Réunion*, Confrérie des gens de la mer et Inventaire général du patrimoine culturel, 2005.

SQUARZONI A., *De marine en baracbois, bornage et batelage, deux navigations côtières à La Réunion, de 1848 à 1863*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Saint-Denis : Université de La Réunion, 1985.