



La Réunion et son chemin de fer. L'ère ferroviaire au début des années Trente

Edmond Maestri

► To cite this version:

Edmond Maestri. La Réunion et son chemin de fer. L'ère ferroviaire au début des années Trente. Travaux & documents, 2004, Éléments pour la connaissance de l'histoire et de la géographie de La Réunion. Vol. 1 : Histoire, 21, pp.57–70. hal-02181289

HAL Id: hal-02181289

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-02181289>

Submitted on 19 Oct 2020

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.

La Réunion et son chemin de fer

L'ère ferroviaire au début des années Trente

EDMOND MAESTRI¹

Résumé : Le chemin de fer de La Réunion à deux têtes et deux terminus initia une nouvelle gestion de l'espace insulaire à la fin du XIX^e siècle. Diversement apprécié, il constitua une des grandes écoles du syndicalisme. Voie ferrée de la canne, le C.P.R. était dans l'entre-deux-guerres d'une belle vitalité, et faisait partie intégrante de l'environnement quotidien réunionnais.

Mots-clés : espace(s), insularité, canne à sucre, communication, transport, chemin de fer.

Est-il nécessaire de rappeler longuement qu'en 1879, le chemin de fer de ceinture n'avait aucun espace à conquérir, n'avait rien – hormis la Montagne de Saint-Denis – à pénétrer (aucune région nouvelle par exemple à laquelle il eût fallu accéder), n'avait aucune domination politique, militaire ou administrative à faciliter sur cette île, française depuis plus de deux siècles ?

Dans ce cadre, original par son exigüité, son insularité, son statut d'ancienne colonie, son évolution singulière, il nous paraît intéressant d'examiner la place et le rôle du chemin de fer au début des années Trente, un demi-siècle après sa construction.

¹ Professeur émérite d'histoire contemporaine, Université de La Réunion, Responsable de la Chaire UNESCO « Relations et apprentissages interculturels dans l'océan Indien » jusqu'en juillet 2004.

Auteur notamment de *La France et les îles du Sud-Ouest de l'océan Indien*, Paris, L'Harmattan, 1994 ; *Groupe Bourbon*, La Réunion, 1998 ; *La Seconde Guerre mondiale*, Paris, Guides de l'Étudiant, 1999 ; *Les grandes questions du XX^e siècle*, L'Étudiant, 2002 ; *Chronologie de La Réunion (1946-2001)*, Paris, Sedes, 2001 ; auteur et directeur de 1946, *La Réunion, département*, Paris, L'Harmattan, 1999 ; *Esclavage et abolitions dans l'océan Indien*, Paris, L'Harmattan, 2002 ; *La décentralisation, Histoire, bilans, évolution*, Paris, L'Harmattan, 2004 ; auteur et co-directeur de *Le régime de Vichy dans l'océan Indien*, Paris, Sedes, 2002.

LE CHEMIN DE FER ET L'ESPACE REUNIONNAIS

La dictature des facteurs géographiques

Nul chemin de fer en Afrique Intertropicale française n'a, autant que le chemin de fer de La Réunion, subi l'influence des facteurs géographiques. Plus que d'une spécificité, il s'agit d'une singularité.

En effet, à la présence de deux grands systèmes volcaniques (celui du Piton des Neiges et celui de la Fournaise) occupant la quasi-totalité de l'île, la voie ferrée, repoussée sur l'étroite plaine littorale, doit sa circularité. Aux pentes considérables (10 à 12 %) procédant de la conjonction entre la haute altitude des massifs et la proximité de la mer due à la petitesse de l'île², la voie ferrée doit le nombre et l'importance de ses ouvrages d'art, ainsi que le fameux tunnel de la Montagne long de plus de dix kilomètres, en deux tronçons, entre Saint-Denis et la Possession. A l'intense ruissellement, au régime torrentiel des eaux, aux cyclones, la ligne doit sa permanente précarité.

La contrainte géographique fut donc en la matière implacable. A l'exception, certes capitale, de la Montagne, le rail bourbonnais n'a pas vaincu la nature. Il s'est soumis à elle, se bornant à gérer l'espace littoral et à être, dès l'origine, le chemin de fer de la canne à sucre, le chemin de fer de La Réunion tropicale.

La ligne à deux têtes et deux terminus

L'absence d'un bon port naturel, d'une rade propice pouvant être utilisée telle quelle, contraignit, au XIX^e siècle, le gouvernement de la Colonie à envisager des constructions de ports « artificiels », successivement à Saint-Gilles, Sainte-Rose, Saint-Denis, Saint-Paul. A Saint-Pierre, un modeste port fut même établi, mais la solution ne fut trouvée qu'avec le projet de port à la Pointe-des-Galets³. Pour proche qu'ait été le port de Saint-Denis, la dissociation n'en était pas moins gênante car toutes deux étaient des villes sur le rail – contrairement par exemple à Abidjan et Bingerville en Côte-d'Ivoire –, sans être les terminus de la ligne – contrairement à Brazzaville et à Pointe-Noire au Congo, à Douala et à Yaoundé au Cameroun, voire à Bamako et à Dakar en Afrique Occidentale Française (A.O.F.).

2 *Atlas des départements français d'Outre-Mer*. I, La Réunion, op. 1. (planche 4. Oro-hydrographie, p. 1).

3 Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Agence F.O.M., Carton 309, dossier 39.

Le trafic – et la gestion de l'espace – furent donc organisés, des terminus, Saint-Benoît et Saint-Pierre, vers ces deux têtes, le trafic de voyageurs s'articulant autour de la capitale administrative Saint-Denis, celui de marchandises autour de la ville portuaire promue au rang de capitale économique⁴. Sur le littoral, le chemin de fer dominait par conséquent solidement l'espace que l'orographie lui concédait ; mais pas complètement cependant.

On conçoit assez bien qu'en 1911, puis en 1923, le projet audacieux d'un funiculaire de la côte vers le Brûlé (sur les hauteurs de Saint-Denis), fruit du mythe ferroviaire au temps de sa splendeur, n'ait connu aucune suite. On comprend encore qu'en 1919 l'idée séduisante d'un chemin de fer à la Saline, Trois-Bassins et Les Avirons par les Hauts de l'Ouest, mais circulant entre 500 et 1000 mètres d'altitude, n'ait pas été suivie d'effet⁵. On peut admettre également que n'ait jamais été véritablement envisagée une voie ferrée ceinturant toute l'île et parcourant les grandes pentes de la Fournaise entre Saint-Philippe et Sainte-Rose, région presque vide d'hommes et peu productrice. En revanche, on comprend moins bien que le rail n'ait jamais atteint Sainte-Rose à partir de Saint-Benoît et surtout Saint-Joseph à partir de Saint-Pierre⁶.

Pourtant, cette dernière portion de 16 kilomètres de longueur avait été intégrée par Albert Sarraut dans son plan de mise en valeur des colonies françaises, et de nombreux projets avaient été élaborés pour ce prolongement à travers une région qualifiée de riche et jugée mal desservie par les routes. Mais le projet retenu par le Conseil général – de l'aveu même du ministre Sarraut – exigeait le percement de plus de 1 600 mètres de tunnel en terrain dur et l'édification de nombreux ouvrages d'art avec 400 mètres de tabliers métalliques⁷. La dépense paraissant finalement hors de proportion avec l'utilité du travail, le projet fut momentanément abandonné⁸. D'autant que le C.P.R. (Chemin de fer et Port de La Réunion) ne bénéficiait, ni à Paris ni à Saint-Denis, d'une appréciation très flatteuse.

4 Cf. Archives départementales de La Réunion : C.P.R. 1, d. 860 : Coefficients d'exploitation de 1909 à 1932.

5 Archives départementales de La Réunion : 1 PER 81/21 : *Le peuple* du 18 mars 1918 (p. 1).

6 L'intérêt eût été de renforcer les potentialités de celle que l'on appelle la capitale du Sud, et de prévenir ce décalage perturbant aujourd'hui entre le Nord et le Sud.

7 Sarraut (A.), *La Mise en valeur des colonies françaises*, op. 1. (p. 336).

8 Repris en décembre 1928, il fut définitivement abandonné un an plus tard.

UN C.P.R. DIVERSEMENT APPRECIÉ

En France

A partir de la période de la Grande Guerre, l'idée selon laquelle les colonies ne devaient rien coûter à la Métropole se renforça ? Du coup, l'exploitation du C.P.R., toujours onéreuse pour l'Etat qui en avait la responsabilité depuis 1888, fut considérée comme une trop lourde charge⁹. Pour l'alléger, une plus grande participation de la Colonie fut sollicitée. Le Conseil général, qui versait jusqu'en 1916, inclusivement, 160 000 francs annuels, vota en 1917 une contribution de 500 000 francs.

Mais à partir du 1^{er} janvier 1919, la Colonie se vit imposer, par voie législative, une participation croissante au déficit annuel¹⁰ jusqu'à prendre celui-ci en charge dans sa totalité à partir de 1925, alors que les éventuels bénéfices devaient être partagés par moitié entre l'Etat et la Colonie¹¹. C'est pourquoi, une loi du 19 mars 1928, consacrant ce passage de l'organisme C.P.R. sous la tutelle de la Colonie, fit de son budget une annexe de celui de La Réunion, tout en le laissant soumis à une procédure spéciale d'approbation par décret¹².

A La Réunion

Dans l'île, les critiques envers le C.P.R. ne firent pas défaut. Le chemin de fer, le « vorace », était jugé bien coûteux par la presse locale. On l'accusait en outre de causer des dommages aux troupeaux, de mettre le feu au cannes, de provoquer trop d'accidents. Le Conseil général lui-même ne manqua pas une occasion de critiquer le fonctionnement du chemin de fer et surtout du port. Au point qu'en 1932, le directeur du C.P.R. affirmait sans détour qu'il était « de bon ton de honnir » l'organisme et de manifester du « dédain » envers ses personnels, avant d'ajouter : « Le Chemin de fer est une industrie à réhabiliter »¹³.

9 Le déficit annuel moyen d'exploitation du C.P.R. avait été de 2 578 778,98 francs de 1888 à 1897, de 2 297 449,44 francs de 1898 à 1907. Il avait ensuite oscillé entre 1 616 788,20 francs et 2 267 399,63 francs dans la période 1908-1913.

10 Au départ la participation de la Colonie ne devait pas dépasser le cinquième des charges du C.P.R., et le quantum devait en être fixé chaque année par la loi de finances afin de tenir compte de la situation financière de la Réunion. *Ibid.* (p. 3).

11 Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Agence F.O.M. La Réunion, carton 309, dossier 41. Le Chemin de fer et le port de La Réunion. S.L.N.D., 4 p. (p. 2).

12 *Ibid.* (p. 2).

13 Archives départementales de la Réunion : CFR1 : 507 : Rapport sur la marche du Chemin de fer et du Port, 1932, 23 p. (p. 20 et 22).

Cependant – contrairement à ce que l'on pourrait penser – le Conseil général ne refusa jamais de subventionner l'Etat¹⁴, puis de se substituer à lui, à condition que soient satisfaits prioritairement les importants relèvements de salaires¹⁵ exigés, sous menace de grève et de sabotage, par les cheminots¹⁶, et que soit respecté le droit du conseil à délibérer sur le taux des tarifs du C.P.R.

Ainsi la participation financière de la Colonie devenait-elle un instrument de pression pour permettre au Conseil général d'exercer le contrôle effectif de la gestion du C.P.R. Ainsi le C.P.R. fut-il un peu au centre du conflit de compétence entre l'Etat et le Conseil général, Paris et Saint-Denis, assez révélateur de relations particulières de la Vieille colonie avec la Métropole.

Le rôle du syndicalisme cheminot

Il est vraisemblable que l'image plutôt négative et perturbante du Chemin de fer était liée à une condamnation – au moins implicite – du C.P.R., grosse entreprise d'environ 600 employés.

Dès 1902, le premier syndicat du C.P.R. se met en place. En mars 1913, le rapport politique du gouverneur évoque l'existence de trois syndicats : celui du C.P.R., celui des dockers et celui des travailleurs de Saint-Paul. Plutôt désunis depuis le début des grèves à répétition en juin 1912, ces organismes s'unissent le 1^{er} mars 1913 pour déclencher une grève générale essentiellement motivée par des inquiétudes sur le statut des travailleurs du C.P.R.¹⁷. Lors de ces journées agitées, de juin 1912 à mars 1913, la voie est parfois sabotée, un gendarme est blessé, le bureau du syndicat du C.P.R. est révoqué, la presse, par de violents articles de toutes origines, entretient un climat d'agitation qui pousse l'inspection générale des Travaux publics à demander au ministre des Colonies un

14 Déjà, en 1917, le Conseil général avait voté une contribution de 500 000 francs à la condition – acceptée – que le nouveau régime ne prît naissance que le 1^{er} janvier 1918.

15 Le gouvernement proposait lui-même un relèvement de 100 % pour les agents dont les soldes étaient inférieures à 2 400 francs, de 75 % pour les soldes comprises entre 2 401 et 4 000 francs, de 50 % pour les soldes comprises entre 4 001 et 7 000 francs.

16 Le gouverneur devant les atermoiements de Paris, et sous la pression des industriels, des planteurs, de la Chambre de commerce, et après avis favorable du Conseil général et du Conseil privé, régla de sa propre initiative les augmentations de salaires qui évitèrent la grève « de masses syndiquées composées principalement d'illétrés pour qui les faits palpables comptent seuls » et la mise en exécution de sabotages déjà prévus comme à « La Ravine Creuse ».

Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Carton 539, dossier 6416 : Télégramme n° 460 du gouverneur, Saint-Denis le 14 octobre 1919, 2 p. (p. 1-2).

17 Archives nationales, section Outre-Mer, Paris : Fonds Travaux publics : Carton 307, dossier 6 : Le gouverneur de l'île de la Réunion à Monsieur le Ministre des colonies. Saint-Denis le 2 mars 1913, 6 p. (p. 3).

renforcement temporaire de la garnison de Saint-Denis¹⁸. Malgré leur relative dureté, ces mouvements furent globalement des échecs et leur répression fut assez brutale. Des cheminots furent arrêtés et incarcérés, deux d'entre eux furent condamnés à quinze jours de prison et à cinquante francs d'amende. Mais une culture syndicale s'épanouissait, une presse ouvrière naissait et le monde du rail en était le foyer¹⁹.

En 1919, pour des raisons de salaires, dans l'entre-deux-guerres pour des questions de statut et d'intégration des auxiliaires, les cheminots font la grève, protestent, en accompagnant leurs revendications de menaces de sabotage²⁰ y compris pendant la campagne sucrière²¹. Ce qui permet aux autorités et aux industriels de crier à l'irresponsabilité et à l'incivisme des syndicalistes, sauf de quelques dirigeants, curieusement flattés dans les rapports officiels.

Le gouverneur, constamment appelé à se mêler des conflits, avance, pour expliquer ces débordements, l'échauffement dû à l'inaction, dangereuse sous les tropiques, l'illettrisme, l'impatience et la primarité de la masse des syndicats insulaires par rapport à ceux de la Métropole²². En 1928, à un moment difficile pour le syndicalisme réunionnais, deux des trois sections syndicales existantes du C.P.R. se fédèrent²³. Ainsi, des syndicalistes cheminots de l'île, en relation avec la Fédération nationale des travailleurs des chemins de fer de France, des Colonies et Pays de protectorat sise à Paris, et avec l'aide du sénateur Bénard et des députés

18 *Ibid.* (p. 2).

19 Cf. Balducci (J.-C.), *La vie politique et sociale à La Réunion*, 2 tomes : 708 p. Thèse de 3^e cycle : Histoire, Aix-en-Provence, 1994 (p. 329-330).

20 Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Série géographique : La Réunion : Carton 539, dossier 6416 : Dépêche télégraphique chiffrée. Saint-Denis le 21 octobre 1919, 2 p. (p. 1).

21 En 1937 encore – il est vrai dans une période de forte poussée des luttes – les syndicats menacent de mettre hors d'usage les locomotives, en pleine campagne sucrière.

22 Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Série géographique : La Réunion : Carton 539, dossier 6416 : Dépêche télégraphique chiffrée. Saint-Denis le 14 octobre 1919, 2 p. (p. 1).

En octobre 1936, trois syndicats cohabitent au C.P.R.

- Le syndicat général du personnel du C.P.R. fondé en avril 1936 ;
- Le syndicat professionnel des Travailleurs du C.P.R. fondé en juillet 1914 ;
- Le syndicat des dockers créé en juin 1936.

Archives départementales de La Réunion : C.F.R.1, C.3 : Syndicat des travailleurs du C.P.R. de 1927 à 1939. Lettre du Directeur du C.P.R. au président de la Cour d'appel de la Réunion, le 14 octobre 1936, 1 p.

23 Eve (P.), *Le Syndicalisme à La Réunion de 1900-1968*, op. 1. (p. 331-332).

Les trois sections sont :

- Le syndicat du personnel de la Traction et Voie créé en octobre 1925 ;
- Le syndicat des gares et trains et docks fondé en juillet 1927 ;
- Le syndicat des Areliers qui ne se fédéra pas.

Auguste Brunet et Lucien Gasparin, purent – belle victoire ? – bénéficier du nouveau régime des retraites en vigueur dans les chemins de fer.

LE TRAFIC FERROVIAIRE : LES MARCHANDISES

Les cannes, le sucre et le reste dans le trafic de « marchandises » du chemin de fer réunionnais

En 1930, le chemin de fer réunionnais transporte sur de courtes distances, de forts tonnages dont le rapport financier est modeste.

La Petite Vitesse (P.V) envahit tout le trafic de marchandises avec un pourcentage global de 99,21 %. Mais l'examen des composantes du trafic laisse apparaître trois caractéristiques intéressantes. D'abord, l'insignifiance des transports de service (2,28 %), qui traduit la faiblesse des travaux de réfection et d'entretien de la ligne en ce début de décennie. Ensuite, l'équilibre relatif existant entre les échanges d'importation et ceux d'exportation au bénéfice léger des premiers, conformément à la caractéristique générale à l'époque du commerce réunionnais lui-même.

Enfin, l'équilibre tout aussi relatif entre le trafic lié au port, au commerce extérieur, et celui lié aux nécessités de la vie économique réunionnaise représentée par les échanges de gare à gare, quasiment 49 % en 1932.

Mais la plus étonnante caractéristique réside peut-être dans le caractère saisonnier des transports de Petite Vitesse, globalement plus élevés d'août à décembre. De gare à gare, l'augmentation hivernale représente le transit des cannes, des lieux de production aux usines de traitement. Aux exportations, elle traduit le transfert des sucres et des rhums vers le Port. Par ailleurs, l'accroissement des tonnages transportés en contre-saison estivale, pour les importations et pour besoins du service, manifeste sans doute la volonté d'équilibrer dans la mesure du possible le trafic de « basse saison », moins dépendant de la canne.

Le dynamisme de la canne, au milieu des années Vingt, hors de toute concurrence routière, fournit au rail ses plus forts tonnages de trafic²⁴. Puis, les difficultés de la canne, à partir de 1928²⁵, sont

24 Cf. le tableau des cannes transportées par le rail.

25 A partir de 1928, on craignit une surproduction mondiale, malgré la très faible consommation de sucre, dans des pays comme l'Italie ou l'U.R.S.S. A cette époque l'avenir sucrier paraissait assuré à Cuba, à la Jamaïque, à Porto-Rico, dans les Indes néerlandaises, à Hawaï, aux Philippines.

Par contre, les perspectives paraissaient plus sombres pour l'Argentine, le Brésil, la Guyane britannique, l'Australie, l'Afrique du Sud, Maurice et La Réunion. Pour cette dernière, il était

accentuées en l'occurrence par la concurrence routière qui affecte bien davantage le transport des cannes (32 395 tonnes transportées par le rail en 1935 contre 137 500 dix ans plus tôt) que celui des sucres et des rhums puisque une taxe élevée frappe au port tous les sucres apportés par camions²⁶. Aussi le paradoxe n'est-il qu'apparent pour l'année 1935 où sont effectués les plus importants transports ferroviaires de sucres – 79 824 tonnes – depuis 1921²⁷. Mais ce qui frappe, désormais sans étonner, c'est la prépondérance de la canne et de ses produits dans l'ensemble du trafic de marchandises du chemin de fer réunionnais. Au début des années Trente, en dépit des variations affectant le trafic général, la production de cannes, les transports des différents produits, les pourcentages demeurent étonnamment stables. La canne représente à elle seule environ 39 % du trafic ferroviaire de marchandises, le sucre à lui seul à peu près 19 %, le rhum 2,5 % ; et tous trois dépassent pour les trois années considérées les 61 % des tonnages transportés par le rail.

En 1932, où 149 219 tonnes de cannes, de sucres et de rhums furent transportés, ce pourcentage passe à 62,4 si l'on se fonde non plus sur le trafic total de marchandises, mais sur les 239 090 tonnes de la seule Petite Vitesse ; il passe même à 84,2 si l'on ne considère plus que les échanges d'exportation et ceux de gare à gare (qui pourtant ne figurent

mentionné en 1929 : « Difficultés de main-d'œuvre. Perspectives d'avenir douteuses ».

Annuaire économique colonial... 1929, Marseille : Institut colonial, 1929-4031 (Le sucre, p. 293-314).

A la vérité, la production sucrière réunionnaise était principalement victime de la dissociation entre la plantation et l'usine, signe de modernité certes, mais qui n'avait évidemment pas fait disparaître l'idée que la totalité de la production devait être broyée, supprimant de la sorte toute possibilité d'adaptation de la production à la consommation nationale et mondiale. Elle était également victime du plus détestable système d'exploitation agricole, le colonat, qui limitait considérablement les rendements.

Voici comment un conseiller à la Cour décrivait en 1936 le colon :

« ... Généralement sans ressources et sans valeur intellectuelle... Il est absolument réfractaire à toute idée de progrès. Une seule passion l'anime... l'alcool... Il construit pour lui et les siens une paillotte misérable... Le propriétaire lui fournit les plants et les quelques sous nécessaires à la mise en route de la culture. [et touche le prix de vente]... Aucun contrat ne lie le propriétaire au colon... ».

De ce fait, on peut comprendre l'unanimité (au moins initiale) des Réunionnais et leur reconnaissance au sénateur Bénard, ainsi qu'aux députés Brunet et Gasparin, qui avaient de haute lutte, obtenu la mise en place d'un contingentement, lequel par des mesures douanières et spécifiques, protégeait le sucre réunionnais à la fois de la concurrence étrangère et de celle des autres colonies françaises.

Archives nationales, section Outre-Mer, Aix-en-Provence : Br 5234 B.

Doley (Ch.-A.), *La Situation économique à La Réunion. Hier-aujourd'hui-demain*, avril 1936, 24 p. (p. 14-21).

26 Archives départementales de La Réunion : C.F.R.1, 507 : Rapport sur le chemin de fer et le Port de La Réunion en 1934, 24 + 5 p. (p. 7).

27 Cf. le tableau des sucres et rhums transportés par le rail de 1921 à 1935.

pas uniquement les transports de cannes) soit 59 098 + 118 039 = 177 137 tonnes. C'est dire l'étroite interdépendance à La Réunion, du rail et de la canne dans la décennie précédant la Deuxième Guerre mondiale ; c'est dire l'importance de la construction ferroviaire à la pérennisation du mirage de l'économie de plantation²⁸.

La mobilisation saisonnière

A chaque campagne sucrière, au mois de juin, le directeur du C.P.R. adresse à ses collaborateurs, chefs de gares et chefs de trains une série de circulaires. Et de leur recommander la vérification quotidienne des ponts à bascule, la pesée de tous les wagons de cannes, la bonne tenue des carnets d'enregistrement²⁹, la constitution la bonne tenue des carnets (dans les gares) de réserves de wagons en bon état susceptibles de transporter les cannes³⁰ ; et de nommer pour chaque secteur de la ligne (au vent et sous le vent) deux chefs de gares, « agents spéciaux » responsables de secteurs, l'un d'eux étant délégué à la surveillance et à la rotation optimale du matériel³¹ ; et de recenser enfin les magasins des gares susceptibles de conserver le sucre³². De son côté, le chef de l'Exploitation conseille à chaque propriétaire insuffisamment scrupuleux de remettre en état ses embranchements privés, d'avertir les « gardiens » de se tenir prêts à l'arrivée des trains, d'aviser les « chargeurs » de ne pas dépasser, par wagon, le poids de 7 tonnes, et la hauteur de 1,90 mètre à partir de la fonçure³³ ; puis, la campagne une fois bien entamée, il ordonne de prévoir des machines de réserve en cas de surcroît de

28 Selon Herbin, l'économie de plantation est le mirage des pays à ressources limitées, dans l'incapacité d'atteindre le « développement ». Selon ce même auteur, une économie de plantation est définie par cinq critères principaux :

- l'existence d'un moteur externe à la région ;
- la prédominance d'une « production primaire » ;
- la domination financière d'une métropole ;
- la soumission à un monopole de pavillon ;
- l'assujettissement à la préférence impériale.

Herbin (C.), *Economie de plantation et développement*, 2 vol. : 430+279 p. Université de droit, d'économie, et de sciences sociales de Paris, Paris II, 1982 (p. 12-14, p. 27, p. 250).

29 Archives départementales de La Réunion : C.F.R.1. 541 : Circulaire n° 874 à Messieurs les chefs de gares et chefs de trains ; Saint-Denis le 7 juin 1934, 1 p.

30 Même fonds, même dossier : Circulaire n° 871... Saint-Denis le 7 juin 1934, 1 p.

31 Même fonds, même dossier : Circulaire n° 872... Saint-Denis le 7 juin 1934, 1 p.

32 Les gares de Saint-Benoît, Saint-André, Sainte-Suzanne, Sainte-Marie, Saint-Paul, Saint-Leu, Saint-Louis et Saint-Pierre possèdent d'importants entrepôts d'emménagement qui viennent s'ajouter à ceux des sucriers.

33 Même fonds, même dossier : Lettre du chef du service Exploitation du Chemin de fer et des docks (C.E.C.D.) à Monsieur Chassagne, propriétaire à Sainte-Suzanne, Saint-Denis le 11 juin 1934, 1 p.

tonnage³⁴, et rappelle que toute erreur dans l'établissement des feuilles de chargement, par suite de négligence (ou de fraude), est punie par une amende équivalente à deux journées de solde³⁵. Pour leur part, les usiniers demandent au Chemin de fer la mise à disposition des voitures nécessaires à l'enlèvement journalier des balles de sucre, et l'affectation d'agents du C.P.R. afin de contrôler les chargements ou de faire fonctionner correctement leurs propres embranchements³⁶.

La mobilisation est donc générale. Des agents domiciliés au Port élisent résidence plusieurs semaines sur les lieux de production³⁷, les accidents deviennent plus fréquents par suite de l'insuffisance du personnel³⁸, la marche des trains est à son comble.

Vers une nouvelle typologie ?

En prenant conscience des contraintes induites par le caractère saisonnier de ce chemin de fer, qui s'ajoutent à celles imposées par les intempéries insulaires, on comprend que la ligne Saint-Benoît - Saint-Pierre ait été l'une des plus coûteuses voies ferrées coloniales. Aussi bien, si l'on considère la dépense kilométrique en fonction de l'utilisation que le prix de revient de la tonne kilométrique.

Le ministère des Colonies distingue de la sorte deux grandes catégories de voies : celles dont le trafic est sensiblement régulier (au Dahomey, en Ethiopie, en Guinée, en Côte-d'Ivoire, en Indochine), et celles dont le trafic est saisonnier (au Sénégal, à La Réunion), par suite d'une étroite dépendance vis-à-vis de cultures dominantes comme l'arachide ou le sucre.

Seules, les lignes malgaches paraissent hésiter entre les deux types. En effet, même en occultant le court réseau, une trentaine de kilomètres, en voie étroite de l'île de Nosy Bé consacré au sucre³⁹, force est de

34 Même fonds, même dossier : circulaire n° 522 du chef de l'Exploitation. Saint-Denis le 27 août 1928, 3 p. (p. 1).

35 Même fonds, même dossier : Circulaire n° 529 du chef de l'Exploitation Saint-Denis le 13 octobre 1928, 1 p.

36 Même fonds, même dossier : Lettre de P.P.L. Bénard au directeur du C.F.R. Saint-Louis le 22 juillet 1933, 1 p.

37 Même fonds, même dossier : Décision n° 1438 du Directeur du CPR Saint-Denis le 10 décembre 1934, 1 p.

38 Même fonds, même dossier : Lettre du Directeur du C.P.R. au chef du service de l'Exploitation. Saint-Denis le 28 septembre 1934, 1 p.

39 Trente kilomètres, à écartement de 0,914 mètre, furent établis entre 1918 et 1924, en trois lignes : Lokiabe-Dzamazdar (localité où se trouve la grande raffinerie créée en 1920), Dzamazdar-Pasandava-Port du Cratère (port construit dans un cratère volcanique), Pasandava-Djabalabe. Les pentes maximales étaient de 20 ‰, les rails posés sur des traverses de bois pesaient 20 kilogrammes au mètre, et les vitesses maximales avaient bien du mal à atteindre 30

reconnaître le caractère périodique du Moramanga-Lac Alaotra (dont le trafic est fondé sur le riz) et du Fianarantsoa-Manakara qui, au début des années Trente, firent en quelque sorte basculer dans la catégorie des voies saisonnières, l'ensemble du réseau malgache.

LE TRAFIC DE VOYAGEURS DU CHEMIN DE FER REUNIONNAIS

En 1930, le chemin de fer de Côte-d'Ivoire transportait 640 829 passagers, 489 649 en 1931, 338 204 en 1932. Cette sensibilité à la crise permettait à la voie ferrée réunionnaise avec ses 374 214 passagers de dépasser dès cette année 1932, la ligne ivoirienne⁴⁰, par exemple ; puis en 1934, avec 409 584 voyageurs contre 271 928, de la devancer largement.

Le trafic réunionnais s'appuie d'abord sur un pourcentage élevé (par rapport aux voies plus récentes de l'Afrique noire) de voyageurs de première classe (autour de 12 %) se traduisant par une proportion importante des passagers de Première dans les recettes (de l'ordre de 20 %). Il se caractérise ensuite par un déséquilibre entre l'arrondissement au vent, comprenant la capitale Saint-Denis mais pourtant moins actif, et l'arrondissement sous le vent comportant plusieurs grandes gares et représentant en 1932, 1933 et 1934, successivement 79,3 %, 70,6 % et 69,4 % du total des voyageurs ayant emprunté chaque année la ligne.

Il surprend enfin, dans la mesure où il comporte au début des années Trente, deux fois plus de passagers – de l'ordre de 400 000 – que l'île ne possède d'habitants – environ 200 000 –, et où de petites localités comme celle du Port – 5 248 habitants en 1931 – offrent au chemin de fer un nombre impressionnant de voyageurs – en l'occurrence 96 936 en 1932.

La vitalité du trafic, ancienne, puisque dès 1888 on dénombrait 198 149 voyageurs⁴¹, indique clairement qu'à La Réunion le train est rapidement entré dans la vie quotidienne, qu'il a bien réuni les deux parties de l'île en franchissant régulièrement la Montagne, même si la relative stabilité démographique des villes, presque toutes préexistantes à l'établissement de la voie, semble indiquer qu'il n'a pas provoqué de fortes migrations de populations dans une île aux mœurs bien ancrées et d'ailleurs rendue plus exiguë par le développement des communications. Comme si le Réunionnais hésitait à changer de localité – considérée

kilomètres à l'heure. Cf. « Le Réseau sucrier de Nosy Bé », in *Une Ile en trois lignes* la Vie du rail, février 1984, 50 p. (p. 13).

40 Cf. le tableau « nombre de voyageurs du chemin de fer de La Réunion en 1930-1932 ».

41 Le nombre de voyageurs est remarquable six années seulement après l'ouverture de la ligne à l'exploitation.

comme une petite patrie – mais ne rechignait pas à se déplacer dans une île de plus en plus à sa mesure, établissant ainsi une relation nouvelle avec l'île, instituant un rapport nouveau avec l'insularité, désormais peut-être prégnante, franchissant dans les mentalités une étape essentielle dans l'histoire, complexe, des contraintes insulaires⁴².

ANNEXES

Tableaux

- Trafics de marchandises du chemin de fer de La Réunion en 1930, 1931 et 1932
- Tonnages de cannes transportées par le chemin de fer de La Réunion de 1921 à 1935
- Tonnages des sucres et rhums transportés par le chemin de fer de La Réunion de 1921 à 1935
- Nombre de voyageurs du chemin de fer de La Réunion en 1930-1932
- Nombre de voyageurs du chemin de fer de La Réunion en 1932, 1933, 1934 par arrondissement
- La population des communes de l'arrondissement « sous le vent » en 1897 et 1931
- La population des communes de l'arrondissement « au vent » en 1897 et 1931

Trafics de marchandises du chemin de fer de La Réunion en 1930, 1931 et 1932

Années	Tonnages	Rec. Marchan.
1930	247 524	7 397 418
1931	219 405	7 888 930
1932	241 007	9 637 554

Archives départementales de la Réunion : CPR 1, 860 : Coefficients d'exploitation de 1909 à 1932 : tableau 19 : résultats spéciaux voyageurs, marchandises, années 1930, 1931, 1932

42 L'hypothèse est posée. L'étude reste à faire. Mais il nous semble évident que les contraintes insulaires ne sauraient être seulement étudiées de l'extérieur et d'entité à entité entre une île isolée et une Métropole lointaine. Il nous paraît indéniable que, pour l'habitant de La Réunion, la perception du vaste monde est conditionnée par la perception de son propre espace insulaire.

Tonnages de cannes transportées par le chemin de fer de La Réunion de 1921 à 1935

Années	Tonnes	% de + forte
1921	73595	53,5
1922	62490	60
1923	117534	85,5
1924	133346	97
1925	137500	100
1926	130655	95
1927	101694	76,1
1928	75709	55,1
1929	106493	77,4
1930	96143	69,9
1931	88081	64,1
1932	93015	67,6
1933	101918	74,1
1934	59012	42,9
1935	32395	23,6

Archives départementales de La Réunion : CFR 1, 724 : Tableau des tonnages de cannes transportées. Saint-Denis le 9 janvier 1936

Tonnages des sucres et rhums transportés par le chemin de fer de La Réunion de 1921 à 1935

Années	Sucres	Rhums	Suc+Rhums
1921	49336	4410	53746
1922	36699	6207	44906
1923	36868	5518	42386
1924	43707	6740	50447
1925	48088	7408	55496
1926	63095	6312	71407
1927	54718	8273	62991
1928	33252	7562	40814
1929	44665	9182	53847
1930	46107	9036	55145
1931	40908	5540	46446
1932	49399	6805	56204
1933	65345	6071	71416
1934	55663	5796	61659
1935	79824	6575	86399

Archives départementales de La Réunion : CFR 1, 724 : tableau des tonnages de sucres et de rhums transportés. De 1921 à 1935

Nombre de voyageurs du chemin de fer de La Réunion en 1930-1932

Années	1 ^{re} classe	2 ^e classe	Totaux
1930	45 052	361 636	406 688
1931	48 341	335 544	363 885
1932	49 097	325 117	374 214

Archives départementales de La Réunion CPR 1, 860 : coefficients d'exploitation de 1909 à 1932 : tableau 19 : résultats spéciaux, voyageurs, marchandises, 1930, 1931, 1932

**Nombre de voyageurs du chemin de fer de La Réunion en 1932, 1933, 1934
par arrondissement**

Arrondissement	1932	1933	1934
Au vent	114727	122089	125178
Sous le vent	259487	292542	284406
Totaux	374 214	414 631	409 584

Archives départementales de La Réunion : CFR 1, 507 : Rapport sur le chemin de fer et le port de La Réunion en 1934. 24+5 p., tableau hors texte

La population des communes de l'arrondissement « sous le vent » en 1897 et 1931

Villes	Popul. 1897	Popul. 1931
Possession	4327	4267
Port	3654	5246
St-Paul	19708	22679
St-Leu	6796	11281
Trois Bassins	2034	3618
St-Louis	12726	17237
Etang-Sale	3037	3930
Avirons	2750	2848
Entre-Deux	3116	3230
St-Pierre	27520	34965
St-Joseph	9639	11274
St-Philippe	1677	1905
Totaux	96958	122482

Archives départementales de La Réunion : 6 M 1309 : Statistiques de la population par arrondissement, 1897-1931

La population des communes de l'arrondissement « au vent » en 1897 et 1931

Villes	Popul. 1897	Popul. 1931
St-Denis	28 387	26 807
Ste-Marie	6 209	6 324
Ste-Suzanne	6 688	6 319
St-Andre	9 443	12 816
Salazie	5 036	5 117
Bras-Panon	2 977	3 185
St-Benoit	12 523	11 011
Pl. Palmises	1 374	1 359
Ste-Rose	3 557	2 511
Totaux	76 194	75 451

Archives départementales de La Réunion : 6 M 1309 : Statistiques de la population par arrondissement, 1897-1931