



HAL
open science

De l'abandon du chemin de fer au tout-automobile à La Réunion : 1953 -1976

Eugénie Benoit

► **To cite this version:**

Eugénie Benoit. De l'abandon du chemin de fer au tout-automobile à La Réunion: 1953 -1976. Histoire. 2020. dumas-03159035

HAL Id: dumas-03159035

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03159035>

Submitted on 4 Mar 2021

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.

Université de La Réunion
Faculté des lettres et des sciences humaines – Département
d’histoire
2018-2020

De l’abandon du chemin de fer au tout-
automobile à La Réunion : 1953 -1976

Mémoire de master d’histoire présenté par Eugénie BENOIT, sous la direction de Mme Evelyne COMBEAU-MARI, Professeure en histoire contemporaine à l’Université de La Réunion

Membres du jury :

Monsieur Serge BOUCHET, Maître de conférences en histoire médiévale à l’Université de La Réunion.

Madame Evelyne COMBEAU-MARI, Professeure en histoire contemporaine à l’Université de La Réunion.



REMERCIEMENTS

Ce mémoire n'aurait pas été possible sans les précieux conseils de ma directrice de recherche, Madame COMBEAU-MARI Evelyne. Je lui remercie d'avoir accepté de diriger ma recherche et de m'avoir guidé dans cette aventure nouvelle. En effet, ce master a débuté avec quelques appréhensions et tâtonnements avec le choix du sujet et l'apprentissage de la recherche. Après m'avoir mis sur la route, j'ai pu démarrer les investigations auprès des différentes institutions. Je remercie le personnel de la Bibliothèque universitaire pour l'accès aux plateformes de recherches et les ateliers mis à notre disposition.

Je remercie le personnel de la Bibliothèque départementale pour leur accueil au sein de leurs locaux afin d'étudier la presse locale et de m'avoir permis de consulter les dossiers de presse sur le chemin de fer et sur les routes. Leurs aides ont été précieuses.

Mes remerciements vont également aux personnels des Archives départementales pour la consultation des nombreux documents. Je n'oublie pas les agents du Service intermédiaire des archives qui m'ont donné un accès considérable aux sources.

Je tiens à remercier tous les professeurs et maîtres de conférences qui m'ont accompagné, donné des conseils et permis d'arriver au bout de ce cursus universitaire, tout particulièrement à Madame LAMY-GINER Annick qui a apporté son regard de géographe sur la question des transports.

Il ne faut pas oublier les soutiens moraux qui sont précieux dans ces moments. Mes pensées vont vers mes amis, tout particulièrement Olivier Hoareau, Alicia Mangata et Christelle Régel. Elles vont également vers Jennifer, Karine, Medhi, Teidie, Patricia, ma famille et ma belle-famille et surtout à Kévin.

INTRODUCTION

Le trafic routier de La Réunion connaît un vif essor depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les routes sont usées sous les roues des voitures, camions, bus, motos, vélos chaque jour. Ce mode de déplacement n'est pas prêt de changer car l'amour de l'automobile à La Réunion ne s'estompe pas avec les années. Ce sujet veut remonter le temps et s'arrêter au moment de la transition de l'usage du train en tant que transport collectif, à l'usage de la voiture, un transport particulier. Pour cela, il est important de replacer l'étude dans son contexte historique.

Le chemin de fer, inauguré en 1882, ouvre la voie de la modernisation des déplacements sur l'île. La Compagnie du chemin de fer et du Port à La Réunion (C.P.R) supervise à la fois le port et le chemin de fer¹. Il est important de savoir que ce train est lié au port de la Pointe des Galets de La Réunion. Dans les projets de la construction, le sénateur Alexandre de Laserve² met l'accent sur le développement commercial de l'île, en comparaison avec l'île Maurice qui possède déjà son service ferroviaire. Ce train permet également l'acheminement des marchandises, notamment pour la période de la « coupe canne ». Le développement des exportations engendre une demande d'aménagement du port et des transports dans l'île. La ligne ferroviaire suit le tracé des champs de canne à sucre sur le littoral.

Outre le développement commercial, elle offre une plus grande autonomie des déplacements pour les Réunionnais, entre Saint-Benoît et Saint-Pierre. Le train constitue un moyen de transport efficace pour les grandes distances : c'est l'occasion pour les familles de se voir plus souvent, d'accéder aux villes administratives – à savoir Saint-Pierre et Saint-Denis – et de voyager tout simplement. Il traverse près d'un siècle d'histoire de La Réunion et s'essouffle vers les années 1950. La grande concurrente de ce transport est la voiture. Elle fait son apparition³ au début du XX^e siècle avec une utilisation exclusivement réservée aux familles aisées de la classe politique et industrielle. C'est dans la période d'après-guerre que les pouvoirs publics fixent le sort du chemin de fer. Les efforts de modernisation du train après la guerre sont vains à cause des cyclones et des intempéries. Le cyclone de 1948 est particulièrement

¹ E. BOULOGNE, *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane / La vie du Rail, Paris, 1992, p.10.

² Alexandre Robinet de La Serve (1821-1882) est un homme politique français, il est député de 1870 à 1876. Il partage ses réflexions sur le besoin d'un chemin de fer pour La Réunion dans la brochure *Un chemin de fer pour la Réunion*. Source : *Le petit train longtemps*, pp.21-22.

³ D. VAXELAIRE, *Le grand livre de l'histoire de La Réunion, de 1848 à nos jours*, « En attendant les embouteillages... », volume 2, éditions Orphie, 2003, p. 516. A l'appui du texte, une photo d'un jour de course à La Redoute en 1920, montre le parking qui contient « déjà beaucoup de voitures ». Les photos des premières voitures sont également visibles dans les pages suivantes.

dévastateur et provoque des dégâts importants, laissant derrière lui des conséquences lourdes pour les autorités et les Réunionnais. Le chemin de fer est touché violemment comme le témoigne Bruno Grondin, ancien chef de gare à Sainte-Suzanne : le cyclone de 1948 a dévasté l'île et la gare de Sainte-Suzanne. Le vent, la houle et les pluies torrentielles s'abattent sur les infrastructures ferroviaires : les voies sont fragilisées, les ponts coupés, les wagons renversés et les gares inondées⁴. Les dommages sont estimés à 95 millions de francs. Les tempêtes tropicales sont l'un des éléments qui font dérailler le train⁵.

D'un point de vue politique, La Réunion entre véritablement dans la France le 19 mars 1946 lors du changement de son statut : elle devient département français d'outre-mer. Alors que d'autres colonies expriment leur rejet français pacifiquement ou dans la guerre, les quatre « vieilles colonies » veulent concrétiser leur désir d'égalité face à la Métropole. Les volontés sont clairement exprimées : l'égalité et la justice sociale, surtout dans les cas de sous-développement et d'injustices sociales⁶. Alors que la Mère Patrie profite des périodes d'accroissement économique, l'île subit un abandon entre la départementalisation de 1946 et la Vème République en 1958. Les grandes décisions sont prises à Paris dans l'Etat centralisé et les promesses tardent : une faible participation dans l'aide sociale pour l'ancienne colonie, voire aucun véritable changement si ce n'est un placebo économique. En métropole, la population évolue et tourne la page de la première moitié du XXème siècle pour la modernité et la libération économique, sociale et politique. Elle s'exprime surtout avec la jeunesse estudiantine et les classes moyennes salariées. La société devient consommatrice grâce au pouvoir d'achat revalorisé par l'industrialisation et par leur revenu. Des systèmes de crédit sont mis en place pour l'achat de l'électroménager et de la voiture ! En l'espace de quelques années, les intérêts sont réorientés en fonction des besoins et du pouvoir d'achat des consommateurs⁷.

Pendant et après la guerre, La Réunion souffre de malnutrition et doit se contenter de rationnement pour une population en pleine expansion démographique. La mortalité infantile est très élevée et l'espérance de vie est faible : 47 ans pour les hommes et 53 ans pour les

⁴ B. BATOU, « Au rythme du train lointan », *Témoignages*, 20 septembre 1989, p.7.

⁵ E. BOULOGNE, *Locomotive ! Le petit train de l'île de La Réunion*, éditions Orphie, 2012, pp.38-42.

⁶ Y. COMBEAU « 1946, une décolonisation intra-française : assimilation et égalité » in Y. COMBEAU (sous la direction), *L'île de La Réunion dans le XXème siècle, un itinéraire français dans l'océan Indien. Colonie, Département, Région*. CRESOI, Océan éditions, Saint-Denis, 2009, pp. 145-147. Nous pouvons nous appuyer sur la citation suivante : « Pour notre part, nous considérons que seule l'assimilation résout les problèmes des vieilles colonies et répond à leurs besoins actuels ». Aimé Césaire, p. 151.

⁷ S. BERSTEIN et P. MILZA, *Histoire de la France au XXème siècle 1958-1974*, éditions Complexe, 1992, pp. 208-214.

femmes⁸. Le paludisme sévit encore dans les familles réunionnaises. Les autres domaines à développer sont l'éducation et la formation, la santé, le travail (et par là le salaire), l'agriculture, l'eau potable chez les particuliers, l'électricité, l'habitat et les moyens d'accompagnement pour les plus fragiles (les personnes âgées, les malades, les enfants etc...). Ces champs d'actions deviennent les priorités de Michel Debré lorsqu'il devient le député de la première circonscription le 5 mai 1963⁹.

La Réunion est également le théâtre de tensions politiques. Alors que le monde entre dans une phase de guerre froide qui oppose les Etats-Unis d'Amérique et l'URSS, le nouveau département connaît ses heurts, ses fraudes et ses affrontements. La situation politique au lendemain de la départementalisation de 1946 est peu structurée. La gauche se remémore les splendeurs de la lutte pour le statut du département français, lors du Front Populaire (1936-1938). Dès les premières élections, le Comité Républicain d'Action Démocratique et Sociale (C.R.A.D.S) dirigé par Raymond Vergès et la droite locale avec Alexis de Villeneuve s'affrontent. Après l'assassinat d'Alexis de Villeneuve, la vie politique est marquée par une montée de violence avec deux blocs de plus en plus rigides, ébranlant ainsi le gouverneur Capagorry face aux nombreuses fraudes électorales. Cette atmosphère de terreur est ancrée dans les mémoires de la population. Les retards accumulés favorisent l'émergence de l'idéologie autonomiste menée par le Parti Communiste Réunionnais (PCR)¹⁰. Un événement majeur intervient dans la vie politique en 1963 : l'arrivée de Michel Debré dans l'île en tant que député de la première circonscription. Sa présence marque un tournant dans la vie politique, économique et sociale réunionnaise. Ses priorités sont la démographie de l'île, le développement économique et la bataille sociale. Au niveau politique, le député Debré assure la force de la droite locale face aux autonomistes. Deux camps s'opposent donc clairement : les communistes et la droite. La question du transport illustre les courants de pensée de chaque parti et son ampleur dépasse le simple changement de modalité.

Pour entamer l'étude de la transition du chemin de fer vers l'automobile, il est nécessaire de définir les termes du sujet. Le "chemin de fer" est une expression qui désigne à la fois le chemin en acier et le transport circulant sur ses rails. Selon une définition du centre national de

⁸ B. IDELSON, « Un département oublié ? 1946-1958 », in Y. COMBEAU (sous la direction), *L'île de La Réunion dans le XXème siècle*. Op.cit, pp.165-171.

⁹ M. DEBRE (1912-1996), *Une politique pour La Réunion*, édition Plon, Paris, 1974.

¹⁰ Y. COMBEAU, *Définir l'après 1946 dans la vie politique de La Réunion* in Y. COMBEAU (sous la direction), *L'île de La Réunion sous la quatrième République, 1946-1958. Entre colonie et département*, océan éditions, 2006, pp.45-58. Le parti communiste est créé en 1959.

ressources textuelles et lexicales (CNRTL), le chemin de fer désigne tout d’abord un “*chemin constitué de barres d’acier (rails) fixées bout à bout, selon deux lignes parallèles, sur des traverses reposant elles-mêmes sur un ballast, où circulent des wagons remorqués par une locomotive*”¹¹. Cette expression a évolué dans le langage et fait référence au transport : “*moyen de transport utilisant des véhicules se déplaçant sur ce type de voies*”¹². L’automobile est, pour reprendre les termes du CNRTL, un “*véhicule se déplaçant sous l’action du moteur dont il est muni et utilisé pour transporter le conducteur seul ou accompagné d’un ou plusieurs passagers*”¹³. Dans ce mémoire, le but est d’analyser les étapes de l’abandon du chemin de fer en tant que mode de transport pour la mise en place des routes qui mène à promouvoir le “tout-automobile” c’est-à-dire à l’utilisation exclusive du véhicule comme moyen de transport.

Il est important de placer des dates clés et de les expliquer. Tout d’abord, l’année 1953 marque le début des débats portant sur l’avenir du train jusqu’en 1958, date à laquelle le Conseil Général dresse les bilans de près d’un siècle de chemin de fer à La Réunion¹⁴. Puis, une des dates clés est l’année 1963 lorsque la C.F.R.¹⁵ sonne le glas et fait place à la naissance de la première route du littoral. Enfin, c’est en 1976 que s’achèvera la deuxième route du littoral et la fin définitive des services ferroviaires. Ce travail s’articule sur le territoire de l’île de La Réunion exclusivement, en s’appliquant sur certaines artères routières telles que les routes nationales et les chemins départementaux de quelques villes qui ont joué un rôle important dans cette transition. L’étude de la route littorale constitue un exemple incontournable pour comprendre les enjeux politiques et économiques. Les témoignages sont des éléments importants pour saisir les réalités de l’époque.

Dans la méthodologie du présent mémoire, nous utilisons l’étude de la presse locale, à savoir le *Journal de l’île de La Réunion (JIR)*, *Le Quotidien* et le *Témoignages*. Elle permet d’avoir une approche plurielle sur la fermeture des rails et l’ascension des routes. Dans le *JIR*, la collecte des données, telle que les articles concernant les accidents de voitures, de train, les annonces, les publicités, est insérée dans le logiciel EXCEL Microsoft, avec la date, le nom du journal, la page. Les relevés d’informations sont principalement quantitatifs et permettent de voir la place des véhicules avant la fermeture définitive des voies ferroviaires. La part des

¹¹ <https://www.cnrtl.fr/definition/chemin%20de%20fer>, page consultée le 17 octobre 2019.

¹² Ibid.

¹³ <https://www.cnrtl.fr/lexicographie/automobile/0>, page consultée le 17 octobre 2019.

¹⁴ V.-A. SERVIABLE, M. SERVIABLE, *Cheminer, fragments d’une histoire des déplacements intérieurs à La Réunion*, éditions ARS Terres Créoles, 2018, p. 71-76.

¹⁵ C.F.R : Compagnie de chemin de Fer à La Réunion est créée en 1951, suite à la dissolution de C.P.R. en 1950.

articles sur le chemin de fer est minime, après le traitement définitif du *JIR* de 1965. Je tiens à préciser que M. Bouchet m'a aidé pour le recueil d'informations dans le tableur Excel et je le remercie de son aide. Nous avons fait le choix de l'année 1965 pour le dépouillement du *JIR*, le temps étant précieux.

Une bibliothécaire de la Bibliothèque Départementale m'a permis de consulter des articles concernant le train et chemin de fer à La Réunion. Ces dossiers de presse ont l'avantage de réunir des coupures de presse de différents journaux, mais posent la limite du choix des bibliothécaires qui les ont composées. Toutefois, ces articles permettent de comprendre l'atmosphère de l'époque et de l'apprécier dans son authenticité. Ils sont donc d'une grande richesse pour ce mémoire. Certaines coupures de presse sont écrites quelques années après les faits et peuvent traduire une critique toute faite sur la situation. Ces ressentis sont tout de même utiles pour l'écriture, afin de bien situer l'évolution des mentalités au cours de ces décennies.

Nous dépouillons et analysons les données concernant les travaux routiers et le chemin de fer. Ces archives sont composées de lettres de différents ministères, de rapports et de bilans. Cette recherche se déroule aux archives départementales et aux services des archives intermédiaires. Ces documents nous sont très utiles car ils traitent des étapes de la fermeture du chemin de fer, des bilans financiers et de certaines modifications. Au sein des rapports routiers, nous trouvons une documentation assez technique mais elle nous permet de saisir les urgences et réalités des services des travaux publics et des politiciens. Derrière ces aspects purement administratifs, c'est le nouveau visage de l'île qui se dessine au fur et à mesure.

Nous possédons un témoignage collectif et un témoignage individuel. Cette méthode de recueil d'informations est à manier avec adresse, autant dans la recherche des interrogés, dans le choix du questionnaire, dans la manière de mener l'entretien que dans l'analyse des paroles de la personne. Pour cela, nous réduisons nos témoignages à quelques-uns en fonction des réponses que nous recueillons, et nous nous appuyons davantage sur des témoignages issus de la presse. Ces témoignages sont essentiels mais à manipuler avec prudence, puisque l'effet du temps et les différents discours sur l'évolution des transports sont à prendre en compte. Les articles de presse présentent des portraits de cheminots et de responsables de gare de leur vivant. Les informations doivent être contrôlées et vérifiées dans la mesure du possible. Dans ces témoignages écrits présents dans la presse, il est important de prendre en compte la position politique et idéologique du journal. Le titre de l'article et les réponses peuvent répondre à la

question de l'opinion du journaliste. Il est donc nécessaire de prendre du recul et d'analyser les portraits avec un autre regard.

Nous pouvons bénéficier des travaux universitaires effectués précédemment. Ces travaux essentiellement géographiques nous ont permis de mieux saisir la question du transport sur le territoire réunionnais. Cependant les questions émises concernent principalement la fin du XXe et le XXIe siècle. Les articles et les ouvrages sur le chemin de fer et l'automobile aident à comprendre les réalités des transports dans l'hexagone et à l'échelle mondiale. Nous nous appuyons également sur des livres plus généraux qui traitent de l'histoire de La Réunion : ils sont importants pour replacer cette transition dans son contexte.

L'enjeu de ce mémoire est de comprendre la promotion du tout-automobile à l'île de La Réunion en suivant les étapes de la transition du rail au réseau routier, du train à l'automobile. Le premier chapitre détaille le cheminement de la fin de la locomotive sous trois aspects : politique, économique et social. Le second chapitre s'attarde sur la victoire de la route sur les rails, tout en soulignant les avantages et inconvénients de ce changement.

CHAPITRE 1 : LA FIN DE LA LOCOMOTIVE, UN DEBAT POLITIQUE ET ECONOMIQUE : 1953-1963

Depuis l'ouverture des rails à La Réunion en 1882, le train connaît une grande popularité auprès des habitants de l'île. Elancé sur les chefs d'œuvre routiers, le chemin de fer n'a pas de rival sérieux jusqu'au choc des guerres mondiales. La loi de la départementalisation de 1946 est synonyme de promesse d'un développement de l'île tant attendu à La Réunion. Cependant, les mesures économiques et sociales tardent à venir. Les années 1953 à 1963 sont ponctuées par les débats du Conseil général au sujet du développement économique de l'île. Le train, considéré comme un vecteur économique, est remis en question. Non seulement il est balayé d'un revers de main par les autorités locales mais il est remplacé dans le cœur des Réunionnais par la voiture. Les débats tournent autour du maintien ou de la suppression du chemin de fer.

1. LES RAISONS DE SA FERMETURE

Avant de traiter de sa disparition, il convient de comprendre ce qu'est le train depuis ses débuts, son apogée et sa décadence.

A) UNE EPOQUE REVOLUE

L'île de La Réunion est encore une colonie quand l'idée d'ouvrir une voirie émerge. Ce projet colossal de défier les contraintes naturelles est nécessaire pour l'activité économique. En effet, la production du sucre fait vivre la colonie. Cependant les moyens d'acheminement par traction animale ne sont pas suffisants à cause des pertes. Ces pertes sont également dues aux temps de trajet pour les produits : si le climat n'est pas favorable il est très compliqué de passer, de franchir les ravines et les cours d'eau. Les désavantages sont nombreux autant pour les exportateurs que pour les agriculteurs. Le train apparaît comme une solution rapide, efficace et bénéfique¹⁶. Il est beaucoup plus rapide pour emmener les produits vers les lieux d'exportation et le transport est garanti par les wagons. Son efficacité se révèle grâce aux bénéfices économiques. Le train ne sert pas seulement en tant que transport de marchandises mais pour le transport des voyageurs. Au départ, dès 1882, le train attire les foules désireuses d'essayer

¹⁶ V.-A. SERVIABLE, M. SERVIABLE, op. cit., pp. 59-60.

ce nouveau mode de transport moderne. Il impressionne par ses traversées de chefs d'œuvres routiers – ponts et viaducs – même si quelques voitures sont déjà présentes sur l'île.

La Première Guerre mondiale surprend la population réunionnaise et la plonge dans l'incertitude totale quant aux ravitaillements¹⁷. Les nouvelles, relayées par le train et la presse, donnent à la population des raisons de s'interroger sur leur sort. L'île est à la fois protégée des luttes extérieures mais en ce qui concerne les ressources alimentaires et matérielles qui provenaient de la France, elle se retrouve isolée. Par conséquent, les moyens de subsistance sont amoindris.

En 1939 la Seconde Guerre mondiale éclate et replonge la vie des Réunionnais dans l'incertitude et l'inquiétude. Les ravitaillements de la population et des transports sont difficiles et se font avec les moyens à portée de main. Le train connaît de gros déficits autant pour les rentes économiques que pour l'entretien de ces matériaux. À la fin de la guerre, La Réunion vit encore dans des conditions défavorables au niveau de l'alimentation, de l'hygiène, de la santé et de l'économie. Le train roule sur ses réserves malgré les quelques investissements et les remplacements de matériels. Le matériel roulant demande beaucoup d'entretiens et de renouvellements qui engendrent des coûts considérables selon le Conseil général¹⁸, surtout quand l'idée de la suppression plane dans l'Assemblée générale. Cependant, les dépenses attribuées à la réparation et à la conservation du matériel sont toujours en vigueur¹⁹. Dès le 13 juin 1946, les conseillers généraux envisagent la suppression progressive du chemin de fer²⁰ et prévoient une autostrade²¹.

Au début du XX^{ème} siècle apparaissent également les transports en commun appelés les « cars courant d'air »²². Ils se développent après la Première Guerre mondiale, dans les années 1920²³. Ces bus sont équipés de simples banquettes et de barres métalliques de chaque côté pour la sécurité des usagers. Ils relient les hauteurs de l'île avec le littoral. Les voitures sur l'île en cette même période représentent l'élément de luxe des notables. Le développement des

¹⁷ Y. COMBEAU (sous la direction), « L'annonce de la guerre à La Réunion », in *La Première Guerre mondiale dans l'océan Indien*, CRESOI, 2015, pp.17-18.

¹⁸ SAI, Rapport n°10/III/I « Chemin de fer de la Réunion – acquisition de matériel neuf », 5 mai 1958, in Séance du 21 mai 1958.

¹⁹ Voir annexe – tableau détaillé de la régie ferroviaire.

²⁰ E. BOULOGNE, *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane/La vie du rail, Le Mans, 1992, p.128

²¹ Autoroute, c'est-à-dire voie routière comportant deux chaussées à sens unique, sans carrefour à niveau, conçue pour la circulation rapide et à grand débit. Définition de <https://www.linternaute.fr/definition>

²² Illustration en annexe.

²³ À l'appui pour ces dates, nous avons l'article de Réunion 1^{ère} et un article de la page Facebook officiel de Saint-Denis.

autres moyens de transport annonce le crépuscule du *ti-train*. Dans un dialogue imaginaire, une personne dit « Le Penseur » décrit la rivalité entre le train et la voiture²⁴. Cependant les routes et les chemins ne sont pas très développés mais ils demeurent essentiels pour la circulation économique. L'utilisation du mot « chemin » est plus appropriée à la situation que le terme « route »²⁵. En effet, les voies départementales sont appelées « chemins départementaux »²⁶ dès la départementalisation – auparavant appelées « chemin colonial » -. À partir de 1946, le réseau routier compte 131kms dans un état primaire et parfois sans mesure de sécurité²⁷. L'aménagement des routes n'est pas la priorité des priorités dans cette période d'après-guerre.

B) LA QUESTION DE LA RENTABILITE

Les problèmes économiques relatifs à la régie départementale du chemin de fer de La Réunion sont l'une des raisons majeures de sa fermeture. En effet, dès l'ouverture de l'infrastructure ferroviaire et portuaire, la compagnie contracte des dettes²⁸. Sa situation comptable après la Seconde Guerre mondiale n'a cessé de chuter. Le transport entre pleinement dans la question du développement économique de l'île.

Le train reçoit des subventions départementales, des aides du fonds de réserve ainsi que du Fonds d'Investissement pour les Départements d'Outre-Mer. Le F.I.D.O.M est en vigueur depuis le 30 avril 1946 et cette loi vise l'établissement, le financement et l'exécution des plans d'équipement et de développement des territoires d'outre-mer²⁹. Le fonds de réserve est un lieu où l'on dépose ses économies³⁰, ici c'est la compagnie qui récolte ses fonds pour les besoins du chemin de fer³¹.

²⁴ « Auto contre Rail », *Le Peuple*, mercredi 19 février 1930, in E. BOULOGNE, *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane / La vie du Rail, Paris, 1992, p.109. La citation est à retrouver en annexe.

²⁵ Les routes et les chemins sont tous deux des voies empruntées pour la circulation. On considère ici que les routes sont des voies carrossables aménagées servant essentiellement à désigner les grands axes. Les chemins sont dans ce contexte, les voies secondaires qui sont empierrées ou peu aménagées. Dans cette période de guerre, les routes et les chemins sont peu rénovés.

²⁶ ADR48W345, Document 1, « Tableaux désignant les voiries départementales », 1^{er} juin 1959. « Les modernisations ».

²⁷ Y. COMBEAU (sous la direction), « Un département oublié, 1946-1958 » in *l'Île de La Réunion dans le XXe siècle. Un itinéraire français dans l'océan Indien*, CRESOI, Saint-André, 2009, pp.165-171.

²⁸ Camille GUILLEMOIS, « Le chemin de fer réunionnais, une affaire de finances », BDR, Journal non identifié, non paginé, 5 février 1977.

²⁹ <https://www.senat.fr/rap/r01-093/r01-0931.html> consulté le 10 mars 2020.

³⁰ <http://dictionnaire.sensagent.leparisien.fr/fonds%20de%20r%C3%A9serve/fr-fr/> consulté le 28.02.2020.

³¹ E. TEISSERENG, *Annuaire officiel du chemin de fer*, Imprimerie centrale des chemins de fer, Paris, 1847-1848, p.470

Date	Subvention départementale	Subvention du fonds de réserve	Subvention du FIDOM ³²
1950	50 millions	72,2 millions	668 000 frs
1951	22 millions	66,5 millions	45 millions
1952	12 millions	70,2 millions	54 millions
1953	50 millions	37 millions	34 millions

TABLEAU 1: LES SUBVENTIONS DU CFR DE 1950 A 1953. SOURCE : AUTEUR.

Les chiffres avancés montrent l'investissement du Conseil général et de l'Etat dans le chemin de fer³³ : malgré tout, le déficit reste croissant. La période d'après-guerre et le cyclone de 1948 donnent le coup de grâce au train et entraînent des dégâts sur le long terme. Tous les rapports conduisent les autorités à repenser le transport dans l'optique d'améliorer la condition économique de l'île. Les aides étatiques sont élevées : tout comme l'aide départementale, le fonds de réserve offre la part la plus généreuse au chemin de fer avec un total de 245,9 millions de francs.

Après les heures sombres de la Seconde Guerre mondiale, la France se reconstruit politiquement et économiquement, alors que La Réunion vit toujours des temps difficiles de rationnement³⁴. Dans l'ordre des territoires prioritaires, le développement tardif de l'île en dit long sur sa position sur l'échiquier national.

À partir de 1953, les approbations des budgets présentés pour la régie départementale du chemin de fer de La Réunion sont jugées trop hâtives selon le député Lépervanche. Il propose alors une

« Montbrison à Montrond. – Art.43. Tant que le chemin de fer ne donnera pas des produits utiles supérieurs à l'intérêt à quatre pour cent du montant total des actions, les produits seront intégralement répartis entre les actionnaires ; mais, lorsqu'ils dépasseront ce taux, il sera prélevé un dixième de l'excédent pour former un fonds de réserve, qui sera ensuite réparti lui-même lorsqu'il s'élèvera à cinq pour cent du capital social. – Art.44. Au cas où il serait jugé, soit convenable, soit nécessaire, à des époques postérieures à la livraison de ce chemin de fer, d'accroître le matériel ou de reconstruire tout ou une partie du chemin, les dépenses à faire pour ces objets seront d'abord acquittées sur le fonds de réserve créé par l'article précédent. – En cas d'insuffisance de ce fonds, elles seront prélevées sur les bénéfices ou produits nets à distribuer. – Les sommes ainsi prélevées sur les bénéfices ne seront pas considérées comme des augmentations du capital primitif, et par conséquent il n'en sera pas payé d'intérêts sur les produits ultérieurs. »

³² FIDOM : Fonds d'investissement pour les départements d'outre-mer

³³ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

³⁴ F. COCHET, Histoire économique de la France depuis 1945, éditions DUNOD, Paris, 1997, pp. 30-31.

étude détaillée du budget départemental avant de voter « en bloc » car c'est un sujet délicat³⁵. Dans ces moments de consultation, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et le directeur du C.F.R. sont invités à apporter des éléments de réponses. Les prévisions sont déficitaires selon l'ingénieur en chef, principalement à cause des charges sociales qui sont « sensiblement élevées » : le nombre de personnels est important à cause de la manipulation de matériel lourd³⁶. L'objectif de la prévision des sommes attribuées est de résorber le déficit du chemin de fer. Les possibilités offertes à l'assemblée sont définies dans l'article 14 de l'arrêté interministériel :

« Dans le cas où il serait nécessaire de recourir, soit à une subvention départementale d'équilibre, soit à un appel de disponibilités de fonds de réserves pour insuffisance d'exploitation supérieure au prélèvement normal défini au premier alinéa du présent article, toutes dispositions devront être prises pour réaliser d'urgence l'équilibre financier réel de l'exploitation, soit par augmentation des tarifs, soit par compression des dépenses, suppression des lignes déficitaires ou substitution à un mode de traction d'un autre mode plus économique, soit par le développement des services reconnues rentables. À cet effet, des modifications au cahier des charges pourront être demandées ».

Le chemin de fer, anciennement rattaché au port, bénéficiait des apports de l'infrastructure portuaire mais depuis la dissolution, le déficit du train est percé à jour. Ainsi le directeur, M. Zimmer, propose une compression des dépenses et une augmentation des tarifs pour pallier ce manque³⁷. Malgré les mesures prises, le C.F.R. se retrouve toujours avec un résultat négatif. Toutefois, l'effectif du personnel diminue depuis 1950 passant de 981 agents à 756 agents en 1953. Les travailleurs ne sont pas licenciés mais le remplacement des retraités n'est pas effectué. L'augmentation des tarifs touche les voyageurs et les marchandises et aboutit à des recettes en baisse.

Lors de la 4^{ème} séance du vendredi 27 mars 1953, le principal point abordé dans le rapport du budget du C.F.R. est le manque de temps pour l'analyse du budget de la part du chef de service

³⁵ ADR, 1158W105, « Rapport n°37 – budget supplémentaire 1953 de la régie départementale du chemin de fer de la Réunion », 16 février 1954 in troisième séance de la 3^e session extraordinaire de 1953 – Procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

³⁶ ADR, 1158W105, « Budget du chemin de fer » in 1^{ère} séance du 17 mars 1953 de la 1^{ère} session extraordinaire de 1953.

³⁷ ADR, 1158W105, *ibid.*

des travaux publics. L'étude des dépenses et des recettes doit être rapide et efficace afin d'identifier les services reconnus rentables et ceux qui sont déficitaires. Les explications de la direction du C.F.R. sont jugées insatisfaisantes ; de plus les conseillers généraux sont déçus de l'ignorance de la décision votée lors de la 3^{ème} séance du conseil du 1^{er} octobre 1952³⁸. Cet exemple manifeste l'opposition du C.F.R. devant les décisions et votes du Conseil général alors qu'il est constitué en régie départementale.

En 1954, les prévisions basées sur les chiffres de 1953, montrent une majoration surprenante. L'explication n'apparaît pas dans les documents d'archives. Ces chiffres, en effet, sont à prendre avec circonspection d'autant qu'ils sont avancés par le directeur du C.F.R. Cette augmentation de 70 000T en seulement un an montre sa volonté de maintenir le chemin de fer sur les rails.

³⁸ « L'assemblée consultée vote par acclamation l'alignement des traitements de base des agents du chemin de fer de la Réunion sur les traitements des personnels départementaux, soit à l'indice 100 = 150 000 francs métropolitains, décide d'inscrire au budget primitif de l'exercice 1953 la subvention nécessaire à cette réalisation, le règlement de la dette pouvant se faire par tranches avec effet du 1^{er} janvier 1952 ».

Lieux de provenance	Campagne 1953	Campagne 1954
Saint-Benoît	1 518 T	11 765 T
Saint-André	5 010 T	14 133 T
Sainte-Suzanne	5 276 T	21 698 T
Sainte-Marie	3 591 T	12 880 T
Saint-Paul	884 T	12 193 T
Saint-Leu	1 494 T	4 114 T
Saint-Louis	4 556 T	10 942 T
Saint-Pierre	7 671 T	12 275 T
Totaux	30 000 T	100 000 T

TABLEAU 2 : PREVISIONS DE RECETTES DE LA CAMPAGNE DE 1954 SUR CELLE DE 1953. REALISE A PARTIR DU RAPPORT DU DIRECTEUR DU C.F.R. 5 JANVIER 1954. SOURCE : AUTEUR.

Les prévisions des recettes et dépenses sont calculées sur les statistiques de l'année précédente afin de mieux distribuer les fonds destinés au chemin de fer³⁹. Les statistiques sont établies sur la base des campagnes sucrières, une des ressources principales du fonctionnement de l'économie ferroviaire. Les marchandises sucrières comprennent le sucre et le rhum, avec des tonnages très différents. La tonne de canne est évaluée par tonne kilométrique. Le nombre de voyageurs est également calculé en terme de voyageur kilométrique. Parmi les voyageurs, deux classes se distinguent : la première et la deuxième classe. Le confort nécessite un prix auquel tous les Réunionnais n'ont pas accès. Selon le témoignage de Fabien Lanave, employé au service administratif du port de 1933 à 1967, les trains étaient composés de trois classes : une première de luxe aristocratique, la deuxième propre et commode et enfin la troisième est semblable à des « chars à bancs »⁴⁰ couverts⁴¹. La société a conservé seulement deux classes car la seconde était peu utilisée, probablement à cause de son prix inaccessible pour les passagers de la troisième classe. Ces deux classes subsistantes, ont des écarts de fréquentation. Dans les comptes de 1953 apparaissent le nombre de voyageurs kilométrique⁴². Un écart considérable existe entre les voyageurs de la première classe – elle compte 2 360 000 Vk – et

³⁹ ADR, 1158W105, « Projet de budget primitif – annexe du Chemin de Fer de La Réunion pour l'exercice 1954 » 31 janvier 1954 in Régie départementale du Chemin de Fer de la Réunion – budget supplémentaire 1953.

⁴⁰ Char-à-bancs désigne un wagon de voyageur, qui s'employait plus couramment à l'époque en parlant d'un véhicule à traction animale, C. POIRIER, Québec français, 1989, erudit.org, consulté le 11 mars 2020.

⁴¹ Kevin BULARD, « A la vitesse d'un cheval au galop », BDR, *Le Quotidien*, dimanche 18 janvier 2004, p.10.

⁴² Voyageur kilomètre transporté (Vk) : unité de mesure correspondant au transport d'un voyageur transporté par kilomètre, M-M. DAMIEN, *Dictionnaire du transport et de la logistique*, Dunod, 3^e édition, 2010.

ceux de la seconde classe – 12 700 000 Vk –. Au crépuscule du *ti train* à La Réunion, rares sont les familles possédant une automobile. Ainsi les autres empruntent les voies ferrées, les autocars et le « train 11 ⁴³». La réalité économique des habitants de l'île est dépeinte par cette première approche. Les anciens utilisateurs de la première classe ont la possibilité, pour une majorité, d'accéder à la voiture grâce au développement économique mis en place peu à peu par le gouvernement. La différence de classe s'opère premièrement au sein du transport collectif avec les deux catégories, puis dans le choix entre le transport collectif – le train – et la voiture particulière.

La situation comptable traduit les difficultés du C.F.R. Les dépenses subissent un affaiblissement (346 091 535 francs prévus en 1954 contre 354 739 558 francs en 1953, soit une différence de -8 648 023) malgré la majoration des salaires de 50,04% de 1949 au lieu de 42% comme prévu dans le budget primitif de 1953⁴⁴. L'indemnité de la cherté de la vie a été supprimée mais l'indemnité complémentaire est maintenue. Beaucoup de paramètres des conditions de travail ont été augmentés : les salaires et certaines indemnités comme précisés ci-dessus, les cotisations sur les accidents de travail, les entretiens et renouvellements du matériel, l'éclairage et l'acquisition de nouveaux outils, l'assistance auprès des agents, la cotisation à l'Union des Voies Ferrées, les gratifications liées à la hausse des salaires, la location de bâtiments, les frais divers et les fonds de réserve. Ces progressions font écho aux lois sociales qui s'appliquent au fur et à mesure dans l'île. Toutefois, malgré ces nombreuses majorations, il existe un abattement budgétaire qui comprend : les frais de chargements et de déchargements, la diminution des effectifs par les départs en retraite, les décès, les licenciements ou démissions, les réductions sur les soldes, les achats pour la compagnie, les impôts, les publicités et les entretiens. En somme, les dépenses d'exploitation sont plus élevées que les recettes de production. Le directeur expose les deux principaux problèmes de la compagnie au département :

« Le déficit d'exploitation du Chemin de Fer résulte de deux facteurs, primo du matériel vétuste qui nécessite encore l'emploi d'une main-d'œuvre excédentaire pour sa réfection, et son maintien en état, secundo de la concurrence routière qui s'amplifie ».

Une subvention de la collectivité est nécessaire pour couvrir ce manque. Les chiffres montrés précédemment concernent le budget ordinaire. Dans le budget extraordinaire, les recettes concernent essentiellement les fonds de réserve pour les grosses réparations et le

⁴³ Expression empruntée au langage populaire pour désigner la marche à pied.

⁴⁴ ADR, 1158W105, op.cit.

renouvellement du matériel. Encore une fois, une baisse est à noter dans les recettes prévisionnelles de 1954 avec une réduction dans le prélèvement de fond de réserve. Pour les dépenses, le manque entre les deux années est réel : des réductions sont notoires dans les travaux de grosses réparations des voies et du renouvellement du matériel, mais aussi au niveau des versements au fonds de la réserve. Le déficit s'élève à -12 389 560 francs. Ce constat s'ajoute à l'heure où s'ouvre le débat sur la fermeture des lignes ferroviaires. L'enjeu de la concurrence entre rail et route est présent dans ce rapport. Il est matérialisé par le choix de certains usiniers d'acheminer les tonnages de sucre par camions, suite à la grève de 1953. Cette préférence oriente l'économie de la compagnie vers la perte des recettes. Cependant, le directeur Zimmer veut rester optimiste dans son bilan : des économies non négligeables ont été faites dans les dépenses de personnel et dans les matières⁴⁵. Les subventions du chemin de fer pour couvrir ces lacunes sont : le F.I.D.O.M, les aides après le cyclone de 1948, les subventions départementales et les taxes exceptionnelles et temporaires.

Dans les courbes suivantes, la tendance déficitaire est évidente avec une période marquée vers le milieu de l'année, moment crucial de la campagne sucrière. Les chiffres reprennent les sources primaires des situations comptables du C.F.R. présentées à la Commission départementale.

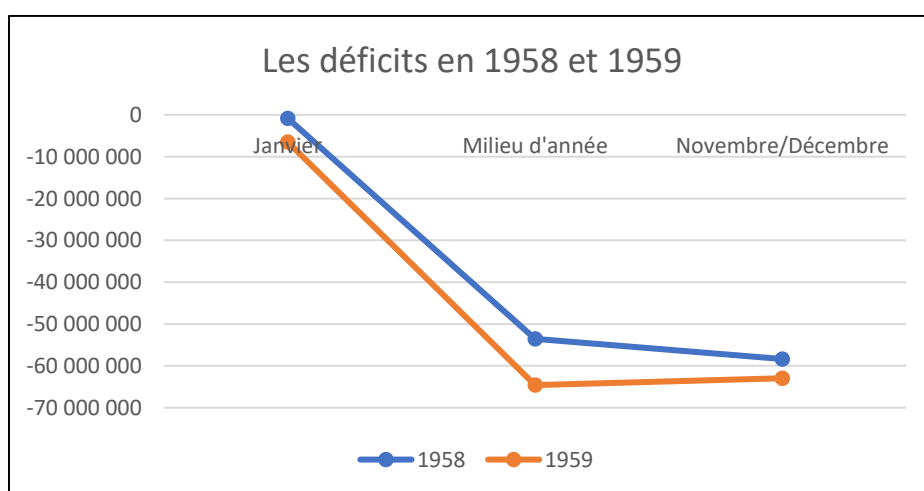


FIGURE 1: LES DEFICITS DU C.F.R. DES ANNEES 1958 ET 1959. SOURCE : AUTEUR.

La campagne sucrière est primordiale dans les recettes de la régie ferroviaire. Ces déficits sont probablement dus aux choix des planteurs qui préfèrent les camions au train. Les remboursements des dettes suite aux subventions obtenues, les revalorisations salariales, la baisse des fréquentations par les voyageurs et les accidents sont les principales causes des

⁴⁵ ADR, 1158W105, ibid.

résultats négatifs présentés. La situation du mois de janvier affiche un déficit beaucoup moins important que les mois suivants⁴⁶. Ce déficit, moins conséquent, connaît principalement les bienfaits de la campagne sucrière précédente. À partir du mois de septembre le résultat négatif demeure plus ou moins stable⁴⁷. Cette stabilité a toujours une tendance déficiente. Pour le mois de décembre, le manque à gagner est dans le transport du sucre du mois d'août au mois d'octobre⁴⁸. Si la période sucrière est normale, le déficit serait présent mais diminué d'un peu plus de 16 millions de francs (soit un déficit de 42 millions environ). Cette année 1958 est comparée avec les insuffisances économiques de 1956 et 1957.

Dans les soldes négatifs du C.F.R. de 1956 à 1958, l'élément commun à ces trois lignes est la période creuse qui démarre de novembre jusqu'en juillet. Seules les années 1956 et 1957 connaissent une brève période positive, au cours du mois de janvier tout comme les premiers mois des années 1958 et 1959. La descente est rude et remonter la pente s'avère être un exercice périlleux. Outre les pertes en marchandises et en voyages, les dépenses liées à l'administration générale, à l'exploitation, au matériel de traction et aux voies et bâtiments demeurent pratiquement les mêmes.

Dans la balance des recettes et des dépenses à la fin du mois de décembre 1958, une note est apportée concernant les dépenses qui auraient pu être évitées. Elles concernent une indemnité à payer aux victimes de l'accident du car de la R.T.R.⁴⁹ survenu le 10 novembre 1957 et des indemnités complémentaires pour une compagnie, ajouté à cela, le paiement des honoraires de l'avocat du C.F.R.

⁴⁶SAI, Rapport n°14, « Situations comptables CFR et RTR à la fin du mois de janvier 1958 », 15 avril 1958, in Séance du 21 mai 1958.

⁴⁷ SAI, Rapport n°13, « Situations comptables du CFR et de la RTR à la fin du 3^{ème} trimestre 1959 », 5 février 1960, in Séance du 17 février 1960. Les chiffres sont issus de la comparaison faite avec ceux du 3^{ème} trimestre 1959.

⁴⁸ SAI, Rapport n°14, « Situations comptables du CFR et de la RTR au 31 décembre 1958 », 13 février 1959, in Séance du 15 avril 1959.

⁴⁹ Régie des Transports Routiers à la charge du département.

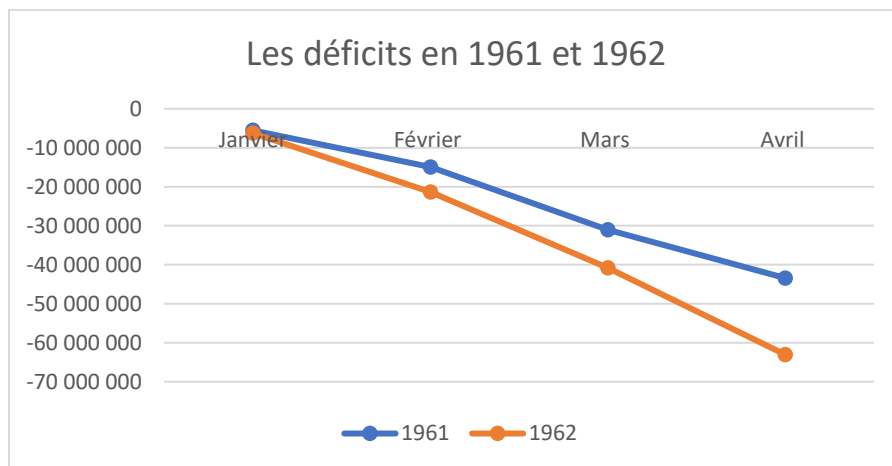


FIGURE 2 : LES DEFICITS DU C.F.R. DES ANNEES 1961 ET 1962. SOURCE : AUTEUR.

Les années 1961 et 1962 sont comparées dans les rapports de la Commission départementale. Ce focus sur la première moitié de l'année permet une meilleure lisibilité du résultat dégressif du C.F.R. Tout comme les années précédentes, la principale cause expliquée est la perte lors des campagnes sucrières. Ces années cruciales avant la suppression du chemin de fer connaissent des apports de moins en moins nombreux à cause de la concurrence rail-route. Les recettes sont moindres également par la fermeture de la ligne Le Port-Saint-Pierre en 1955. Sur ce tronçon, les marchandises sont acheminées par les transports routiers. Pour mieux apprécier les coûts des recettes et des dépenses, il est nécessaire de comprendre ce qui les compose. Le chemin de fer comprend dans ses parts de recettes : les voyageurs, les bagages et divers, les marchandises, les transports postaux, le magasinage, la consigne, le factage, le camionnage, les recettes diverses, les recettes exceptionnelles – dont la participation de la R.T.R. –, le prélèvement sur le fonds de réserve pour insuffisance de recettes et la somme fournie par le département à titre de subvention⁵⁰. Les dépenses sont partagées en quatre types : l'administration générale, l'exploitation, le matériel et traction ainsi que la voie et bâtiments. Il contient les charges fiscales, les dépenses en matière de consommation courante, les entretiens courants et celles de la direction et du personnel. La société ferroviaire est nettement plus importante en termes de dépenses, de charges, d'infrastructures mais reste toujours déficitaire et recourt à l'aide du fonds de réserve pour combler ces lacunes. Les aides apportées au chemin de fer par son homologue restent faibles et insuffisantes : en janvier 1959, la participation de la

⁵⁰ Document annexe - Balance des recettes et des dépenses à la fin du mois de décembre 1958.

régie routière est de 105 048 francs ; au mois de janvier 1958, l'aide s'élève à 110 093 francs ; au mois de novembre 1960, il descend à 983 070 francs⁵¹.

Les accidents causent un réel préjudice au chemin de fer. Le fort déficit observé en avril 1961 s'explique par une absence de recette à la suite de l'effondrement du tunnel⁵². Les déficits sont couverts par le fonds de réserve pour insuffisance de recettes.

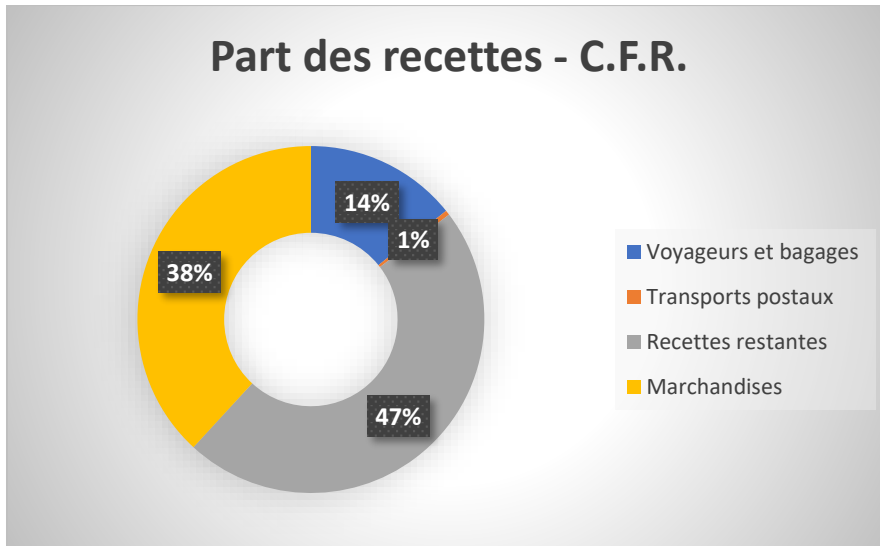


FIGURE 3 : LES PRINCIPALES RECETTES DU C.F.R. SUR L'ANNEE 1958. SOURCE : AUTEUR.

⁵¹ Ces chiffres sont basés sur les balances des recettes et des dépenses à la fin des mois cités sur les tableaux du chemin de fer.

⁵² SAI, Rapport n°14 « Situations comptables du CFR et de la RTR à la fin du mois d'avril 1962 », 20 juin 1962, in Séance ibid. L'évènement de l'effondrement du tunnel n'a pas pu être vérifié concernant le lieu et les informations précises sur les circonstances de l'incident.

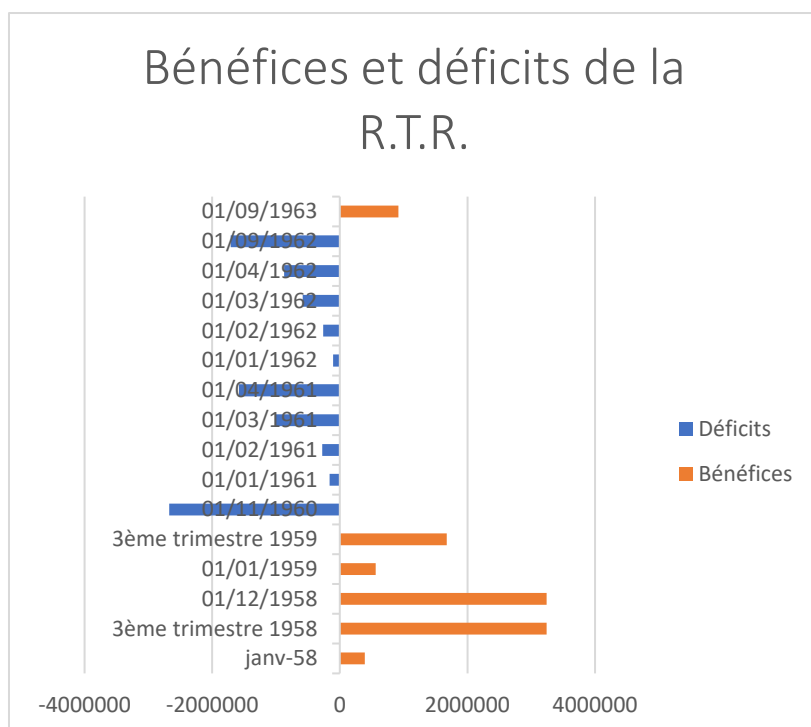


FIGURE 2: BENEFCES ET DEFICITS DE LA R.T.R. DE 1958 A 1963. SOURCE : AUTEUR.

Concernant la régie des transports routiers, la balance des recettes et des dépenses n'a pas des résultats éloignés : le mois de décembre 1958 présente un total de recettes de 22 046 572F contre 18 806 806F de dépenses⁵³. Cela favorise un excédent de 3 239 766F. Si l'on souhaite établir une comparaison entre les deux services, il faut se garder de toute analogie anachronique, ou d'analyse biaisée, car elles ne sont pas totalement comparables. Cette approche présente essentiellement les corrélations et les divergences de deux transports en commun, un sur route, l'autre sur rail. Le travail d'analyse s'articule sur les deux plus grandes rentes puis sur les charges les plus lourdes. Les sources d'entrée ne sont pas les mêmes pour les deux régies : le chemin de fer comprend beaucoup plus d'entrées que la R.T.R. d'où la difficulté de comparaison. Tout d'abord, pour la régie des transports routiers, les recettes se constituent des parts provenant des voyageurs et des bagages, du transport du courrier postal, des transports occasionnels et des recettes diverses⁵⁴. Les dépenses de la régie comprennent deux types : ceux des entretiens et paiements pour les autocars (assurance, carburants, salaires, taxes, location) et les participations diverses. La R.T.R. engage également des frais pour le C.F.R. comme le solde du directeur du chemin de fer et de ses frais d'automobile, du chef des secrétariat, du chef de la comptabilité, des frais d'exploitation etc... Cela fait un total de 1 321 114 francs alloués au

⁵³ SAI, Rapport n°14, « Situations comptables du CFR et de la RTR au 31 décembre 1958 », 13 février 1959, in Séance du 15 avril 1959.

⁵⁴ Voir document en annexe – Balance des recettes et des dépenses à la fin du mois de décembre 1958.

chemin de fer, soit 7% de ces dépenses⁵⁵. L'aide aux dépenses du chemin de fer reste relativement faible selon le document⁵⁶. Les sorties de la R.T.R. ne sont pas excessives et permet à l'organisme d'afficher un excédent de recettes.

Néanmoins, on peut voir que dans le chapitre des voyageurs et bagages - communes aux deux - le nombre est conséquent pour la régie routière et constitue une part importante dans les recettes⁵⁷. Pour le chemin de fer, le montant apporté par les voyageurs et les bagages n'est pas la principale puisqu'une grosse baisse des fréquentations est constatée depuis quelques temps⁵⁸. Il est important de rappeler ces chiffres des différentes régies correspondent à des coûts plus ou moins conséquent pour les Réunionnais : pour mettre en relation avec les prix de l'époque, un employé et un ouvrier du secteur public dépensent 83 000 F CFA en moyenne et de manière mensuelle dans un ménage⁵⁹ et le pain coûte 70F CFA⁶⁰. L'exemple cité se base sur la profession du chef de ménage en 1964. Les revenus apportés par les voyageurs sont donc des parts importantes. Ce coût s'inscrit dans les dépenses de la vie quotidienne⁶¹.

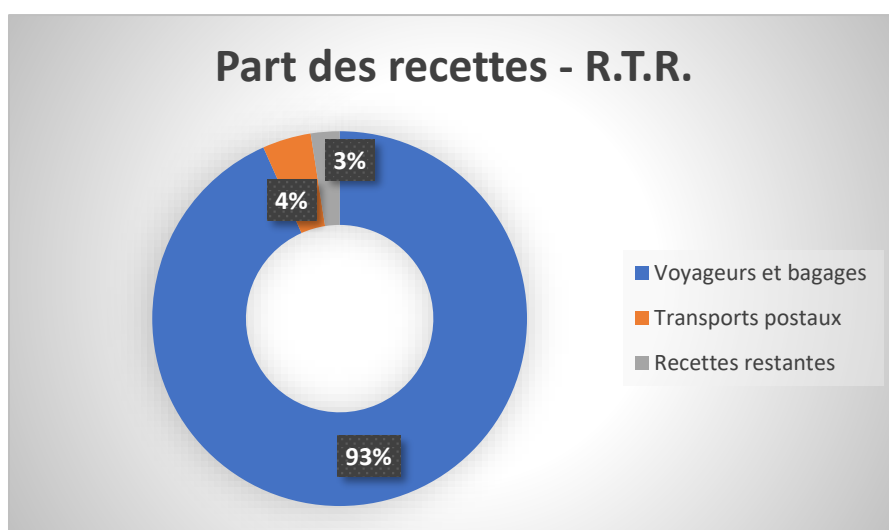


FIGURE 3: LES PRINCIPALES RECETTES DE LA R.T.R. SUR L'ANNEE 1958. SOURCE : AUTEUR.

Nombreuses sont les séances dans lesquelles le sort du chemin de fer est débattu. Au travers de ces discussions, le préfet prône la route dite « en corniche » face au défenseur du chemin de fer,

⁵⁵ Ce pourcentage est avancé suite au calcul opéré entre la somme des dépenses propres à la régie des transports routiers, environ 17 485 692 francs (93%).

⁵⁶ Document annexe, op. cit.

⁵⁷ C.f. Figure 3 pour faire la comparaison avec les parts de recettes pour le C.F.R.

⁵⁸ Cet exemple montre la baisse des fréquentations : la part de recettes de voyageurs est de 32 655 865 F sur un total de 129 999 290 F.

⁵⁹ INSEE, Enquête sur les dépenses des ménages en 1964.

⁶⁰ Ibid.

⁶¹ Annexe – Les dépenses en transport, 1964.

le député De Lépervanche⁶². Pierre Philip, le préfet de La Réunion dépeint la situation économique du C.F.R.⁶³ comme préoccupante. Néanmoins, la volonté du représentant gouvernemental n'est pas de porter atteinte aux personnels du service mais de viser le service en lui-même : il pointe du doigt les aides dont bénéficie la société ferroviaire⁶⁴. La surtaxe temporaire appliquée constitue le fonds de réserve qui sert, en partie, à recouvrir les insuffisances de recettes. Pour lui, cette surtaxe est un véritable « *péage portuaire* » dont jouit le système ferroviaire. En plus de ces aides, il faut ajouter à cela les services gratuits comme les produits - les matériels et les carburants - détaxés et l'absence de redevance domaniale⁶⁵. Les frais des matériaux utilisés sont également très importants.

Malgré toute cette subvention de près de 20 millions de francs, le chemin de fer ne parvient pas à atteindre le seuil positif dans ses caisses. « *Que de centaines de millions gaspillés pour une entreprise désuète et fondamentalement déficitaire !* » s'indigne le haut fonctionnaire. En appui à son discours, il ajoute que le consommateur supporte ces insuffisances de recettes en étant contribuable de l'Etat, du département et en payant les 45% de surtaxe temporaire et la double taxe de manutention sur la marchandise. Cet argument est un poids supplémentaire pour la suppression des voies ferrées. Le préfet apporte également une autre considération : les profits des exportateurs métropolitains et des compagnies de navigation sur les matériels et le carburant sont coûteux – le prix n'est pas indiqué dans le document -. Cette façon de procéder n'avantage pas les commerces locaux. *A contrario*, le transport par camion intensifie la main-d'œuvre et par la même occasion, avantage les entreprises réunionnaises et les commerces comme les concessionnaires, les garages et les postes d'essence. Le changement du mode de transport profite au développement économique tant attendu dans l'île. Le préfet s'appuie sur le vote de 1946 pour la suppression progressive du chemin de fer. Le but principal est rappelé : ce chemin de fer est une entreprise commerciale et industrielle mais elle ne remplit pas totalement son rôle de vecteur économique. Le représentant de l'Etat martèle ces éléments afin d'obtenir l'adhésion des conseillers au principe de suppression du chemin de fer. Pour cela, il souhaite supprimer la double taxe de manutention, objet qui fait obstacle à la concurrence rail-route. En effet, cette

⁶² Léon de Lépervanche est maire du Port en 1945 et député communiste (CRADS). Il défend la cause ouvrière et plus particulièrement celle des cheminots. Son rôle est crucial dans les débats portant sur la fermeture du chemin de fer.

⁶³ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

⁶⁴ C.f. Tableau 1, p.4.

⁶⁵ La redevance domaniale est le prix que les sociétés concessionnaires [d'autoroutes] versent annuellement à l'Etat (ici société ferroviaire). Source : legifrance.gouv.fr

taxe constitue le coût du chargement ou déchargement du camion vers le wagon, et du wagon vers l'usine ou vers le port.

Face à l'argumentaire du préfet, l'élu communiste De Lépervanche contrecarre les éléments avancés⁶⁶. Au sujet de la double taxe de manutention, il oriente son discours vers la montée des prix liée au transport des marchandises en mettant en cause les entreprises privées. Le conseiller accuse le préfet de se tromper de combat en s'attaquant au chemin de fer et non aux compagnies privées, notamment la société de manutention affiliée à la Chambre des Commerces. Le conseiller général, Raymond Paris, appuie également le discours de De Lépervanche sur cet aspect⁶⁷. La suppression du chemin de fer favorise l'installation des sociétés privées. Il remet en question la décision du Conseil Général de « *donner le coup de grâce* » à une régie départementale. Derrière ce long discours de la suppression du rail, les entreprises de la concurrence se profilent comme l'alternative du train mettant en valeur l'économie sur la longueur du trajet et les bénéfices au profit du développement de La Réunion. C'est une comparaison de chiffres qu'établit le représentant de l'Etat, qui montre combien les opérations de chargement et de déchargement imposent un tarif lourd sur les marchandises et sur le rail. Face à la croissance des intérêts privés, la crainte de Léon de Lépervanche est exprimée dans l'hémicycle du Conseil général : le but est d'alerter les autres conseillers sur le choix complexe de l'avenir du transport et sur le sort injuste subi par le chemin de fer.

La question du choix du mode de transport est abordée par l'élu communiste. La situation de rivalité entre la route et le rail oblige les transporteurs routiers à travailler à bas prix mais l'inquiétude demeure sur les prix appliqués lorsque le train sera hors circuit. Selon le haut fonctionnaire, ces montants seront soumis au contrôle du Conseil général s'ils acceptent la création de la régie routière départementale. La R.T.R demandée par le préfet en 1953⁶⁸, a pour objectif d'être au service des voyageurs et du transport de marchandises, avec une régularité dans les horaires de passages, en prônant la sécurité et la certitude de l'évacuation rapide au juste prix. Elle est une réponse à la modernisation des transports dans l'île. Celle-ci est créée le 15 mars 1956⁶⁹ suite à la fermeture de la branche⁷⁰ sud du chemin de fer. Elle est établie entre Saint-Pierre et Le Port.

Pour le moment, afin d'être plus rentable que le train, les transporteurs proposent des prix attractifs et très bas aux usiniers. Ils achètent leur camion souvent à crédit et limitent leurs

⁶⁶ Ibid, intervention de Léon de Lépervanche.

⁶⁷ Ibid, intervention de Raymond Paris dans le débat portant sur la suppression du C.F.R.

⁶⁸ ADR, 1158W105, *ibid*.

⁶⁹ E. BOULOGNE, *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane/La vie du rail, Le Mans, 1992, p.13.

⁷⁰ Ce terme peut être remplacé par « tronçon », « portion » ou « ligne ».

dépenses pour le renouvellement de leur matériel ainsi que pour le personnel. Certains ouvriers n'ont aucune couverture sociale pourtant exigée par la loi. Les exemples cités illustrent la précarité des camionneurs face à la demande en transport et aux tarifs concurrentiels exercés. Le profit revient donc aux usiniers et aux gros propriétaires comparés aux « *pauvres gens* » que sont les transporteurs : Lépervanche décrit leur travail « *comme la bougie* ⁷¹».

C) VERS LES DERNIERES VAPEURS DU TRAIN

Les efforts de modernisation sont atténués par la décision de repenser le mode de transport à La Réunion. Le matériel ferroviaire vieillissant demande de plus en plus d'entretiens ce qui favorise l'accroissement du coût des dépenses et creuse le puits du déficit.

Les renouvellements se font rares mais face à l'usure constante des wagons et à l'incertitude de l'ouverture de la route « moderne », le préfet prend l'engagement de débloquer les crédits pour renouveler le matériel⁷². En effet, les locomotives présentent des caractéristiques inquiétantes pour la sécurité des usagers. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, le matériel ferroviaire est laissé pour compte à cause du peu d'investissement. Son état se dégrade tant à l'intérieur avec les sièges, les banquettes et à l'extérieur avec les matériaux de traction, les freins, les roues, les châssis, l'éclairage⁷³. Il convient de renouveler les locomotives ayant déjà fait un certain temps sur les rails. La résistance des outils est impérative pour la bonne marche du train et pour assurer la sécurité des usagers car les pièces s'usent rapidement après de nombreux voyages⁷⁴. L'effort de traction des wagons doit être efficace pour le transport des cannes à sucre et des marchandises.

La résolution du renouvellement immédiat est prise par le conseil d'administration du C.F.R. et sur avis de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Depuis 1954, le Conseil Général prend la décision de mettre fin au chemin de fer mais l'attente de la nouvelle route est longue : la date d'inauguration est encore imprécise. Cet achat urgent d'un montant de 58 000 000 F montre

⁷¹ L'expression « *travailler comme la bougie* » est créole. L'expression complète est « *travailler comme la bougie tête en bas* » : cela signifie que quelqu'un travaille et use tout son argent au lieu de faire des économies. La bougie, penchée en avant, fond beaucoup plus vite que si elle est debout, d'où « *travailler à la bougie tête en bas* ». Cependant, l'ajout « *tête en bas* » n'est pas mentionné par Léon de Lépervanche car nous supposons que c'était une expression courante de l'époque. Source : les grands parents d'Olivier Hoarau, Ginette et Rosaire Hoarau, Saint-Leu.

⁷² SAI, Rapport n°10/III/I « Chemin de fer de la Réunion – acquisition de matériel neuf », 5 mai 1958, in Séance du 21 mai 1958

⁷³ Nous nous appuyons sur les témoignages de l'association ti-train lontan dans les presses locales et sur la logique d'usure des matériels en général.

⁷⁴ C. GOSCHLER, Traité pratique de l'entretien et l'exploitation des chemins de fer, 3^e tome, Partie II : Service de la locomotion, première section : matériel de transport, édition J. BAUDRY, 2^e édition, Paris, 1878.

l'autorité exécutive du préfet en relation avec la direction du chemin de fer, sans l'accord du département. Les crédits alloués à ces achats sont répartis de la sorte : 22 000 000F proviennent du fonds de réserve pour travaux de grosses réparations et la dépense complémentaire de 36 800 000F est à la charge du département. Le remboursement sur 2 ans est prévu dans ce type de contrat « imposé »⁷⁵. L'augmentation du déficit est expliquée par le remboursement de l'avance du département ; celui-ci s'est amplifié de 11 millions de francs supplémentaires. L'amélioration est possible également par les recettes de la campagne sucrière. Comme il a été démontré dans la comptabilité du chemin de fer, la campagne sucrière a une importance capitale. Raymond Paris ajoute que sur les 500 millions du FIDOM, une petite partie est attribuée à l'achat de nouveaux tracteurs de type diesel⁷⁶. Ils sont considérés comme économiques selon lui, car ils sont capables de tirer 150 T et de faire trois voyages du Port à Saint-Benoît. Le nombre de tonnes de marchandises qu'il avance est de 600 à 700 T par jour. L'amélioration du matériel se fait à petites gouttes. La volonté de modernisation se traduit aussi par l'injection de crédits supplémentaires dans les budgets du C.F.R. Les budgets dits « extraordinaires » de l'entreprise permettent de combler le fossé de plus en plus profond et de financer le personnel. Les travaux de grosses réparations et le renouvellement du matériel sont prélevés sur les recettes brutes à hauteur de 6% ce qui produit un total de 15 934 000 francs⁷⁷ et la part de surtaxe temporaire s'élève à 3 048 000 francs. L'exemple de ces dépenses prévisionnelles pour les travaux montre un investissement à faible mesure : les impulsions d'un vrai renouvellement ne sont pas la priorité de l'autorité locale. Elle est résignée à l'abandon total du train et souhaite entrer dans la nouvelle ère de la moitié du XXème siècle. Dans ce cas, le terme « maintenir en vie » relate plus la réalité.

Les trois dernières années sont déterminantes pour la suppression du chemin de fer. Comme cela a été démontré précédemment, le déficit de la régie ferroviaire se dégrade. Le début de l'année 1960 se caractérise par le remboursement de la dette du département pour un ultime renouvellement. Elle est également ponctuée de revalorisation salariale pour les agents du C.F.R. : cet aspect sera traité dans la partie suivante. Les carences financières sont toujours visibles mais connaissent un léger recul. Quant à la régie des transports routiers, elle reste déficitaire à un faible taux contrairement à la régie ferroviaire. La diminution de recettes est

⁷⁵ SAI, Rapport n°13 « Situations comptables du C.F.R. et de la R.T.R. à la fin du 3^e trimestre 1959 », 5 février 1960,

⁷⁶ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

⁷⁷ ADR 1158W105, « Projet de budget primitif pour l'exercice 1954 – section de l'exploitation ».

visible par la concurrence des taxis et par l'augmentation des dépenses : les taximen pratiquent des prix plus bas que la R.T.R⁷⁸. Le conseil d'administration du chemin de fer de La Réunion aborde, dans sa séance du 27 juillet 1962, les problèmes concernant la rentabilité de la régie. Les discussions tournent autour de son maintien ou de sa suppression en janvier 1963. Quoiqu'elle soit une régie départementale et qu'elle concerne les transports routiers, les membres du bureau du C.F.R s'intéressent à cette question puisqu'elle est jointe aux situations comptables.

L'accident en 1961 aggrave la situation déjà très précaire du chemin de fer⁷⁹. L'état de la régie amène progressivement la suppression des branches. La séance du 21 octobre 1959 émet un avis favorable sur la suppression du trafic des autorails sur la ligne Saint-Denis-Saint-Benoît⁸⁰. Le 30 octobre 1962, la décision est prise au sujet de la suppression de la ligne Saint-Denis-Saint-Benoît par le conseil d'administration du C.F.R. Cette branche du Nord est peu utilisée par les voyageurs : le résultat est en baisse. Sa disparition profite à l'économie de l'entreprise ferroviaire et permet la récupération du matériel. Ainsi, le 26 novembre 1962, le service de voyageurs et de marchandises est suspendu au-delà de Saint-André. Parallèlement à cela, le chantier de la reconstruction du pont de la Rivière des Roches est lancé. L'opposition rail-route est mise en évidence dans cette portion : lorsque les voies ferrées se ferment, la route émerge comme la nouvelle voie de l'économie. La proposition de la fin de la branche Nord est émise lors de l'ouverture de la route littorale avec une mise en circulation d'autorails entre Saint-Denis et Le Port. Cependant elle doit être soumise à la décision ministérielle.

Enfin, les membres du Conseil d'administration débattent des problèmes relatifs à la liquidation progressive des agents du C.F.R et de la mise à la retraite ou non du directeur de l'entreprise ferroviaire, atteint par la limite d'âge⁸¹.

L'année 1963 scelle le sort de la régie du chemin de fer. La baisse de la fréquentation des usagers du train est au profit des autres moyens de transport comme les transports en commun, les taxis et les véhicules personnels. L'abandon de ce moyen de locomotion débute, certes par les déficits, mais aussi par le désintérêt de la population pour le train. L'orientation économique

⁷⁸ SAI, Rapport n°3/III/C.F.R. « Situations comptables du C.F.R. et de la R.T.R. à la fin du mois de novembre 1960, in Séance du 7 février 1961.

⁷⁹ SAI, Rapport n°17 « Situations comptables du C.F.R. et de la R.T.R. à la fin du mois de mars 1962 » in Séance du 26 juillet 1962.

⁸⁰ SAI, Rapport n°10 « Suppression des autorails sur la ligne St Denis à St Benoît », 11 janvier 1963, in Séance du 7 mars 1963.

⁸¹ SAI, « Chemin de fer de la Réunion – Conseil d'administration ».

impulsée par les entreprises et les autorités locales conduit au déclin du *ti-train*. La Commission départementale prend les mesures pour la fin de l'exploitation du C.F.R.⁸². Elles concernent :

- Le déclassement de la branche Nord de la voie ferrée entre Saint-Denis et Saint-Benoît ;
- La dépose de la voie et l'enlèvement des accessoires, excepté les bâtiments sur le trajet de Saint-Denis à Saint-Benoît ;
- L'avis émis sur l'entretien de la voie ferrée sur quelques années concernant la ligne Saint-Denis-Le Port ;
- La vente par adjudication⁸³ des rails, du matériel et des approvisionnements. Un certain volume de rails est mis à la disposition des communes. Les recettes et les bénéfices reviennent au budget départemental ;
- L'accord pour la mise en état, pour le département, des chaussées anciennement au C.F.R (voierie nationale ou communale) ;
- Le principe de classement de certaines voiries (nationales, départementales, communales).

Ces décisions poursuivent le but de la fermeture progressive du C.F.R. En vue de l'ouverture imminente de la route du littoral, la Commission peut acter les déclassements des lignes et penser à la gestion des biens de la compagnie ferroviaire. Seule la portion St-Denis-Le Port est conservée pour le moment, sans date de péremption précise. Les voiries ferroviaires sont transférées au département : elles retrouvent une nouvelle vie avec le retrait du matériel et sont réutilisées à des fins routières. Les résolutions prises en cette année 1963 sont déterminantes pour la suite de l'histoire du transport à l'île de La Réunion. La décision de la suppression officielle de la branche Nord est actée lors de la délibération du 30 juillet 1963⁸⁴. Une délégation de la Commission départementale s'occupe de régler les dispositions de la fermeture ainsi que les problèmes qui surgiraient par la suite. Comme l'appréhendent le personnel et les conseillers généraux défenseurs de la cause du chemin de fer, une fermeture n'est pas simple. Les sorts du personnel, du matériel et des bâtiments sont à traiter dans la plus grande urgence pour éviter que des situations de précarité et de gêne sur la voie soient constatées. Ce phénomène aggraverait la situation économique : la transition doit se faire dans une parfaite fluidité.

⁸² SAI, Rapport n°38 C.F.R « Mesures diverses résultant de la fin d'exploitation du C.F.R » in Séance du 24 octobre 1963.

⁸³ Adjudication : n.f. Acte juridique par lequel on met des acquéreurs ou des entrepreneurs en libre concurrence.

⁸⁴ SAI, Affaire n°38 SG/D/III/4 « Dispositions de fin d'exploitation », 15 octobre 1963, in Séance du 24 octobre 1963.

Le préfet prend le parti de l'abandon du chemin de fer et détaille la conception de sa disparition⁸⁵. Tout d'abord, il faut rappeler que la suppression progressive du chemin de fer a été votée le 13 juin 1946, quelques mois après la loi de la départementalisation. Ce projet était adopté à 19 voix contre 5. Mais ce vote n'a pas eu un caractère définitif puisque les circonstances ont changé ; son regret demeure dans le fait que cette décision n'a pas eu un effet immédiat. Le principe de la suppression est donc porté devant l'assemblée afin de délibérer sur les questions. Le député De Lépervanche rappelle que ce vote de fermeture par tronçon impliquait la construction d'une autoroute sur les fonds F.I.D.E.S⁸⁶. En l'absence d'une amorce, la décision a été revue. Ce retrait d'initiative doit être pris dans son contexte : 1947 est une année où La Réunion demeure encore dans une très grande misère. La préoccupation n'est pas de créer une nouvelle route mais de remettre à niveau la vie des habitants dans tous les domaines. Abandonner le chemin de fer ne semble pas être une priorité dans cette époque de reconstruction. L'idée de la suppression est revenue à plusieurs reprises. Le député communiste revient sur l'intervention du député Babet pour le vote qu'il qualifie d'urgent concernant la suppression du chemin de fer et sur le refus du Conseil général. Or, le conseil se composait d'élus de majorité à droite : d'après les expériences, ce système n'est pas réalisable de 1946 à 1954. Pour ajouter une chape de plomb sur le chemin de fer, le ministère décrète la dissolution du C.P.R. afin de priver le C.F.R des bénéfices de recettes excédentaires du Port. Pourtant, Léon de Lépervanche précise la normalité qu'un organisme aide un autre dans la même branche d'exploitation. La situation difficile est ainsi inévitable. Ce rappel est important pour comprendre le contexte et les soubresauts du chemin de fer dans les assemblées. La situation a quelque peu évolué mais quand le remplacement des matériels émerge, aussitôt l'administration demande la fin du rail à cause de la « nécessité sociale ». L'argument lancé par l' élu communiste révèle sa contestation. La possibilité d'améliorer les conditions matérielles du C.F.R est réalisable. Invoquer la « nécessité sociale » est un paradoxe selon lui, car la compagnie fait vivre des familles. La cause n'est pas sociale mais plutôt économique.

Basée sur l'expérience des réseaux français et européens, une bonne rentabilité du chemin de fer dépend de la distance parcourue par le train. Celle-ci doit être supérieure à une journée de camions soit 600kms. Donc, le C.F.R. n'est pas rentable à La Réunion à cause de la superficie

⁸⁵ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

⁸⁶ FIDES : Fonds d'investissement pour développement économique et social, créé par la loi du 30 avril 1946 pour encourager le développement économique et social dans les territoires d'outre-mer de l'Union française.

de l'île et de son tracé. Dans la lutte entre la route et le rail, la route se doit « *inévitablement* [de] *trionpher* ⁸⁷ ».

La première étape comporte la suppression du tronçon Saint-Pierre à Saint-Paul car beaucoup d'entreprises et d'usines sucrières transportent leurs marchandises par le camion même si les routes des Avirons et de l'Etang Salé présentent des inconvénients. Le choix de ces entrepreneurs laisse entrevoir la pertinence de la route même tortueuse à côté des voies ferrées. Ces industriels bravent également la double taxe de manutention, censée dissuader la concurrence au rail. Au regard de ces constatations, « *la route devient plus économique que le rail* ». Ainsi, la suppression de la double taxe aboutit à l'abandon progressif du chemin de fer, quoique ce processus ait déjà commencé. Le préfet prévoit, suite à cela, le déclassement de la branche Sud puisqu'elle est la branche la plus déficitaire, il est donc nécessaire de la supprimer. La fin de cette branche redirige les fonds de la F.I.D.O.M, anciennement attribués à ce tronçon, vers la voirie départementale. Par la même occasion, le préfet demande le classement de la route de Saint-Leu à l'Etang-Salé dans la voirie nationale. La deuxième étape consiste dans la suppression de la branche Nord de Sainte-Marie, là où se trouvent les usines. Le but est de diminuer le coût de la manutention entre le train et l'usine par le camion. Cependant, l'avenir de la branche Saint-Denis-Le Port est encore incertain, car son fonctionnement dépend de la mise en circulation de la route dite moderne. Le haut-fonctionnaire rajoute que cette route est indispensable pour le futur économique de l'île, « *même si une roche pourrie la rend onéreuse* ». Ce commentaire atteste la ferme volonté du préfet Philip de fermer définitivement le chemin de fer, quand bien même la nature de la corniche nécessitera des coûts considérables pour les réfections. Selon lui, les frais d'infrastructures routières en général devraient être supportés par le chemin de fer : est-ce un moyen de l'achever ? Le besoin de cette route réside dans le principe de relier le port, emplacement stratégique et économique pour l'île, et son chef-lieu. La liaison des deux villes se fait pour le moment via la route de la Montagne. Tout comme les routes de l'Etang Salé et des Avirons, celle de la Montagne est sinueuse mais reçoit les véhicules des entreprises. Ainsi l'offre généreuse adressée par le préfet devant l'assemblée laisse le député Lépervanche suspicieux : « *Cet exposé de M. le préfet, nous allons l'étudier avec le maximum d'objectivité, mais nous sommes payés pour ne plus croire au père Noël*⁸⁸ ». Aucune illusion ne transparait. Les arguments développés ne changent en rien la décision du préfet. Il concède que cette question ne peut être résolue aussi vite qu'il le souhaite : « *Ne croyez*

⁸⁷ ADR, op. cit, argument du préfet.

⁸⁸ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

pas que nous pourrions, d'un seul trait de plume, supprimer un organisme tel que le chemin de fer sans qu'au préalable lui ait été substitué un autre organisme plus économique et d'exploitation plus facile. ⁸⁹». L'heure n'est plus à rechercher une solution de maintien pour le chemin de fer, mais de le remplacer dans les meilleures conditions possibles. Il le précise à la fin de ce débat : « *Je ne suis pas d'avis que le projet de suppression du chemin de fer soit renvoyé à une date trop lointaine, car cette question, je ne vous le cache pas, soucie beaucoup au ministère de tutelle. Cette suppression, ne l'oublions pas, conditionne le vote de crédits pour la construction d'un réseau routier susceptible de permettre une facile circulation des cars et des camions.* ⁹⁰». L'enjeu du mode de déplacement est considérable.

Dans le projet de budget primitif de 1954, l'hypothèse avancée de la fermeture prochaine des voies donne lieu à un premier abandon de l'entretien des matériels⁹¹. Dès la fin de l'année 1958, le mode de répartition des biens du C.F.R. est évoqué⁹². Le vœu du Conseil général, dans la séance du 16 décembre 1958, est que cette question soit traitée au niveau ministériel afin d'être dégagé des conséquences financières. Mais le service départemental désire finalement recouvrir les dépenses obligatoires après les nombreux déficits du service ferroviaire. Il faut rappeler que celui-ci a fortement utilisé le fonds de réserve à cause des insuffisances de recettes. Dans les transactions du matériel de chemin de fer, le département et l'Etat interviennent fréquemment pour le partage des biens et des apports des ventes. L'exemple de l'acquisition du pont de la Rivière St-Etienne et du pont de la Grande Ravine illustre cette répartition⁹³. L'avis de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées est favorable sur l'acquisition de l'Etat du pont de la Rivière St-Etienne et du pont de la Grande Ravine pour sa démolition. La branche Sud étant désactivée, ce pont ferroviaire ne sert plus car qu'une route est présente près de ce pont. La proposition est une belle aubaine pour le département car les frais de démolition sont de 5 000 000 de francs, un chiffre supérieur aux recettes procurées par la vente des éléments métalliques du pont de la Rivière St-Etienne. Ceci représente un bel intérêt.

Lors de la séance du 26 décembre 1963, le contrat de trois mois proposé à des agents de l'ex-C.F.R. est prolongé afin de terminer les écritures et les règlements de toutes les affaires relatives à la fin d'exploitation ferroviaire⁹⁴. Ceci est une procédure normale. Le document montre

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ ADR 1158W105, « Projet de budget primitif pour l'exercice 1954 – section de l'exploitation ».

⁹² SAI, Rapport n°16/3/1, « Dévolution des biens de la Branche-Sud du C.F.R. : Ponts de la Grande Ravine et de la Rivière St-Etienne », 21 mars 1959 in Séance du 15 avril 1959.

⁹³ SAI, ibid.

⁹⁴ SAI, Rapport n°30 « Echelon de liquidation de l'ex-C.F.R. », 25 mars 1964 in Séance du 26 mars 1964.

l'ampleur de cette fermeture sur le point administratif, technique et au niveau de la comptabilité. Ces problématiques arrivent à la fin d'un service. L'autre aspect développé est la difficulté de manutention pour l'inventaire du matériel et des matériaux stockés. La tâche est si grande qu'il faut reconduire les contrats. Les agents requis sont, au départ, au nombre de 37 puis de 25 avec l'expiration des contrats. Le préfet souhaite ramener ce nombre à 22 en excluant 3 contrats, jugés sans impact pour le travail demandé. Parmi les questions à régler, le cas de l'accident du 10 novembre 1957 en fait partie⁹⁵. Cet accident d'un car touristique de l'ancienne régie des transports routiers débite encore, dix ans plus tard, des frais à l'ex-C.F.R. Après avoir reconnu sa responsabilité dans l'accident, les indemnités et les frais divers sont versés à qui de droit ou aux ayants droits. La régularisation de ses obligations est prévue dans les crédits disponibles au budget des frais de liquidation du C.F.R. Les dépenses de la compagnie ferroviaire continuent à faire parler d'elle, quelques années après son abandon. Le Conseil général n'est pas complètement « débarrassé de la charge » de la société du chemin de fer. Ces indemnités, partagées entre l'ancienne R.T.R et la compagnie d'assurance, permettent de convenir d'un règlement à l'amiable. C'est ainsi que les questions du C.F.R. durent encore quelques années, du point de vue administratif.

Pour revenir à la suppression de la branche sud, les biens aliénés⁹⁶ sont remis à l'Etat. Certains matériels déclassés sont cédés à des particuliers comme les terrains et les immeubles. Dans un rapport de 1964, les biens revenant au département sont déclassés⁹⁷. Le détail des ressources démontre la richesse matérielle de la compagnie. Elles sont composées de gare et de ses bâtiments, des maisons de gardes-barrières, des marines (à Saint-Paul), de magasins, du matériel et des ouvrages d'art. Les ventes réalisées s'élèvent à 19 770 000 francs dont 12 285 183F pour l'Etat et 7 484 817F pour le département. La volonté de l'autorité locale est d'éviter que le chemin de fer ne tombe entre les mains des entrepreneurs étrangers : cette main basse sur les activités des transports en commun les place au rang de concurrent redoutable⁹⁸. Les quelques biens mis à dispositions des particuliers disposent d'un contrôle. Ainsi le comité départemental acquiesce la décision de prendre en commun la succession de l'exploitation du C.F.R., transférée sur route et l'attribution des biens de la R.T.R. à sa valeur réelle. Un autorail

⁹⁵ SAI, Rapport n°6 SG/DAF/4, « Accident de circulation du 10 novembre 1957 dans les rampes de Saint-Paul, responsabilité C.F.R. », 30 janvier 1967.

⁹⁶ Aliénation : désigne le résultat d'une opération juridique qui a pour conséquence de faire sortir un bien ou un droit du patrimoine de celui qui en est l'actuel propriétaire ou l'actuel titulaire. Dans cette acception, il est synonyme de vendre, de céder, de léguer et de donner. Dictionnaire-juridique.com consulté le 22 janvier 2020.

⁹⁷ SAI, Rapport n°14, « Biens de la branche sud de l'ex-C.F.R. », 8 juin 1964 in Séance du 25 juin 1964.

⁹⁸ SAI, Rapport n°8/DAG/3, « Transports publics de voyageurs », 30 novembre 1964 in Séance du 03 décembre 1964.

est mis à disposition pour assurer le transport des passagers lors de la fermeture de la route littorale. Le service de secours est assuré par la S.E.T.C.O.R – Société des entrepreneurs de transports en commun de La Réunion – sur l’itinéraire Saint-Denis- Le Port. Le droit de l’ancien chemin de fer est transmis à la S.E.T.C.O.R qui assure le monopole de ce tronçon. La transition du rail à la route dans le domaine des transports en commun peut paraître délicate, c’est pour cela que des règles et des rapports sont rédigés afin d’établir la bonne succession de ce service. Le pouvoir local craignant de voir la concurrence privée prendre possession de ce service public, décide de créer un autre organisme substitutif du C.F.R.

Cette première partie pose les bases de la compréhension du chemin de fer dans sa dimension économique. La création du chemin de fer et sa décadence reflètent également la fin d’une époque, d’une île qui passe du statut de colonie à un département français. Les lourds déficits pèsent sur la compagnie et l’ombre de la nouvelle route du littoral conduisent à son déclin définitif. Cette fermeture implique un certain nombre de démarches administratives pour le nouveau département mais elle a aussi des échos politiques.

2. LES RAILS DES LUTTES POLITIQUES

La vie politique est marquée par la question du statut. Deux parties politiques bipolaires émergent : les autonomistes du P.C.R. et les départementalistes. Cette problématique est ancrée dans cette période où la question de l'après colonial est posée⁹⁹. Pour Frédéric Payet, auteur de *Réunion politique : départementalistes contre autonomistes*, la question du statut est le fil conducteur de l'histoire politique réunionnaise, elle marque son identité. Son objectif est de montrer que la question du statut est toujours en toile de fond du jeu politique. Il est certain que dans la question du transport, celle du statut intervient à moindre mesure. Le train peut représenter l'époque coloniale sous un angle : initié vers la fin du XIXe siècle, son abandon est prononcé en assemblée dès la départementalisation de l'île. Pour tourner la page de la première moitié du XXe siècle, et bien plus encore, de l'époque coloniale, la voiture et le développement routier s'inscrivent dans l'ère de la mondialisation et dans une certaine tendance « moderne ».

Ce jeu politique est également imprégné d'élections mouvementées. Les actes de fraudes, de violences près des bureaux de vote, les bagarres, les interventions policières – sans penser à toutes les injures qui peuvent s'envoler – donnent la cadence pendant ces périodes électorales. Un vrai bras de fer débute entre les communistes et les départementalistes qui utilisent tous les sujets en leurs pouvoirs pour contrecarrer l'adversaire.

A) LA POSITION COMMUNISTE : LA S.G.P.C.P.R

Le syndicat est issu de la loi de 1884 qui stipule que « les syndicats professionnels ont exclusivement pour objet l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles¹⁰⁰ ». Dans ce cadre, le syndicat général du personnel du chemin de fer et port à La Réunion (S.G.P.C.P.R) concerne les cheminots et les dockers. Il est nécessaire de faire un retour en arrière, dans la période de la guerre pour comprendre les conditions de travail et les revendications des syndiqués. Ce syndicat a connu des temps difficiles pendant la Seconde Guerre mondiale. Pendant la période vichyste, les structures des syndicats sont touchées par les interdictions sur le plan national : l'incertitude demeure sur le plan local quant

⁹⁹ F. PAYET, *Réunion politique : départementalistes contre autonomistes 1959-1983*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2011.

¹⁰⁰ R. MOURIAUX, « Introduction », in *Le syndicalisme en France*, éditions Presses Universitaires de France, 2009, pp. 5-8.

à ces prohibitions. La liberté est fragilisée jusqu'à l'arrivée des Forces Françaises Libres (F.F.L.). La guerre est synonyme de privation et de longues heures de travail pour les cheminots, allant de 9 heures à 15 heures selon le statut des ouvriers¹⁰¹. Après la guerre, les travailleurs reprennent leur combat contre toutes formes d'injustices et de décisions arbitraires à leur égard. Tout concorde à l'amélioration des conditions de vie ; cependant, les autorités locales craignent l'influence du communisme au sein des ouvriers.

Les couleurs politiques sont en fond de débat dans l'affaire du train. Les communistes liés à la classe ouvrière, luttent pour le maintien des lignes ferroviaires. Le port devient le bastion de la classe ouvrière étant donné les lieux stratégiques du port et du chemin de fer.

Lors de la fondation du Comité républicain d'action démocratique et sociale (C.R.A.D.S.), les démocrates et les progressistes se joignent à la lutte des prolétaires pour leurs droits. Ainsi, les syndicats s'intègrent dans l'appareil politique et le personnage qui s'illustre est Léon de Lépervanche¹⁰². Né le 21 novembre 1907, il est maire du Port, conseiller général de Saint-Paul, député de La Réunion et président du Conseil général de La Réunion¹⁰³. Le 17 septembre 1924, il entre dans la Compagnie du chemin de fer et port de La Réunion dans le service des gares et trains. Il devient facteur titulaire en janvier 1934. Influencé par les idées de Karl Marx, il se joint aux militants engagés dans la lutte pour le respect des droits fondamentaux et contre les atteintes aux libertés. En 1936, il est secrétaire général du personnel du C.P.R.¹⁰⁴. Il intègre ensuite la Ligue des droits de l'Homme avec le docteur Raymond Vergès¹⁰⁵. Au cours de la Seconde guerre mondiale, il est incarcéré 3 mois de prison en tant que syndicaliste du C.P.R. Le 11 mars 1945, il fonde, avec Raymond Vergès, le C.R.A.D.S. : il remporte le 29 mai 1945 les élections municipales du Port puis est élu conseiller général de Saint-Paul. Avec Raymond Vergès, ils défendent le statut de département de La Réunion à Paris. Le docteur Raymond Vergès se positionne également comme le bienfaiteur du syndicalisme en défendant « *les intérêts des plus faibles croulant sous le joug des riches* ». Les revendications et les grèves sont

¹⁰¹ P. EVE, op.cit., pp. 937-940.

¹⁰² Il conserve son mandat de maire jusqu'à sa mort le 14 novembre 1961.

¹⁰³ Site : mi-aime-a-ou.com

¹⁰⁴ P. EVE, *Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968*, thèse dirigée par Jean-Louis Miège, université de Provence, 1989.

¹⁰⁵ Dr Raymond Vergès est né le 15 août 1882 à Saint-Denis. Après des études de sciences physiques, d'ingénieur agronome et de médecine, il est consul de France en Chine, en Indochine et au Siam. Il revient s'installer définitivement à La Réunion en 1931. Médecin à Hell-Bourg, puis à Saint-André, il est à la veille de la Seconde Guerre mondiale, directeur du service de Santé. Après la guerre, il est secrétaire général de l'U.D.-C.G.T. et fonde le C.R.A.D.S. En 1945, il est élu député de la première Constituante et dépose avec ses collègues de La Réunion et des Antilles, le projet de loi de départementalisation des vieilles colonies. Il est réélu député en 1946 jusqu'en 1955. Maire de Saint-Denis du 31 mai 1945 au 25 mai 1946, il est maire de Saint-André de 1946 jusqu'à sa mort le 2 juillet 1957. Source : P. EVE, *Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968*.

des sujets politiques. Ainsi, pour éviter une révolte « mal placée », Lépervanche les convainc d'attendre encore un peu. Une fois les législatives de 1945 passées, les cheminots mettent en marche leur grève pour la revalorisation salariale. Cette époque délicate n'est pas propice aux réclamations d'une catégorie du peuple - même si elle en constitue une grande partie -. Cet exemple souligne le poids considérable que le député a dans le mouvement syndical. Léon de Lépervanche devenu député s'engage, quelques années plus tard, contre la suppression du chemin de fer¹⁰⁶. Pour lui, le fait certain est que la disparition du C.F.R. ne profitera pas aux entrepreneurs de transports. L'installation des grosses sociétés est désavantageuse pour les camionneurs locaux. En effet, l'élu communiste porte devant le Conseil général la condition des ouvriers et en particulier celle des cheminots. Les convois par camions, même s'ils constituent la concurrence du chemin de fer, demeurent des activités locales. L'implantation des grandes firmes entraîne une concurrence déloyale selon lui : elles possèdent des engins plus performants et plus impressionnants et sont dans la capacité d'appliquer des prix bas. Le but de ces entreprises est de couler les alternatifs locaux pour proposer leurs services à des prix exorbitants.

Après la création du P.C.R. en 1959 avec Paul Vergès¹⁰⁷, les combats demeurent les mêmes et touchent les domaines de la vie quotidienne. Le groupe communiste plaide le déséquilibre dans la production et dans l'embauche à une plus grande échelle.

L'affrontement des Etats-Unis et de l'URSS oppose une politique libérale et une politique marxiste. Cette lutte donne l'impulsion dans le contexte de la décolonisation. La critique anticoloniale est présente dans le mouvement communiste des D.O.M¹⁰⁸. L'année 1960 fait écho aux indépendances africaines par les revendications anticolonialistes. C'est une opposition politique et administrative qui se dessine : elle façonne le relief du paysage politique des Antilles françaises et de La Réunion. La question est au cœur des élections, toutefois la décolonisation n'est pas le maître mot dans l'île. Il s'agit plus précisément d'une décolonisation

¹⁰⁶ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

¹⁰⁷ Paul Vergès est né le 5 mars 1925 et décédé le 15 novembre 2016, est un homme politique français. Son parcours politique est très vite remarqué par le PCF où il fait l'école des cadres du Parti en 1946. Son retour définitif à La Réunion en novembre 1954 en tant que journaliste puis directeur du journal « Témoignages » inscrit un nouveau chapitre dans la vie politique de l'île. Il est l'un des fondateurs du Parti Communiste Réunionnais (PCR) et son secrétaire général de 1959 à 2003. Maintes fois poursuivi, depuis l'accusation de l'assassinat d'Alexis de Villeneuve aux délits de presse, il représente un personnage redoutable de la vie politique de La Réunion. Le mot d'ordre du parti est l'autonomie démocratique et populaire avec une tendance rapprochée aux mouvements indépendantistes. Les visites dans les pays communistes tels que Cuba et Moscou lui donnent mauvaises pressions sur l'île. Etroitement lié aux communistes antillais, il plaide la cause de La Réunion auprès des instances à Paris. Lors des élections, il est plusieurs fois candidat et élu communiste durant de longues années.

¹⁰⁸ F. PAYET, op.cit., p.9.

dans les esprits et les pensées des autorités et également des habitants. Jusque dans les années 1950, la départementalisation n'est effective que sur le papier : cet abandon produit ce mélange de colère et d'indignation. Ainsi, les communistes proposent un autre statut pour l'île, un qui lui irait mieux. Les soubresauts de la IV^e République ne sont pas à l'avantage de la petite île de l'océan Indien ; l'échec de la pacification algérienne et la chute du gouvernement causent les maux des autorités métropolitaines. Dans cette crise institutionnelle, les attentes se font longues et favorisent le mécontentement. Le sous-emploi, l'accroissement démographique, le manque de formation, la sous-scolarité et par conséquent l'analphabétisme et l'illettrisme sont les peines dont souffrent les Réunionnais.

Dès 1945, les cheminots se mobilisent suite aux échecs et déceptions de la direction du C.P.R. Les revendications tournent principalement autour de la revalorisation salariale, la question de leur statut en tant qu'ouvrier, surtout après quelques années de service (les promotions, la titularisation etc.). Le problème de l'inégalité entre les services du chemin de fer et les autres services est soulevé. Ces demandes des cheminots présentes après la fin de la guerre sont des situations malheureusement permanentes ¹⁰⁹ . Les déséquilibres entre les services départementaux et celui du chemin de fer concernent premièrement les heures de services. Les autres départements font entre 40 et 45 heures tandis que les cheminots travaillent entre 54 à 84 heures – pour les horaires les plus excessifs – par semaine¹¹⁰. Les cheminots demandent donc un retour à une semaine de 45 heures. Les horaires de travail ont été amplifiés lors de la guerre mais n'ont pas connu de modification. L'inégalité réside également dans les traitements de certaines catégories de personnels et dans les congés. Face à cela, ils demandent le rétablissement de la solde annuelle automatique pour les auxiliaires ayant 5 ans de service. Les personnels du chemin de fer souhaitent également obtenir les 30 jours de congé comparés aux 20 jours auxquels ils ont droit. Dans l'objectif de mettre fin aux mesures arbitraires des chefs de services, le rétablissement des conseils d'enquête est demandé : ces conseils étaient présents depuis 1939. Les mesures demandées sont exaucées qu'à moitié : les extensions d'heures sont ramenées à 48 heures et le salaire mensuel des auxiliaires est calculé sur 30 jours. Cependant la question de la revalorisation n'est pas traitée, or ce sujet est sensible puisque le coût de la vie augmente. Dans ce même temps, l'idée de diminution de 15% de l'effectif du personnel, de la possible suppression du C.P.R. et de la construction d'un port à Saint-Denis circulent. Ces objets de réflexions amènent à repenser la structure de la compagnie de chemin de fer et port à La Réunion : le sort des personnels, l'ossature de la compagnie et les orientations économiques.

¹⁰⁹ P. EVE, op. cit. pp.983-986.

¹¹⁰ Ibid., p. 1012.

Certaines fois, les négociations sont préférées aux manifestations mais elles ne sont pas allégées en nombre de requêtes adressées à la direction du C.P.R. : dans certains cas elles comptent 30 questions¹¹¹. Ce mets est assez indigeste pour le Conseil d'administration. Dans ce cahier de doléances figurent, entre autres, la semaine de 40 heures, la majoration de 50% pour les jours ouvrables et 100% pour les nuits et jours fériés. Le règlement des salaires supplémentaires est demandé à être fixé au 10 de chaque mois ; l'extension des mesures de congés à 30 jours et des congés de convalescence jusqu'à 3 mois pour les auxiliaires ayant 5 ans de service. Ils sont soumis aux mêmes conditions et exigences de travail que les autres ouvriers : leur salaire doit suivre. Ces propositions soumises à l'administration montrent toute l'ampleur des points à revoir dans le travail. La volonté est d'accéder aux droits qu'ils pensent mériter et être dans des conditions de travail plus adéquates : les précédentes décisions de la direction sont jugées arbitraires. Toutefois, ils ont conscience que toutes les propositions ne seront pas traitées mais espèrent obtenir une partie des revendications car leur pouvoir d'achat chute et les empêche de vivre décemment.

En mars 1951, le syndicat du personnel du C.F.R. (C.G.T.) affiche leur crainte quant à la situation du personnel. Un des points importants est le maintien en service du personnel après le remaniement de la compagnie. La dissolution du C.P.R. est considérée comme un acte voulant détruire la force syndicale des deux branches. Encore une fois, le syndicat du C.F.R. se mobilise pour réduire les pertes. Dans les années 1950, la vie politique sonne à deux tons : la droite gouvernementale et les communistes. Dans ce contexte, des dispositifs de renseignements sont mis en place pour la surveillance des manifestations. La préfecture est sur le qui-vive concernant les grèves et autres protestations provenant du groupe des « séparatistes ». En effet, le statut de l'île est en question et chaque mouvement est scruté afin de discerner s'il y aura ou pas, une révolte de la population. Hormis les grèves¹¹², les réunions d'information au sujet de la grève des fonctionnaires créoles et de leurs revendications sont rapportées en préfecture¹¹³. Le cas de la réunion d'information du 09 août 1953 au siège de la C.F.T.C. avec la participation des parlementaires Piot et Vergès montre la part active des communistes dans les problèmes soulevés sur l'île. Ici, la grève concerne les fonctionnaires créoles en général : cette précision souligne la différence qu'il existe dans le traitement du

¹¹¹ Ibid.

¹¹² Pour définir la grève, il convient de la comprendre brièvement. G. CAIRE reprend dans *La grève ouvrière*, éditions Economie et humanismes : les éditions ouvrières, 1978, Paris, la définition apportée par J.I. Griffin, *Strikes, a study in quantitative economics*, Columbia University press, New York, 1939. Celle-ci se définit par « un arrêt de travail temporaire décidé par un groupe de travailleurs pour exprimer une réclamation ou pour appuyer une revendication ». Elle concerne principalement une collectivité de travailleurs.

¹¹³ ADR 41W145, « Note de renseignements », n°1097 RG.

personnel. Précédemment, la question des disparités entre le personnel du chemin de fer et les autres services a été relevée. Dans cette note de renseignement, une autre inégalité est révélée : entre les fonctionnaires créoles et ceux de Métropole. Les agents du C.F.R. sont donc les derniers de cette chaîne. La solidarité des agents des lycées de Saint Denis est observable dans la pétition qui circule¹¹⁴. Le seul lycée est celui de Leconte de Lisle : nous pouvons nous interroger sur la motivation de ces agents. En quoi les agents des lycées seraient-ils atteints par la grève des cheminots et dockers ? Cependant leur soutien va vers eux. Ils prennent part à la lutte et aux désarrois des personnels face aux mauvais traitements de la part des autorités locales. La départementalisation, réclamée par les prolétaires du chemin de fer, n'est pas à leur avantage. Ces derniers réclament des conditions de vie meilleures puisque leur rôle est prépondérant dans l'économie de l'île. Cette place est reconnue par les agents qui, par la pétition, réclament la résolution rapide du conflit. La régularisation est souhaitable, non seulement pour la raison citée, mais également pour les conséquences « désastreuses » sur leur service. La solidarité n'est pas la seule motivation.

Les grèves sont un moyen de pression pour contrer les décisions et les actions du gouvernement. Les mouvements de revendications sont suivis par la presse locale puisqu'elle concerne la population. Les actions de grèves paralysent momentanément La Réunion.

Le 3 juin 1953, une motion est adressée au préfet : celle-ci est votée à l'unanimité par l'assemblée générale extraordinaire du 2 juin 1953¹¹⁵. Cette motion comprend les travailleurs du chemin de fer et du port, la C.G.T.¹¹⁶ et la C.F.T.C.¹¹⁷ : ce cas dévoile la position des cheminots et des dockers comme des acteurs de la vie politique à La Réunion. Ils sont organisés en syndicat afin de porter les revendications au plus haut, à savoir, le préfet. Cette organisation se réunit dans la ville du Port. Cette ville est le bastion des communistes car elle abrite les infrastructures portuaires et de nombreux cheminots. Cette motion est votée à la suite des résultats négatifs de la délégation syndicale à la préfecture. L'effort de grève est poursuivi de façon significative pendant 24 heures. Les contestations sont, à la base, dues à l'attente gênante de l'application des nouvelles soldes – réclamées visiblement depuis un moment –. Le préfet déclare que l'approbation préalable du ministère du budget de 1953 est indispensable pour la mise en application. La promesse du préfet est d'intervenir auprès des ministères pour recevoir cette approbation. Cependant, le retard de cet accord est qualifié d'inadmissible par les délégués

¹¹⁴ Voir annexe – pétition.

¹¹⁵ ADR41W145, « Motion au préfet. 3 juin 1953 » in Télégramme – lettre – évolution de la grève, Chemin de Fer. 5 juin 1953.

¹¹⁶ La Confédération générale du travail

¹¹⁷ La Confédération française des travailleurs chrétiens

syndicaux. La décision de faire grève contre la lenteur ministérielle est décrétée pour 24 heures, le 5 juin 1953. Ce coup de pression à l'égard des autorités gouvernementales souligne la contestation et la détermination des ouvriers. Si aucune amélioration n'est remarquée, la menace d'une autre grève pèse sur l'île. Conformément aux règles, un préavis de grèves est déposé à l'attention du préfet pour l'informer de la prochaine grève : ce télégramme concerne le licenciement de 47 auxiliaires de l'exploitation commerciale du port¹¹⁸. Bien que les cheminots et les dockers soient séparés en deux organismes de régie différente, leur lutte reste commune. Le soutien aux causes est de mise parmi les syndicats et les ouvriers. « *La grève est un moyen de pression économique mais elle est aussi un moyen d'expression [...]. Outre les seules revendications immédiates et matérielles, la grève se donne ainsi d'autres buts, d'autres objectifs moraux, symboliques ou plus politiques. Dès l'origine, elle est un outil visant à faire face au despotisme d'usine qui caractérisait l'industrie naissante, à s'ériger face au pouvoir absolu de l'employeur. En ce sens, la grève est avant tout résistance et expression, l'expression du monde du travail.*¹¹⁹ ». Dans cette citation, la grève prend toute son ampleur et cela peut être transposée à l'échelle locale, avec les manifestations des employés du port. Le but est de faire bloc contre les abus des dirigeants. La direction désigne l'état qui règne chez les cheminots en ces termes : « *l'esprit revendicatif est devenu chronique au C.F.R.* ».

Le télégramme est signé par ces trois noms : Raymond Hoareau¹²⁰, Victor Pignolet¹²¹ et Raoul Fort. Ils représentent les forces vives des contestataires et mènent le combat auprès des autorités locales. Les trois personnages soulignent la force de la manifestation puisqu'elle regroupe plusieurs syndicats du monde ouvrier. Dans ce télégramme, il est mentionné l'intervention du préfet auprès du directeur d'exploitation commerciale du Port : l'objectif est d'éviter l'enlisement de la situation. Le préfet est assimilé à « la police des conflits » car il a la charge d'assurer le calme et la justice dans les affaires portées à sa connaissance. Celui-ci a un rôle triple et est informé de toute part : dans cet exemple de grève, le directeur du C.F.R. tient le préfet au courant de l'évolution de la situation¹²². L'administration redoute les révoltes et les actes de violence dans ces moments de tension. C'est principalement pour cette raison que le directeur communique ces informations au préfet. L'intention est donc de mesurer l'ampleur

¹¹⁸ ADR 41W145, « Télégramme n°314 », date non précisée.

¹¹⁹G. GROUX et J-M. PERNOT, « Introduction » in *La grève*, éditions Presses de Sciences Po, 2008, p.5.

¹²⁰ Hoareau Raymond est né le 23 mai 1912 à Trois-Bassins, magasinier au service de l'outillage public au Port, il est secrétaire général de l'Union Départementale de 1950 à 1968 et secrétaire général adjoint de l'Union Régionale des syndicats de l'Ouest (C.G.T.) créée en octobre 1957. Source : P. EVE, *Le syndicalisme de 1900 à 1968*, p.1487.

¹²¹ Pignolet Victor est né le 19 octobre 1910 à Saint-Paul, est secrétaire général du syndicat des travailleurs F.O. (C.P.R. et dockers) créé en 1948, puis secrétaire de l'U.D. – F.O. créée le 28 octobre 1951. Source : P. EVE, *Le syndicalisme de 1900 à 1968*, p.1497.

¹²² ADR 41W145, « Télégramme – lettre – Evolution de la grève, Chemin de Fer », 5 juin 1953.

de la protestation des ouvriers et de déterminer sa durée. Il est important de préciser que sur ce document figure le cachet « confidentiel » : les échanges entre les deux protagonistes sont cachés du grand public et peuvent entrer dans la catégorie de renseignements généraux. La majorité des prolétaires sont communistes et constituent une sorte de menace pour le gouvernement et la tendance politique de l'île. Les grèves et leurs aboutissements sont donc suivis avec une attention particulière par la population, d'où la grande prudence des deux parties. Chaque cas, chaque contestation, chaque acte deviennent des sujets de campagne électorale. Dans un article de presse, le journaliste fait état de la fin des mouvements de revendications : la direction du C.F.R. annonce la reprise du trafic le lundi à midi¹²³. L'administration renonce à exercer des mesures de sanctions à l'encontre des agents puisqu'ils reprennent le travail le 25 août et qu'aucun délit n'est commis (les sabotages et les violences). L'article fait brièvement la une du journal : ce paragraphe souligne l'attention – quoique brève ici – de la presse locale réunionnaise. Au travers de cet extrait de journal, le fait intéressant à noter est la renonciation aux sanctions administratives. Les sabotages et les violences sont des pratiques courantes dans les mouvements de grève : ces actes sont répréhensibles aux yeux des autorités. Dans les documents de renseignements généraux, cette crainte de débordements apparaît clairement.

Le 5 juin 1953, la grève est totale au chemin de fer de La Réunion¹²⁴. La lettre de renseignement fait état des conséquences de cette grève : le magasin et le trafic maritime sont à l'arrêt et seuls quelques travailleurs sont présents. Les services sont stoppés dans les principales villes, à savoir Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Benoît et Saint-Pierre. La mobilisation est forte dans l'île, mais parmi toutes ces villes, le Port reste le point d'ancrage de toutes les revendications. Lors de la réunion des cheminots, les principales personnalités pointent du doigt le directeur de l'exploitation commerciale du port, M. Fournage, et le directeur local des entreprises Marcellin, M. Debord. Ils sont traités de « *zoreilles qu'on mettra bientôt à la mer* » : l'hostilité contre les dirigeants venus de Métropole est visible, suite à la grève des fonctionnaires créoles qui luttent contre la discrimination raciale suggérée. La promesse d'une reconduite de la grève est annoncée, si aucun résultat satisfaisant n'est accordé. La ténacité des syndicats est sensiblement observable au travers de ces documents. Le rattachement des cheminots à un syndicat est vraisemblablement une normalité. Rattachés aux activités portuaires, les cheminots sont entraînés dans le mouvement syndicaliste. Le but est d'être représenté et d'être acteur dans son activité afin d'améliorer les conditions salariales, de travail et d'obtenir leur droit. La force du

¹²³ ADR 41W145, « La fin des grèves », Lumière, 28 août 1953.

¹²⁴ ADR 41W145, « Lettre n°736/R.G. – Grève de 24 heures au Chemin de Fer », 5 juin 1953.

syndicat général du personnel du C.P.R. réside dans le nombre et la conviction de ses adhérents. Cette période de fin progressive est ponctuée de plusieurs manifestations pour réclamer les droits. Le mouvement s'insère également dans les mécontentements des communistes, déçus de la départementalisation. La tension entre l'administration du chemin de fer et les ouvriers est grandissante, d'où les grèves. Le syndicat des cheminots est fortement politisé. Néanmoins, la grève connaît une forme de répression de la part de la direction administrative. La position des autorités est décrite par ces actes contre les grévistes. Le préfet, outré par cette grève prend des mesures contre les ouvriers qui ont, le temps d'une journée, pénalisé l'économie de l'île. Il commande expressément au directeur du C.F.R. de procéder à des perquisitions chez les personnels impliqués¹²⁵. La menace des représailles disciplinaires plane sur la tête des cheminots¹²⁶. Cet acte ne fait qu'accentuer la colère des travailleurs. La lettre adressée au directeur du C.F.R. témoigne du sentiment d'injustice qui règne chez les travailleurs¹²⁷. Le lendemain de la grève de 24 heures des mesures de représailles sont émises de la part du directeur de l'exploitation commerciale du port. Un garçon de magasin est blâmé par le directeur de l'exploitation commerciale du port pour avoir été trouvé dehors – semble-t-il très tôt le matin -, faisant une course pour le magasinier. Le syndicat reproche un blâme donné trop rapidement et simplement, alors qu'il s'agit d'une pratique courante d'envoyer des garçons pour des courses : un privilège valable pour certains, comme les deux hommes au service de ce même directeur. Le secrétaire général, Raymond Hoareau, pointe du doigt l'injustice qui sévit au milieu du monde ferroviaire et portuaire, comme ce blâme donné au garçon de magasin et au chef magasinier. Dans cette affaire, le rôle du syndicat est démontré par les nombreux échanges avec les hautes instances (la préfecture, les directions et les élus). Ce cas est porté à la direction du C.F.R. et à la préfecture. Au préfet, le syndicat précise que les sanctions prises sont inacceptables, surtout au lendemain de grève dans un climat tendu¹²⁸. Ces blâmes attribués aux agents du C.F.R. ont une signification particulièrement hostile dans le climat de revendication et de lassitude des ouvriers. Il prend une ampleur singulière dans ce cas où les faveurs d'une catégorie sociale sont reprochées, tandis que l'accusateur utilise les mêmes services personnels. C'est un sentiment d'injustice qui règne. Au sein des ouvriers, certains ne sont pas solidaires puisqu'ils trouvent grâce auprès des chefs de section : un conflit d'intérêt

¹²⁵ P. EVE, *Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968*, thèse dirigée par Jean-Louis Miège, université de Provence, 1989, pp.1183-1188.

¹²⁶ Ibid. ADR, CFR 1/1386, « Lettre du préfet au directeur du C.F.R » du 18.06.1953.

¹²⁷ ADR 41W145, « Lettre n°47 – Représailles pour fait de grève », 6 juin 1953.

¹²⁸ ADR 41W145, « Lettre n°48 – copie de la lettre n°47 », 6 juin 1953.

jaillit suite à la position de ces cheminots¹²⁹. Le cas de Raoul Fort illustre les répressions possibles envers les têtes fortes des syndicats. Vice-président de l'U.R. – C.F.T.C., Raoul Fort est appelé en mission en France et à son retour, il se retrouve suspendu sur le motif d'absence irrégulière. Lorsqu'il reprend son poste, il gagne un demi-salaire. Cet exemple montre la tension qui existe entre l'administration et les contestataires.

Outre les revendications sur les soldes à appliquer, les principales réclamations sont les augmentations des salaires de 42% sur la base de 1949¹³⁰. La situation des cheminots et des dockers est restée la même malgré le coût de la vie. La demande de la revalorisation des salaires date d'un certain nombre d'années et n'a pas été satisfaite¹³¹. Les retenues pour les invalides et la prévoyance sont appliquées sur des salaires forfaitaires et irréels selon les syndicalistes : les salaires sont jugés trop faibles. Ils demandent également l'application de la législation métropolitaine intégrale, l'obtention des mêmes allocations familiales que l'hexagone, ainsi que la prime de nourriture. Ainsi dans les documents plusieurs échanges se font entre les syndicats et les autorités, essentiellement adressés au préfet et au directeur du C.F.R. Toutefois, l'administration reste parfois silencieuse et les représentants doivent relancer leur requête. Les cheminots sont dans l'attente d'une action préfectorale, précisant que les ministères – probablement de source sûre – délèguent la responsabilité et l'autorité au préfet sur cette question. Cette démarche en faveur des demandes syndicales est très attendue. Les fédérations défenseuses des cheminots expriment leur volonté de ne plus recourir à la grève comme mode d'expression, à la condition que l'action demandée soit faite dans le plus bref délai. La grève est donc le moyen utilisé en dernier recours lorsque le dialogue est rompu entre les deux parties. Avant d'arriver à ce point culminant des échanges, le préfet apporte une réponse et dément l'argument selon lequel il dispose d'une pleine autorité pour l'augmentation des salaires des cheminots¹³². Cette hausse est versée après le vote d'approbation du budget départemental soumis à l'autorité de tutelle – celle-ci n'est pas précisée ici – mais le préfet Pierre Philip rassure en précisant la sincérité de sa démarche auprès des ministères. Le représentant de l'Etat est sollicité à maintes reprises par les syndicats, faute de réponse valable de la part de leur direction. Ils demandent au préfet d'intervenir auprès de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et du directeur du C.F.R. au sujet des grèves du 5, 22 et 23 juin¹³³. La requête repose sur le fait que

¹²⁹ P.EVE, op. cit, pp. 1183-1186.

¹³⁰ ADR 41W145, « Lettre n°10 – Revendications – au préfet », 26 juin 1953.

¹³¹ La question de la revalorisation salariale est évoquée à la fin de la guerre en 1945, référence p.28.

¹³² ADR 41W145, « Lettre n°944C », 8 juin 1953. Le préfet se réfère à la lettre du 8 juin 1953 à la C.G.T. et à la séance du 30 juin au Conseil général.

¹³³ ADR 41W145, Lettre adressée au préfet, 17 juillet 1953.

ces journées soient bien décomptées des congés des grévistes et non pas retenues sur les salaires. La relation délicate entre les employés et la direction conduit cette demande auprès de Pierre Philip. Cette demande confirme la position de médiateur et de « police des conflits » qu'il occupe sur le territoire réunionnais. Les syndicalistes Raymond Hoareau et Victor Pignolet insistent sur le caractère dramatique des retenues : l'impact familial est un argument poignant. L'autre point sur lequel ils mettent l'accent est l'inégalité toujours existante entre les salaires des agents du C.F.R. et du port et ceux des autres services de la collectivité. Cette recommandation des syndicalistes dépasse les frontières politiques et dévoile le caractère indispensable d'avoir des élus et des hauts représentants pour la cause des cheminots. Les échanges avec le représentant du gouvernement semblent plus fluides qu'avec les dirigeants de la régie départementale. Il est important de noter que les noms des élus ne figurent pas dans ces lettres : leur rôle est-il minime dans ces revendications ? Quelle est la place des députés communistes dans les combats ? Certes, les mentions des parlementaires Piot et Vergès apparaissent mais elles sont anecdotiques¹³⁴. Le préfet a donc un rôle essentiel :

*« Je vais quitter la Réunion, et dès mon arrivée à Paris, je me propose de prendre contact avec les directeurs intéressés des Ministères des Finances et de l'Intérieur, afin que le budget de la Réunion nous soit retourné au plus tôt, avec les avantages que j'ai réclamés, particulièrement pour les agents du C.F.R. »*¹³⁵.

Il convient de rappeler que le préfet représente l'Etat et détient le pouvoir exécutif dans le département. À ce titre il incarne le pouvoir des ministres : son contrôle s'exerce *a priori* sur les actes des collectivités¹³⁶. Son pouvoir possède des limites : la sollicitation des secrétaires généraux des syndicats ne peut être satisfaite pour une raison qu'il n'explique pas. Est-ce une simple limitation de pouvoir, dans le sens où il ne peut pas interférer dans la société ou est-ce un rapport de force dans lequel il s'interdit de prononcer son jugement ? Le chemin de fer de La Réunion, bien qu'il soit sous la régie départementale, demeure une société privée dans laquelle les pouvoirs des élus publics sont limités. En ce sens, les décisions concernant les retenues sur les salaires n'appartiennent pas aux collectivités mais au conseil d'administration du C.F.R. Toutefois, il ne faut pas omettre que derrière ce cadre administratif, la position politique influence les choix. Le préfet, représentant de l'Etat, est dans une position délicate : il incarne la position du gouvernement en place. Au niveau national, la IV^e République est instable car elle connaît une succession de gouvernements et de dissolutions d'assemblée. Cette

¹³⁴ ADR 41W145, « Note de renseignements », n°1097 RG.

¹³⁵ ADR 41W145, Lettre n°1049C, 22 juillet 1953.

¹³⁶ <https://www.vie-publique.fr/fiches/20169-role-du-prefet-departement>, consulté le 20.03.2020.

période d'échanges entre les syndicats et le préfet correspond au gouvernement Laniel – du 28 juin 1953 au 16 janvier 1954 - ; ce gouvernement connaît beaucoup de grèves au niveau national. Ces rebondissements politiques laissent place à un gouvernement dit neutre. L'année 1953 est également marquée, au niveau local, par des successions de grèves dont celle qui a commencé le 15 mai 1953 et a duré 9 semaines. Elle concerne une plus large communauté de travailleurs : cette union est caractérisée d'historique car elle a su tenir dans le temps et malgré les conditions difficiles¹³⁷. Le rôle des élus du P.C.R. n'est pas à oublier dans cette grande et longue manifestation qui réunit les Réunionnais et les Antillais. À l'heure de la rédaction de cette lettre, les fonctionnaires retournent à leur travail.

Les grèves vues par la presse locale exposent les différentes visions des événements. Le journal communiste, *Témoignages*, titre « *Nouvelle victoire des travailleurs* » et ajoute « *Le Conseil Général décide le renvoi en commission des questions concernant : la cession du port à la Chambre de Commerce et les questions intéressant le C.F.R.* »¹³⁸. Encore une fois, cet article confirme le lien indéfectible des cheminots et des dockers. La place des élus communistes dans la cause des ouvriers est prouvée : « *Une commission est désignée avec la participation de nos camarades de Lépervanche et Paul Vergès en vue de l'étude de ces 2 questions* ». Léon de Lépervanche et Paul Vergès occupent leur fonction malgré les répressions à l'encontre du P.C.R. : dans cette commission créée pour statuer le sort des dockers et des cheminots, tous les groupes politiques sont représentés. Le renvoi de toutes décisions concernant la cession du port et du C.F.R. est considéré comme une victoire par le journal communiste « *importante victoire des travailleurs et un net recul de la Réaction qui comptait faire voter à l'esbrouffe les 2 questions à l'ordre du jour...* ». Cela fait suite au rapport préfectoral relatif à la cession des matériels du port et de la motion avec vote nominal. La motion de vote nominal présentée par le groupe communiste et progressiste lors de la deuxième session extraordinaire, le mardi 20 septembre 1955 concerne :

- « *Que de telles décisions engagent gravement les financements départementales (sic) qui pourraient, sans compensation, être appelées à combler le passif de l'ex-C.P.R., alors que l'ancienne colonie et le Département, ont seuls supporté le poids de cet équipement ;* »

¹³⁷ ADR 41W145, Lettre adressée au secrétaire général, 30 juillet 1953.

¹³⁸ ADR 41W145, « Nouvelle victoire des travailleurs », *Témoignages*, 23 septembre 1955.

- « *Que leurs répercussions économiques et sociales pourraient être lourdes du seul fait que le Conseil Général ne serait plus consulté sur les modifications tarifaires accordées aux organismes concessionnaires* »
- « *Que malgré les assurances formelles de la Préfecture, réitérées à maintes reprises au Conseil Général, des licenciements massifs des cheminots, marins et ouvriers ont eu lieu sans aucune compensation* »
- « *Que les décisions qui lui sont demandées engagent ainsi le sort de 523 cheminots, d'une centaine d'agents des docks et de 200 employés ouvriers au Port* »
- « *Que sur la base des chiffres actuellement connus l'exploitation d'ensemble du Port et du Chemin de Fer fait ressortir un bénéfice de l'ordre de 54 millions.*¹³⁹ »

L'assemblée décide des deux points suivants :

- « *Qu'aucune décision ne sera prise tant que le Conseil Général n'aura lui-même – établi le bilan réel de l'ancienne régie du C.P.R. – évalué les installations à concéder comme les conditions de cette concession – et accordé au personnel toutes les garanties qu'il est en droit d'attendre* »
- « *Qu'aucun licenciement nouveau ne sera prononcé jusqu'à ces décisions* ».

La situation inquiétante des agents est prise au sérieux par les membres qui composent le Conseil général. L'avenir des agents du C.F.R. et du port intéresse la population puisque beaucoup de familles et d'entreprises en dépendent : il est question du futur des transports sur l'île.

La Démocratie publie la lettre adressée au député M. Babet, après les interventions faites en accord avec le député M. de Villeneuve et les sénateurs, messieurs Cerneau et Repiquet, pour les retraités du chemin de fer de La Réunion¹⁴⁰. Les principaux points abordés par le Général Corniglion–Molinier du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme sont :

- Un rappel de la lettre du 29 juillet 1955 évoquant la situation de la régie départementale du chemin de fer de La Réunion est désormais disponible par la fermeture de la branche sud.
- Les dispositions sont arrêtées pour les indemnités des licenciements à ceux qui ne peuvent prétendre à la pension à jouissance immédiate.
- Le projet de décret portant sur l'affiliation du personnel du chemin de fer de La Réunion à la Caisse autonome mutuelle de retraite est en attente des signatures nécessaires du

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ ADR 41W145, « En faveur des retraités du C.F.R. », *La Démocratie*, 30 septembre 1955.

président du conseil des ministres. Il espère le voir paraître prochainement dans le Journal Officiel.

- Les dispositions de la convention collective nationale des V.F.I.L.¹⁴¹ non applicables dans les départements d'Outre-mer. La suggestion étant de calculer les indemnités de ceux qui n'ont pas droit à la retraite lors du licenciement et du choix de modalités compatibles avec le statut particulier du personnel.

Ces axes font suite aux débats et aux grèves portant sur la question des retraites suite aux licenciements et à la fin progressive du chemin de fer. En somme, les mesures sont prises afin de préparer la fin du trafic du côté ouest-sud. Les indemnités sont des sujets inquiétants pour le personnel : quel avenir les attend ? Cette réponse du ministère donne suite au télégramme transmis par M. Babet. Le député fait le point sur la situation dans l'île par rapport à la grève des dockers :

- La demande d'augmentation de 15% des salaires des dockers conduit à la mise en grève.
- Le remplacement : l'administration a décidé de licencier des agents et des ouvriers du C.F.R. sans indemnités ni reclassement mais offre la possibilité de l'embauche comme docker. Cependant, ils n'ont pas d'aptitude physique pour assurer ces fonctions.
- La situation est difficile et nécessite l'intervention du ministre dans la situation des dockers.
- La nécessité des indemnités pour les personnels licenciés est également urgent pour éviter les débordements. Le député appelle un retour au calme.

Les événements deviennent compliqués au point de pousser le député de la droite à plaider la cause des cheminots afin d'obtenir la paix sociale. L'efficacité de la grève est mise en exergue dans ce cas précis.

Dans ce même journal, le journaliste fait le choix de publier l'appel lancé par l'U.D.-C.G.T.¹⁴² au début de la grève des dockers¹⁴³. L'Union départementale des syndicats des C.G.T. fait des appels successifs aux différentes catégories sociales de la société réunionnaise. Chaque message est personnalisé en fonction des luttes et combats de chaque strate. Le premier est adressé aux travailleurs de La Réunion, les ouvriers et les employés. Les salaires sont qualifiés de famine et quand ce n'est pas le cas, ils connaissent « *le chômage et la misère* » et toujours « *l'inquiétude du lendemain* ». Le syndicat met en avant la situation précaire des ouvriers et employés,

¹⁴¹ Voies ferrées à intérêt local.

¹⁴² En 1952, l'Union départementale C.G.T. compte 1 975 adhérents et compte parmi elle des dockers, du personnel du P.T.T., du personnel du C.P.R., du personnel de la santé et des agents de lycée. Source : P. EVE, *Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968*.

¹⁴³ ADR 41W145, Publication de l'appel de l'U.D.-C.G.T. au début de la grève des dockers.

probablement basée sur les anciennes revendications de grèves. Le deuxième appel est lancé aux petits et moyens planteurs. Cette précision vient en opposition aux usiniers traités de voleurs, « [...] *du vol de vos terres par le contingentement des usiniers* ». Le sort des planteurs et des ouvriers est considéré comme identique : ils représentent les rouages de l'économie grâce à la production, l'acheminement et au transport de marchandises. Les fonctionnaires, les artisans et les commerçants sont également concernés par l'appel à la grève. Les syndicalistes rappellent leur manifestation contre les discriminations raciales et la lourde charge des impôts et des taxes¹⁴⁴. Cependant, ils ne développent pas plus d'arguments. L'union des syndicats pointe du doigt ceux qu'il considère comme étant les malfaiteurs « *CE SONT CETTE POIGNEE D'HOMMES QUI SONT A LA FOIS USINIERS, GROS PROPRIETAIRES, GROS IMPORTATEURS ETC...* »¹⁴⁵. La masse est mise en opposition au petit nombre d'exploitants et encourage ainsi toutes les catégories à s'unir pour une cause commune. Les représentants syndicaux sollicitent les travailleurs de tout type à s'unir à la cause des dockers. Ils veulent obtenir les 15% de majoration de salaire promis depuis 1953 : leur réclamation est « juste et modeste ». L'union permet d'éviter le cas des briseurs de grève :

« L'Administration et les Usiniers comptent sur le chômage pour recruter des briseurs de grève ! QUE PARTOUT LE MOT D'ORDRE DE TOUS LES TRAVAILLEURS SOIT : Pas un seul Travailleur pour briser la lutte de leurs frères dockers ».

L'objectif est de faire bloc pour repousser la position des dirigeants et les autorités : ce blocus force la main pour une avancée rapide des conditions de vie. Cet esprit combatif demeure chez les prolétaires à qui on veut ôter l'outil de travail. En assemblée, son sort est discuté et dans les rues son maintien est revendiqué. En 1953, le chemin de fer est jugé non rentable pour l'économie de La Réunion. Pourtant entre 1946 et 1952, la modernisation du matériel avait repris mais le préfet a décidé de l'abandonner par étapes. Cette situation est intenable pour les ouvriers : le 10 août 1953 une grève éclate. Pour le Progrès¹⁴⁶, le mutisme est une réponse brutale pour les employés voués au licenciement.

Parallèlement à cela, les usiniers et les camionneurs profitent de la situation pour acheminer les productions. Les prix pratiqués par les conducteurs de camions sont très bas et permettent aux industriels de faire des économies, comparés aux prix appliqués par le train. À la suite de cette grève, les travailleurs obtiennent satisfaction d'une augmentation de 50,5% des salaires des titulaires et des assimilés. Cette note positive est permise par ordre du préfet au directeur

¹⁴⁴ ADR 41W145, Note de renseignements – A/S réunion de l'ex-comité d'entente – n°1.106/R.G. 11 août 1953.

¹⁴⁵ Ibid.

¹⁴⁶ P. EVE, *Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968*, thèse dirigée par Jean-Louis Miège, université de Provence, 1989. ADR, 1 PER 82/31, Le Progrès, 12/8/1953, « Pour les cheminots ».

Zimmer. Mais en même temps que se profilent les combats des planteurs et des ouvriers pour sauver l'usine de Quartier Français, les syndiqués du C.F.R. rallient toutes les forces pour empêcher la suppression du rail entre Saint-Pierre et Le Port¹⁴⁷. Avec l'aide des organisations syndicales et politiques, ils souhaitent obtenir du ministère l'annulation de sa décision et d'éviter le licenciement de 500 personnes en juin 1955. Le syndicat réclame le maintien des agents ayant travaillé de 10 à 20 ans car l'acte du licenciement est jugé déloyal. Ce licenciement n'est pas envisageable puisqu'il n'y a pas de caisse de chômage dans le département. La suppression a bien lieu et amène une appréhension grandissante chez les syndicats. Le licenciement du personnel est effectif mais la promesse du reclassement dans la régie routière n'est pas tenue : sur 270 agents, 5 se retrouvent dans la régie. Les agents retraités attendent la liquidation de leurs dossiers ; ceux qui sont mis dans une retraite anticipée touchent leur indemnité de licenciement en attendant la retraite.

Dans les débats portant sur la suppression du chemin de fer, les conseillers généraux ne manquent pas de pointer du doigt les partis politiques ayant leur part dans l'affaire. Claude Marion revient sur les arguments avancés par Léon de Lépervanche concernant l'intervention du député Babet¹⁴⁸ sur la suppression du chemin de fer. Absent du conseil, Marion plaide sa cause en rappelant le patriotisme du député envers l'intérêt de son île. L'initiative vient du « *bout de table*¹⁴⁹ » selon lui : une manière de désigner les communistes. Chaque sujet discuté en assemblée est propice à remettre en cause les choix des communistes. En mettant en cause les décisions de ces élus en public, le conseiller général provoque le doute chez ses collègues et minorise leur capacité devant l'assemblée. Cette méthode détournée est comprise et suscite l'indignation chez Henri Lapière, élu communiste : il refuse l'appellation « *bout de table* » pour désigner le groupe communiste. Le conseiller général de droite désigne ces opposants de façon probablement géographique, mais surtout sur l'échiquier politique. Claude Marion pointe du doigt le vote du Conseil général pour la suppression du chemin de fer, alors à majorité communiste. Il accuse ainsi leur revirement de position sur le sort du chemin de fer : autrefois les communistes souhaitaient la fin du rail, ils se placent désormais comme son défenseur devant l'assemblée. Par cette insinuation, l'élu de la droite indique l'inconstance des communistes dans les choix et les intérêts de l'île, d'une part dans la question de l'abandon du

¹⁴⁷ Ibid. pp. 1191-1199.

¹⁴⁸ Raphaël Babet est né le 24 juillet 1894 à Saint-Pierre. Il est propriétaire d'un trust de transports routiers à Paris. Il est élu député de La Réunion de 1946 à 1957. Homme de confiance des usiniers, il s'est beaucoup intéressé à la question du sucre. Source : P. EVE, Le syndicalisme à La Réunion de 1900 à 1968.

¹⁴⁹ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général. Intervention de Claude Marion.

train mais en filigrane, la question du statut de La Réunion. En effet, les partisans du C.R.A.D.S. militent pour l'autonomie de l'île après la déception des effets de la départementalisation. L'attaque cible particulièrement Léon de Lépervanche : il était président du Conseil général en 1946 et est considéré comme l'une des figures emblématiques de la reconnaissance de La Réunion comme département. Pour se défendre, l'élu confirme ce vote pour la suppression mais rappelle le contexte de l'époque : l'absence de réalisation du programme routier amène l'assemblée à revenir sur sa décision. Il implique également M. Marion dans ce vote et revient sur les interventions de M. Babet. Celui-ci a prononcé ses mots « *l'heure est venue de vous prononcer sans équivoque pour la suppression du chemin de fer* ¹⁵⁰ ». Dans ce débat, le ton monte et les deux camps se fustigent à coups d'accusations ; cela dit la mémoire semble intacte quant aux allocutions des adversaires : « *Je ne m'intéresse pas à votre cas, parce que vous avez également envoyé cette lettre au député Vergès, et que vous n'avez rien fait pour mon élection* ¹⁵¹ ». C'est ainsi que De Lépervanche souligne le désintéret de Raphaël Babet concernant le sort des cheminots et des ouvriers sur fond de choix politique. Néanmoins, pendant les grèves ce dernier a, quelques années plus tard, une participation plus ou moins active en faveur des agents du chemin de fer et des travailleurs¹⁵².

B) UN GOUVERNEMENT DE DROITE : L'ARGUMENT DE LA MODERNISATION

L'assassinat d'Alexis de Villeneuve¹⁵³ recadre la scène politique après la fin de la guerre. La vie des partis politiques est mal organisée au départ avec une première bipolarisation entre communiste et anti-communiste. Le Rassemblement du peuple français ¹⁵⁴, lié avec le Mouvement Républicain Populaire¹⁵⁵ et diverses droites est la première action d'union. La Réunion est considérée comme une colonie même après la départementalisation aux yeux des

¹⁵⁰ Ibid, paroles supposées de Raphaël Babet rapportées par Léon de Lépervanche.

¹⁵¹ Ibid, paroles supposées de Raphaël Babet rapportées par Léon de Lépervanche.

¹⁵² ADR 41W145, « En faveur des retraités du C.F.R. », *La Démocratie*, 30 septembre 1955.

¹⁵³ Alexis de Villeneuve, né le 16 mai 1906 et décédé le 25 mai 1946 est un homme engagé très jeune dans la politique de La Réunion. Il occupe les fonctions de conseiller général de Saint-Benoît en 1934 puis conseiller municipal dans la même ville en tant que 2^e adjoint du maire. En 1938, il est élu maire de Saint-Benoît. Il prend la tête du Mouvement républicain populaire en mars 1946 et s'engage dans une lutte politique contre le CRADS, précisément dans les élections de la première circonscription contre Raymond Vergès. C'est lors d'un meeting à Saint-Denis qu'il est abattu le 25 mai 1946. Source : mi-aime-ou.com et https://data.bnf.fr/13752573/alexis_de_villeneuve/ consulté le 10.04.2020.

¹⁵⁴ Rassemblement du peuple français est fondé par Charles de Gaulle le 14 avril 1947, il se positionne à droite. Il disparaît le 13 septembre 1955. Source : france-politique.fr consulté le 14 mars 2020.

¹⁵⁵ Le mouvement républicain populaire est créé en 1944, il se positionne au centre droit et a une idéologie de démocrate-chrétienne.

autorités et des gaullistes métropolitains¹⁵⁶. Combattre les communistes sur tous les fronts est le mot d'ordre comme nous montre l'exemple ci-dessous.

L'ordonnance n°60-1101 du 15 octobre 1960, 1er article :

« Les fonctionnaires de l'Etat et des établissements publics de l'Etat en service dans les DOM dont le comportement est de nature à troubler l'ordre public peuvent être, sur proposition du préfet et sans autre formalité, rappelés d'office en Métropole par le Ministre dont ils dépendent pour recevoir une nouvelle affectation. Cette décision de rappeler est indépendante des procédures disciplinaires dont ces fonctionnaires peuvent faire l'objet. Elle est notifiée par l'intermédiaire du préfet, qui peut prendre toutes mesures nécessaires à son exécution ».

Cette mesure restrictive à l'égard des fonctionnaires communistes relate le rapport de force qui existe entre les deux blocs. Si l'on considère qu'être fonctionnaire consiste en l'obéissance au gouvernement, alors les « séparatistes » sont des menaces au bien-fondé de la République. Le préfet Perreau Pradier est l'arme du gouvernement sur l'île. Né en 1911 et décédé en 1981, il est le fils du ministre Pierre Perreau Pradier. Il est décoré de la Croix de Guerre et de la Rosette de la Résistance, de la Légion d'honneur en janvier 1962 par Michel Debré. Dans son parcours politique, il est tout d'abord attaché au cabinet du président du Sénat en 1931, puis devient préfet de Vendée en 1954. Son arrivée dans l'île en 1956 marque particulièrement sa carrière. Son poste se caractérise essentiellement par le combat contre les communistes au travers des campagnes électorales : cela passe par des démissions des conseillers municipaux, la mise en place de délégation spéciales et le contrôle des opérations électorales. Avec l'ordonnance du 15 octobre 1960, ses pouvoirs sont renforcés et il n'hésite pas à sanctionner et expulser plusieurs fonctionnaires communistes.

L'accident de car, qui fait 27 morts et 31 blessés en mars 1967, coïncide avec les élections législatives et devient un objet de plus dans la campagne. Les communistes réagissent suite à l'accusation du chauffeur dans la presse du 3 avril 1967¹⁵⁷ :

« Dès le début, nous avons mis en cause une certaine politique dans ce pays qui sacrifie la sécurité au prestige, pour ne pas dire le « tape à l'œil » et qui fait que notre réseau routier est loin de correspondre au niveau de circulation actuelle. De là à mettre toute la responsabilité –

¹⁵⁶ G. GAUVIN, *Michel Debré et l'île de La Réunion*, éditions Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2006, pp. 134-135.

¹⁵⁷ G. GAUVIN, *Michel Debré et l'île de La Réunion*, éditions Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2006.

ou presque – sur le chauffeur, il n’y a qu’un pas. Ce pas a été franchi. Un journal « aux 20 000 familles » a été jusqu’à tenter de saluer la mémoire de ce chauffeur tué lui aussi dans ce tragique accident. (...) Les victimes ont eu droit aux larmes « officielles » et aussi aux télégrammes : Billote, Debré, (Macé fraîchement « élu » de la 2^e circonscription a préféré s’abstenir et on ne sait s’il faut lui en savoir gré). Que reste-t-il de tout cela, sinon une révoltante publicité qui a frisé l’indécence ? Car enfin, dans ce car, il n’y avait pas que des enfants d’école (innocentes victimes d’une politique qui les dépasse) ; il y avait aussi de nombreux pères de familles, des travailleurs obligés de fuir Trois Bassins pour aller chercher du travail ailleurs ».

Le rôle des journaux est souligné ici : ils sont des instruments dans les mains des politiciens. Le JIR du 3 avril 1967 mise sur l’entraide aux familles des victimes et insiste sur le caractère compatissant de Debré¹⁵⁸. Cet exemple illustre la puissance journalistique et politique dans ces années 1960 et montre la façon de mettre en scène un fait divers pour avancer des idées politiques. Un constat est fait : la lutte contre les communistes est belle et bien engagée. Les élections sont des terrains d’affrontement idéologiques et physiques entre les partisans. Les dénonciations reposent sur les attitudes, la situation nationale (les décisions gouvernementales, les crises d’indépendance) et mondiale (la situation en URSS, les voyages de Paul Vergès dans les pays communistes). Cependant, la population est préoccupée par la gestion de la vie quotidienne et se trouve éloignée des actualités mondiales sur les actions soviétiques et celles du bloc de l’Ouest.

Les problèmes de la décolonisation française habilite le Premier ministre à s’occuper des Outre-Mer, charge anciennement confiée à un ministre. La nouvelle création suite au décret du 8 janvier 1959 conduit le Premier ministre à être en charge du Sahara, des TOM et DOM et de l’énergie atomique¹⁵⁹. C’est un regroupement de différents ministères appartenant à la France d’Outre-Mer, des affaires étrangères et de l’Intérieur. Une sorte de concentration des pouvoirs se met en place et un repli de l’hexagone¹⁶⁰ annonce la fin de l’expansion française et l’échec de l’assimilation. La relation entre la Métropole et l’Outre-Mer doit être réorientée¹⁶¹. Pour le

¹⁵⁸ Ibid.

¹⁵⁹ F. PAYET, Réunion politique : départementalistes contre autonomistes 1959-1983, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2011.

¹⁶⁰ Expression empruntée à Pierre Legendre in Histoire de l’administration de 1750 à nos jours, ed. PUF, Paris, 1968, p.558, cité dans F. PAYET, Réunion politique, op.cit.

¹⁶¹ Ibid., le temps est à la réorientation pour éviter les pertes des territoires.

député Michel Debré¹⁶², les départements et territoires sont les moyens de rayonnement mondial, surtout dans le contexte de guerre d'indépendance en Algérie. Le gouvernement ne veut plus perdre aucun « bastion ». L'action politique est attachée dans l'optique de conserver la grandeur de la France. En effet, Michel Debré désire montrer l'intérêt des départements d'outre-mer à Paris et également à La Réunion lorsqu'il devient député de l'île en 1963¹⁶³. Pendant ce temps les communistes et autres élus de l'île se mobilisent contre une départementalisation léthargique et Michel Debré met en place une départementalisation adaptée. Son but est de mettre à niveau le régime administratif en fonction des spécificités de l'éloignement avec la Mère patrie et de concentrer les efforts sur le développement économique et social. Ces réajustements sont possibles par les deux décrets du 26 avril 1960. A travers cela, les conseils généraux et les préfets ont plus de facilité à appliquer les législations en vigueur. Ainsi, le Conseil général peut gérer et répartir les fonds provenant du F.I.D.O.M. Les pouvoirs du préfet sont renforcés car il représente le seul et unique ordonnateur secondaire pour les dépenses civiles de l'Etat. Face à cela, les autonomistes et communistes se sentent revenir au pouvoir colonial. La traduction de ces décrets a deux types de résonance : d'une part, une volonté de donner plus de pouvoir et « d'autonomie » aux départements qui se sentent lésés et d'autre part, l'action est jugée comme sournoise car elle vient réduire la liberté d'un groupe. Le problème réside dans l'application de l'abstrait au réel. La vie politique étant bipolarisée dans l'île, la place des demi-mesures n'existe pas. La loi programme du 30 juillet 1960 fait suite à cette volonté de donner les moyens à l'outre-mer.

« La loi de programme du 30 juillet 1960 consacre aux investissements publics un volume de crédits de près de 650 millions de nouveaux francs pour les années 1961, 1962, 1963, soit près de 220 millions par an, alors que dans les mêmes départements le montant total des investissements publics de 1946 à 1959 s'était élevé à 1 226 millions de nouveaux francs, soit approximativement un rythme annuel de 94 millions par an. »¹⁶⁴.

¹⁶² Michel Debré (15 janvier 1912 - 2 août 1996) est un homme politique qui démarre sa carrière auprès de Charles de Gaulle en tant que commissaire de la République. Adhérent au Rassemblement du peuple français (RPF), il milite favorablement le retour de De Gaulle. Michel Debré devient Garde des sceaux et rédige la Constitution de la Ve République. Il est Premier ministre avant de venir se présenter pour les élections législatives de 1963 afin d'éviter que La Réunion tombe dans l'indépendance également – suite à l'Algérie – et ainsi de contrer les communistes sur l'île. Il travaille au développement économique et social de l'île ; ses actions officialisent le tournant dans le département de La Réunion.

¹⁶³ G. GAUVIN, *Michel Debré et l'île de La Réunion*, éditions Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2006, pp. 15-16.

¹⁶⁴ G. Gauvin, *ibid.* AHC, 2DE40.

Le souhait de développer les infrastructures économiques à plusieurs niveaux est clairement établis par cette loi-programme. Le but consiste dans l'amélioration du niveau de vie pour ne pas créer de faux échos avec la Métropole et d'être une véritable source d'économie pour la France : c'est un investissement sur le long terme. La loi du 26 décembre 1960 vient accompagner cette dynamique de croissance avec l'allègement fiscal sur les impôts pour les particuliers, ceux qui mettent en valeur leur terre pour le développement de la culture et pour les sociétés venant s'installer dans l'île. Le mot d'ordre est de créer la richesse par l'emploi mais à côté de cela, le nombre grandissant de la population inquiète les « gérants » du territoire Réunionnais. Dans la promesse de la départementalisation figure celle des aides sociales pour tous à plusieurs niveaux. Dans ce cadre social et économique, La Réunion reste un territoire sous-développé au début de la décennie 1960. Pour ce cas précis, la croissance économique repose sur la rente sucrière. Il convient de la développer au mieux afin de la rendre plus performante, efficace et d'éviter au maximum les pertes à quelque niveau que ce soit¹⁶⁵. C'est là qu'intervient la question du transport de marchandises : il faut gagner du temps, être rapide, porter le plus de charges possibles et coûter moins cher aux autorités. Bien avant la publication de cette loi, la question est débattue dans les séances du Conseil général. Cette législation apporte une mesure de plus pour légitimer la condamnation du chemin de fer.

Face à l'ampleur de la tâche pour relever l'économie réunionnaise, la première étape consiste à connaître quelles sont les sources de rentabilité : pour cela, Michel Debré incite l'I.N.S.E.E à faire un travail plus pointilleux et attentif dans les D.O.M, à partir de 1966. Connaître permet au service départemental de mieux agir. Les autres défis sont également l'électrification de l'île, surtout pouvoir produire de l'électricité devient primordial. La Réunion est un vaste champ de bataille pour le député (bataille démographique, bataille sociale et bataille économique). Comment parler de développement économique sans s'intéresser à l'infrastructure et plus précisément au réseau routier ? Impossible de passer à côté de la rénovation et de la création des routes qui régulent l'économie insulaire. Cet aspect porte une marque politique : en effet tous les fronts sont possibles dans une vie politique binaire. Le plus grand élément accompli en matière d'aménagement est la construction de la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession de 15kms au lieu de 42kms pour la route de la Montagne. Elle a commencé en février 1959 et reçoit l'aide bénéfique de la loi programme de 1960. Son achèvement se fait en juillet 1963 pour le plus grand bonheur des penseurs et des bâtisseurs. Ce projet coûte extrêmement cher au point où les autorités locales et l'inspecteur de l'Equipement pensent à

¹⁶⁵ Ibid. pp.19-21.

installer un péage pour combler les dépenses occasionnées par cette route. Le collaborateur Etienne Edric suggère d'abandonner cette idée¹⁶⁶.

« A notre avis, cette mesure tout à fait impopulaire aurait un effet psychologique des plus désastreux. (...) Cette opération ne gênerait nullement les gens aisés qui résident à Saint-Gilles et viennent travailler à Saint-Denis ou inversement. Mais combien sont-ils de petits fonctionnaires créoles, employés, ouvriers, et même certains dockers ayant un véhicule dont ils se servent pour aller au travail et, dans bien des cas, ils rentrent déjeuner à Saint-Denis.¹⁶⁷ »

Cet extrait souligne le caractère social de la route : elle est empruntée par toutes les catégories de personnes possédant une voiture. Ce choix d'installation de péage doit être pensé à différentes échelles. En effet, le collaborateur de Debré fait mention des travailleurs n'ayant pas la possibilité de payer cette charge supplémentaire. Si un travailleur souhaite acheter une voiture, il est nécessaire dans un premier temps d'apprendre à conduire, puis il lui faut de l'argent et le crédit nécessaire pour acquérir une voiture. Suite à cet achat, arrivent les coûts d'entretiens : carburants, assurance, réparations. Si les pouvoirs publics ajoutent à ces dépenses celle du péage, la voiture garde en quelque sorte sa place de bien élitiste. Les choix des pouvoirs publics incluent tous ces paramètres divers et utiles pour satisfaire le plus grand nombre. Dans l'exposé que fait Edric, la seule catégorie qui ne serait pas atteinte psychologiquement par cet ajout seraient les gens aisés. Le contraste est établi entre les personnes aisées de Saint-Gilles et les petits fonctionnaires créoles. Dans la représentation mentale de la population réunionnaise, une différence est faite entre les deux types de personnes vivant à La Réunion. Ceci est un fait : la plupart des cadres viennent de Métropole puisque l'île souffre d'un manque de formation. La formation professionnelle et la recherche d'employeurs conduisent les autorités à proposer une formation à l'Hexagone et permettent une implantation des sociétés métropolitaines à La Réunion. Le péage pèse également sur les prix appliqués aux taxis et les transports en commun. Ce système n'est pas appliqué : le député recherche d'autres moyens auprès de la banque européenne d'investissement et des marchés publics. Les autres infrastructures essentielles développées à cette même période sont le port et l'aéroport. Ces années sont ponctuées par le mot « modernisation ».

¹⁶⁶ Ibid. pp. 87-91.

¹⁶⁷ Ibid. AHC, 9DE26.

Face au sujet du devenir des agents de l'ancien C.F.R, les autorités locales restent pragmatiques. Le préfet prévoit une solution de reclassement dans les infrastructures routières dès 1954¹⁶⁸. Il se veut rassurant quant aux inquiétudes exprimées par les cheminots, représentés par les syndicats et les élus communistes. La stratégie qui consiste à diviser pour mieux régner est observable dans la manœuvre de l'autorité nationale face aux grèves consécutives. La démarche se veut aussi économique : affaiblir le train dans ses rentes pour justifier l'abandon de ce mode de transport. Les mobiles de ce « meurtre » du *ti-train* peuvent être motivées par les lobbys économiques, l'implantation des grandes sociétés dont les pouvoirs publics et d'autres personnes influentes profiteraient. Pour la droite réunionnaise, dissoudre le chemin de fer est un moyen efficace pour imploser le bastion communiste et permettre un éparpillement de ses adhérents. L'objectif est de diminuer la force des « séparatistes » et conserver l'île sur son statut de département français. C'est une victoire politique avant d'être une réussite économique.

« Toute une historiographie considère cette période comme un apogée. Examinant le triptyque ouvriers – CGT – parti communiste, elle repère une stabilité de l'encadrement en ses bastions et valide, quitte à le nuancer, un discours communisant selon lequel le monde ouvrier se retrouve dans « ses » organisations et en élit « ses » représentants. L'hypothèse d'une large adéquation entre la classe et le mouvement ouvrier repose de toute évidence sur des réalités incontestables ; mais elle néglige d'autres signes, pourtant facilement repérables, qu'il s'agisse des imprégnations socialiste, catholique ou conservatrice du monde ouvrier ou l'implantation ouvrière au-delà de ses bastions supposés.¹⁶⁹ ».

Le rail réunionnais implique des idéaux politiques, notamment dans le monde ouvrier. Ce foyer de revendications est vu d'un mauvais œil par les pouvoirs publics locaux : cette fermeture est une lutte entre deux partis politiques qui se transpose sur une confrontation entre deux façons de penser La Réunion de la deuxième moitié du XXe siècle. Il est impossible de dissocier cet acte de l'arrière-pensée politique et du poids social qu'elle engage.

¹⁶⁸ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

¹⁶⁹ Ibid.

3. LES HABITUDES ET COMPORTEMENTS FACE AU CHEMIN DE FER ET A LA ROUTE

Le chemin de fer a non seulement un aspect économique et politique, mais s'insère dans la vie quotidienne des Réunionnais. La voiture n'est pas encore le transport privilégié mais pendant ces années déterminantes, elle emprunte la voie du tout-automobile. La transition des transports est également une histoire de mentalité.

A) TEMOIGNAGES D'USAGERS : DE LA LOCOMOTIVE A LA VOITURE

❖ Les témoignages dans la presse

Basés sur les articles de journaux, les témoignages permettent un autre point de vue sur la suppression du chemin de fer et sur les reconversions après les pertes d'emplois. Ces témoignages permettent de mesurer la nostalgie, les avis sur le chemin de fer, les conditions de travail et les souvenirs rattachés au petit train. Dans cette analyse, il faut observer les paroles rapportées avec une certaine prudence. Les témoignages des articles de presses sont soumis à divers aléas. Premièrement, le rapport aux souvenirs : ils peuvent s'altérer avec le temps et peuvent être influencés par le temps présent et les critiques contre l'automobile.

Pour la plupart des anciens agents et usagers, le train est un transport sûr et efficace. Le témoignage de Joseph Lucien Lépinay montre l'utilité du train : il sert à transporter ses enfants à l'école¹⁷⁰. Habitant sur Saint-Paul, la poursuite des études se fait dans le chef-lieu à Saint-Denis, le train est donc utile pour la poursuite des études et assurer un meilleur avenir, probablement en l'absence de bus scolaire. Le chemin de fer lui a permis de voyager à travers l'île, de la découvrir et de faire des rencontres. Le train permet également d'emmener les fidèles à la fête de la Salette, un des éléments incontournables pour les Réunionnais. Il révèle son efficacité et son utilité pour relier les habitants de l'île : « *Les gens venaient en foule et le C.P.R. affectait des wagons supplémentaires à l'occasion* ». Un autre chef de gare se souvient de la gare de Saint-Gilles, endroit stratégique pour les voyageurs : le voyage est long entre Saint-Denis et Saint-Pierre et la gare de l'ouest permet aux usagers de se reposer¹⁷¹. L'auteur de l'article interpelle les lecteurs sur ce temps révolu où les locomotives amenaient les maris au

¹⁷⁰ S. ISSOP, « Chef de gare ... sans gare », BDR, *JIR*, 19 août 2007, pp.12-15.

¹⁷¹ B. IDELSON, « L'ancien chef de gare se souvient : Saint-Gilles, dix minutes d'arrêt... », BDR, *Télé 7 jours*, n°417, juillet 1985, p.16.

travail, soit à Saint-Denis, soit à Saint-Pierre avant l'ouverture des bureaux. Pour cet ancien agent, le train n'avait que très peu de retard, et aucun doute ne plane sur sa fiabilité et sa sécurité autant pour les marchandises que pour les voyageurs. L'ancien chef de gare renseigne sur l'emprunt de ces transports en commun : le trafic est régulier et peu dense excepté les heures de pointes, des vacances scolaires et le pèlerinage de la Salette. Il faut comprendre le contexte de l'époque : les gens font des longs voyages pour des besoins de santé, voir leur famille ou des nécessités administratives. C'est aussi un moyen de déplacement au travail : une précision de l'auteur face à l'argument de l'utilisation de la voiture pour se déplacer du domicile au travail. Dans ces articles, l'avis du rédacteur transparaît dans les questions et dans l'écriture. Un autre témoin raconte sa vie au service du chemin de fer : Raymond Gaulin, ancien conducteur de l'autorail entre 1940 et 1963 évoque ses bons souvenirs¹⁷². Pour lui, l'autorail est plus sûr, plus rapide, plus propre que les précédentes locomotives. Cela n'a pas empêché la suppression de la société. Un fait marquant est resté dans sa mémoire : les intempéries de 1948 l'obligèrent à rentrer à pied de Saint-Benoît au Port puisque les rails étaient hors service. Cet épisode montre les difficultés de transports liées aux aléas climatiques. Néanmoins, l'ancien conducteur d'autorail assure qu'il n'a jamais connu de pannes car « ces machines étaient très fiables et bien entretenues ¹⁷³ ». Ce qu'ils craignent, ce sont les passages de bœufs et les éboulis. Pour Fabien Lanave, employé au service administratif du port de 1933 à 1967, le train est une bonne chose comparée à la voiture, qui manque de sûreté et aux cars qui ne sont pas assez réguliers¹⁷⁴. Le train était toujours à l'heure selon lui.

Les bons souvenirs liés aux gares, aux voyages et au train reviennent à la surface. Bruno Grondin, ancien chef de gare à Sainte-Suzanne, souligne l'importance de cette gare car elle est source de travail pour les habitants. Probablement, la gare procurait du travail pour les journaliers, pour ceux qui écoulaient leurs stocks de marchandises – cannes à sucre et autres – et ceux qui venaient vendre leurs produits à petite échelle. L'abandon de la gare est déploré par le témoin. D'autres souvenirs sont plus folkloriques : « *On entendait siffler le train, vite, vite, on s'habillait pour assister au débarquement des passagers ! Les gens venaient de partout vendre manioc, voêmes et pastèques...* ¹⁷⁵ », confie Carmen, 76 ans, présidente du club de troisième âge. C'est un espace de vente, de commerce pour les planteurs : la gare devient un

¹⁷² J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », BDR, *Le Quotidien*, 28 août 1999, pp.14-15.

¹⁷³ Ibid.

¹⁷⁴ K. BULARD, « A la vitesse d'un cheval au galop », BDR, *Le Quotidien*, 18 janvier 2004, p.10.

¹⁷⁵ P. LINQUETTE, « De Saint-Benoît à Saint-Pierre, sur les traces du chemin de fer, il était une voie... », BDR, *JIR*, 8 décembre 2002, pp.11-15.

marché fixe, un espace social où l'on peut vendre poissons frais, des fruits, des *bonbons piments*. La gare est un moment de partage dans une colonie – puis département – où les gens sont éloignés géographiquement les uns des autres :

« A Saint-Gilles, le croisement des trains provoquait les rencontres. La gare était remplie de marchands de colle pistache et de bonbons coco, des pêcheurs pour les poissons. Les cheminots avaient leurs habitudes près des boutiques pour un « verre de l'amitié ». A Saint-Denis, la boutique de référence était celui de Maxime en face de la gare ; au Port, celui de Trébola. M. Gaulin se rappelle les verres pris à la boutique : « à la boutique on allait boire un chocolat, une limonade ou un lève-tête comme un rhum citron ¹⁷⁶».

Mais très vite, la voiture commence à devenir l'alternative idéale pour aller plus vite. Jean-Marie Dupuis témoigne : *« (...) au début des années 60, on commençait à avoir des automobiles et pour aller à St-Gilles, il existait en queue de train une plateforme sur laquelle on embarquait la voiture à la gare pour la débarquer après la traversée du tunnel, côté Possession. On pouvait aussi emprunter la route de la Montagne. Parfois les jeunes prenaient le train et les parents faisaient la route. Ils mettaient le même temps et quand le train sortait du tunnel les passagers pouvaient voir les voitures descendre les derniers virages de la Ravine à Malheur ¹⁷⁷».* Le début des années 1960 voit le train tomber en désuétude face à la voiture qui symbolise une nouvelle ère dans l'île. Cet exemple montre une forme de concurrence entre le train et l'automobile et souligne en arrière-plan la lenteur du passage par la route de la Montagne. Pour lui, la voiture n'est pas considérée comme le malheur du train mais ses propos restent assez neutres : il se contente de raconter ses souvenirs.

Toutefois, certains journalistes soulèvent la question de l'abandon du chemin de fer et sur le ou les responsables de cette fermeture. Le journal *Témoignages* pointe du doigt les élus de droite et le gouvernement d'avoir mis fin au chemin de fer au lieu de le moderniser. Dans l'étude du dossier de presse, le portrait de Roland Jamin est présenté aux lecteurs¹⁷⁸. Il est maire de la Possession du 03 décembre 1946 au 16 novembre 1957, élu conseiller général du 02 octobre 1949 au 04 juin 1961. Le rôle de cet élu dans la lutte pour la conservation du chemin de fer n'est pas précisé mais le journaliste rapporte l'avis d'Henri Lapierre, un conseiller général communiste opposé à la fermeture du C.F.R. : *« (...) Cette route sera construite sur plus de la*

¹⁷⁶ J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », BDR, *Le Quotidien*, 28 août 1999, pp.14-15.

¹⁷⁷ Marine, « Un si joli train... », BDR, *JIR*, 25 août 1996.

¹⁷⁸ E. ROUSSE, « En 1953, la bataille contre la suppression du chemin de fer », BDR, *Témoignages*, 24 juin 2004, p.6.

moitié de son parcours sur de la roche pourrie ; pendant une bonne partie de l'année, cette route sera abîmée par les cataractes du Cap Bernard et il faudra des centaines de millions pour la remettre continuellement en état (...). Pour économiser quelques millions d'un côté, nous allons dépenser bien plus ailleurs. Dès maintenant, tous ici, nous pouvons affirmer que la population de l'île ne marchera pas dans la combine des grosses sociétés capitalistes. La population ne va pas faire les frais pour couvrir la carence de la direction du chemin de fer ¹⁷⁹». Les anciens agents sont-ils influencés par les lectures des journaux communistes ? Le rapport entre le présent et le passé n'est pas un exercice facile pour ces témoins qui doivent se replonger plusieurs dizaines d'années en arrière. Ainsi, dans les coupures de presse provenant du journal communiste, les journalistes mettent en lumière la préférence des élus départementalistes face au choix du maintien ou non du chemin de fer. Ce travail d'histoire doit se faire avec prudence puisque l'écriture doit se situer dans le présent du passé. Le journaliste s'insère dans l'histoire du temps présent par les entretiens avec les acteurs d'un temps passé¹⁸⁰. Cependant, l'idée principale véhiculée est le jugement du projet de l'abandon des rails au profit des intérêts des décideurs locaux et nationaux. Le témoignage d'Ignace Langlade illustre cette transition du train au véhicule particulier et aux camions¹⁸¹. À 87 ans, il se remémore ses 31 ans au service du chemin de fer de La Réunion : au départ il est un agent d'exploitation à Saint-Denis puis au Port, ensuite il seconde un chef de gare, un poste à haute responsabilité. Les années 1950 sont synonymes de la dégradation du chemin de fer : « *les voitures sont arrivées petit à petit à La Réunion. Les Citroën, les Renault, les Ford [...]. Et plus les gens prenaient goût à la voiture, plus le train perdait sa clientèle. On expédiait de moins en moins les marchandises par le train mais plus par le camion. On commençait à mettre du macadam sur la route en corniche* ¹⁸²». La supériorité de la route est illustrée par l'usage de la voiture pour les voyageurs, du camion pour le transport des marchandises et par le début des travaux sur la route en corniche, symbole de la fin du train. Cette information peut être croisée avec les décisions prises dans le Conseil général¹⁸³. Pour Ignace Langlade, le chemin de fer coûte cher et les ingénieurs et les politiciens

¹⁷⁹ Ibid.

¹⁸⁰ F. Cadiou, et al. « XIII / Histoire, temps et récit », in *Comment se fait l'histoire. Pratiques et enjeux*, éditions La Découverte, 2011, pp. 231-247. « *La notion d'une « histoire du temps présent » s'est développée après 1945 avant d'être institutionnalisée par la création de l'Institut d'histoire du temps présent en 1978. Sa légitimité a assez rapidement été établie, balayant les objections quant aux sources, surabondantes comparativement aux périodes antérieures, et à l'objectivité que la distance est loin de garantir. La proximité peut présenter de surcroît l'avantage de faciliter l'intelligence des mentalités. Récusant la distinction temps court/temps long, elle soulève également une difficulté par rapport aux autres périodes dans la mesure où la demande sociale et les enjeux politico-mémoriels requièrent davantage d'attention de la part des historiens.* ».

¹⁸¹ J.-M. A., « L'ancien chef de gare », BDR, *JIR*, 28 décembre 1997, p.14.

¹⁸² Ibid.

¹⁸³ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général. Cité dans la page 64.

n'ont pas vu l'avenir sur le long terme. La route du littoral est une erreur selon lui car chaque intempérie fait basculer les voies côté mer. Un ancien forçat de la canne à sucre met un nom sur l'auteur de cette disparition : Michel Debré¹⁸⁴. Un autre ancien travailleur de Bois Rouge, Maxime Ramassamy, 75 ans, se rappelle du pont – probablement ferroviaire – qui joignait autrefois Saint-André et Bras-Panon¹⁸⁵. Il a été détruit par les maires des deux villes, Edelbert Nativel et Paul Moreau. Chacun a son coupable en tête, selon les opinions politiques de chacun. Néanmoins, que ce soit le parti de droite ou de gauche, la suppression du chemin de fer reste un élément raconté avec tristesse. La compagnie ferroviaire embauche un grand nombre d'agents, même si ce travail est effectué dans de conditions difficiles, « le chômage n'existait pas ¹⁸⁶ ». Sa fermeture progressive a licencié un bon nombre de personnel. L'annonce de l'arrêt du C.F.R. en 1963 provoque des réactions : un ancien chef de gare exprime la tristesse qu'il a ressentie suite à la publication de cette nouvelle. Mais pour lui, ce n'est pas curieux : c'est la victoire de l'automobile sur le train¹⁸⁷. Plusieurs regrettent la disparition du petit train mais ils sont résignés : le développement des routes matérialise la fin de ce mode de transport. Raymond Gaulin qualifie la route en corniche de route de la mort¹⁸⁸. Il se rappelle le licenciement des agents : ceux-ci sont reclassés dans les différents services de l'Etat, comme la préfecture, la police et les Ponts et Chaussées. « *Je me souviens qu'ils nous ont conseillé de passer le permis poids lourd pour notre reconversion*¹⁸⁹ ». Mais son avis ne change pas sur cette route du littoral : la fermeture du rail est une erreur. Il se base sur le fait que les autorités parlent à nouveau de ce projet donc pour lui les autorités n'ont pas assez réfléchi¹⁹⁰. Ayant discuté avec un ingénieur, il obtient la confirmation que cette route est bien une « route de la mort » à cause de l'état des falaises. Les usagers de cette route doivent faire leur prière avant de passer. Roger Mofy, 88 ans, habitant du Port, ancien sous-chef de gare, la fermeture a suscité un choc chez les travailleurs et a bousculé les habitudes des Réunionnais. La voiture reste encore réservée aux personnes ayant les moyens financiers¹⁹¹.

¹⁸⁴ P. LINQUETTE, « De Saint-Benoît à Saint-Pierre, sur les traces du chemin de fer, il était une voie... », BDR, *JIR*, 8 décembre 2002, pp.11-15.

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ S. ISSOP, « Chef de gare ... sans gare », BDR, *JIR*, 19 août 2007, pp.12-15. Témoignage de Joseph Lucien Lépinay.

¹⁸⁷ B. IDELSON, « L'ancien chef de gare se souvient : Saint-Gilles, dix minutes d'arrêt... », BDR, *Télé 7 jours*, n°417, juillet 1985, p.16.

¹⁸⁸ J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », BDR, *Le Quotidien*, 28 août 1999, pp.14-15.

¹⁸⁸ Ibid.

¹⁹⁰ Au moment de l'entretien, les pouvoirs publics veulent mettre en place le tram-train.

¹⁹¹ K. BULARD, « A la vitesse d'un cheval au galop », BDR, *Le Quotidien*, 18 janvier 2004, p.10.

❖ Les témoignages audios

Les entretiens réalisés permettent de sonder les souvenirs des anciens par rapport au chemin de fer et à la route.

Aline de la Rivière des Galets se souvient du trajet qu'elle effectuait avec sa mère, de Trois Bassins à Saint-Denis¹⁹². Elles descendaient de Trois Bassin à St-Leu à pied, puis elles prenaient le train pour aller rendre visite à la famille de son père à St-Denis. Aline se souvient particulièrement de la cheminée, du son du train quand il arrive en gare et de la fumée qu'il dégageait. Elle différencie ce train du « faux train » c'est-à-dire l'autorail. Jacqueline, âgée de 69 ans, a aussi des petits souvenirs du train. À l'âge de 5 ou 6 ans elle l'observait passer à l'Etang-Salé-les-bains avec son grand-père. Colette, autrefois habitante de l'Entre-Deux, observait également le trajet de l'autorail quand elle était en vacances chez sa *matante*. Les trajets en train étaient rares et sont donc restés gravés dans la mémoire de ces personnes. C'est avec sourire qu'elles évoquent les moments passés dans ce transport ferroviaire. Camila, habitante au Tampon, âgée de 87 ans, raconte son premier voyage dans le train. Depuis le Bras de Poncho elle descendait jusqu'à la gare de Saint-Louis à pied accompagné de sa famille. À chaque ville, il y avait une gare et des vendeurs de fruits. Habitante à Sainte-Thérèse, elle voyait le train bruyant qui boucanait. Une autre habitante du sud, toujours du côté du Tampon, se souvient de son séjour à Saint-Denis pour l'opération des yeux de son petit frère. Du Tampon, Matilda et sa famille rejoignaient Saint-Pierre par le moyen pédestre. Ce voyage était accompagné de nourriture afin de subvenir aux besoins de la famille : les rougails de tomates dans les feuilles de figues entre autres. Les longs trajets sont l'occasion de partager et d'échanger.

Dans les témoignages, les interrogées font la différence entre le train et l'autorail, qualifiant ce dernier de « faux train ». L'autorail était plus sophistiqué, plus propre et plus accueillant mais aussi plus cher. Les questions posées mettent en lumière la partie altérée des souvenirs : certaines disent que l'autorail faisait que Saint-Denis à la Possession et d'autres assurent qu'il s'étendait jusqu'à Saint-Pierre. Concernant les souvenirs de la route, ceux-ci se mélangent avec la route actuelle, surtout quand il est question de la route en corniche. Les souvenirs sont plus intacts pour ceux qui l'ont emprunté, à l'image d'une des aînées : en 1965, elle travaillait sur Saint-Denis et elle prenait l'autorail pour le trajet Le Port-Saint-Denis lorsque la route était

¹⁹² Entretiens réalisés lors d'un séjour des aînés de l'île au Dos d'âne, La Possession, mai-juin 2019, réalisé par l'auteur.

encombrée. À défaut de la fréquenter directement, les anecdotes de la route littorale peuvent se vivre en différées : Julia, habitante de Saint-Louis, raconte comment son mari traversa la route en corniche à pied un jour de cyclone. Celui-ci travaillait sur Saint-Denis et ne revenait que le week-end certainement à cause du trajet et des conditions de l'emploi. Les intempéries n'épargnent pas la nouvelle route. Toutefois, à la question de la préférence entre la route et le rail, elles répondent quasi unanimement que le choix se porte sur le chemin de fer : « *Le train lé meilleur, d'abord par le prix (...) le train lé chouette* ¹⁹³ ». Le train offrait la possibilité aux personnes, généralement peu mobiles, de découvrir les paysages de leur île et cela sans embouteillage. Cependant, une seule voix s'élève pour évoquer les avantages de la voiture : elle est plus pratique puisque le temps d'attente est réduit, et il y a moins d'effort physique (en référence à la marche à pied). La question de la fin du chemin de fer à La Réunion soulève les interrogations et les hypothèses sur les raisons et surtout les coupables. En résumé, certaines scandent la responsabilité de la région et d'autre le peuple, tout en gardant à leur esprit que Paul Vergès a voulu remettre le train.

Sully Argan a travaillé dans le chemin de fer, sur la ligne entre Saint-Benoît et la Rivière du Mât pendant la Seconde guerre mondiale¹⁹⁴. Relieur de métier, il fait des petits boulots dont le chemin de fer. En effet, avant la campagne sucrière, il fallait relever les rails et les renforcer à cause des passages beaucoup plus réguliers. Comme un membre de sa famille est dans la compagnie, il obtient cet emploi. Cependant il a quitté son travail avant la fin à cause de la mauvaise entente et des « la di la fé » avec la famille et les travailleurs. Il garde des souvenirs des voyages en train : son plus long trajet est jusqu'à Saint-Paul avec son patron. Néanmoins, il regrette les destructions des ponts qu'il considère comme des chef-d'œuvres. Pour lui, les personnes n'ont pas réfléchi. Avec nostalgie, il évoque particulièrement le pont de la Grande Ravine qui était un pont ingénieux : le train passait en haut et les voitures au-dessous. Il a ensuite travaillé dans le service des Ponts et Chaussées en tant que maçon. C'est en 1951 qu'il ouvre définitivement son atelier. Cependant, il a gardé des souvenirs et des coupures de presse dans un recueil de document. À l'intérieur, les grandes étapes du chemin de fer sont retracées à l'aide de descriptif, de photos et de presses. Selon lui, les communistes ont demandé la fermeture de la compagnie ferroviaire mais quelques années plus tard, n'étant plus au pouvoir la droite l'a achevé.

¹⁹³ Ibid. Propos de Jacqueline de l'Etang-Salé.

¹⁹⁴ Entretien avec Sully Argan en juillet 2019, Saint-Denis, réalisé par l'auteur.

Ce témoignage donne une autre vision du chemin de fer : elle est teintée de partie de sombre ou de réalité. L'entente et la solidarité vantées par les syndicats de travailleurs perdent leur éclat par ce commentaire. C'est un autre aspect du travail sur les rails qui mérite une attention particulière afin de prendre du recul sur les propos avancés par les communistes et autre spécialiste de la question. Les propos recueillis peuvent être considérés comme un cas à part ou comme un autre angle qui permet de mieux saisir la question de la vie des travailleurs du chemin de fer, quoique son séjour fut assez bref.

B) RECONVERSIONS, CREATIONS ET CHOMAGES : LE SORT DES CHEMINOTS ET DES AGENTS DE LA ROUTE.

Dans les parties précédentes, la question de la revalorisation salariale est au cœur des attentes¹⁹⁵. Le retard de cette application conduit au mécontentement et à la grève. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la situation des cheminots et des dockers n'évolue que très peu. Les années 1950 sont des moments propices aux multiples manifestations de divers secteurs professionnelles. Après la défaite des cheminots concernant la conservation de la branche Sud et du chemin de fer en général, les accords pour la hausse de leur salaire se poursuivent entre les employés et l'administration. Les délibérations du 31 août et du 11 octobre 1960 accordent une augmentation de salaire de 12%¹⁹⁶. Cet effort envers les différentes branches de l'économie du département est autorisé pour les agents du C.F.R. Pour rappel, des relèvements de salaires sont attribués de façon successive depuis 1957. Ils sont revalorisés à chaque fois de 10% le 1^{er} avril 1957, le 1^{er} avril 1958, le 1^{er} juillet 1959 et la dernière en date est le 1^{er} juillet 1960. Malgré la situation déficitaire de la régie ferroviaire, ces hausses sont considérées comme des faveurs pour les dernières heures des cheminots. Alors que les décideurs locaux préparent la route en corniche et son inauguration prochaine, les salariés du C.F.R. sont laissés pour compte puisque la régie va bientôt fermer. Dans une séance de la commission départementale en 1963, l'accent est mis sur l'inauguration et la circulation de la nouvelle route. L'avis favorable du conseil apparaît comme anecdotique puisqu'il tient en une seule phrase précisant l'augmentation de salaire de 10% à compter du 1^{er} octobre 1962¹⁹⁷. Cette revalorisation est permise grâce à la

¹⁹⁵ Réf. pp. 34-46.

¹⁹⁶ SAI, Rapport n°9/III/3, « Revalorisation des salaires des agents du C.F.R. », 14 décembre 1960 in Séance du 30 décembre 1960.

¹⁹⁷ SAI, Séance du 30 mai 1963.

justification des représentants syndicaux¹⁹⁸. Ils continuent de militer pour les droits de leurs adhérents auprès des hautes instances. Ces questions sont traitées au procès-verbal du 22 mars 1963¹⁹⁹. Un des ordres du jour est de statuer sur le nouveau financement de l'augmentation de salaires pour le personnel. Des mesures de majoration des tarifs sont adoptées pour couvrir les frais supplémentaires du personnel. Pour cela, le département subventionne 30 000 000 de francs pour supporter les déficits du chemin de fer et ses excédents reviennent à la majoration des salaires. Dans ce contexte difficile, les subventions sont vitales pour assurer les transports des personnes et des marchandises : une augmentation des tarifs ne serait pas souhaitable.

Avec la fermeture progressive du service ferroviaire, le statut du personnel connaît des modifications. Le conseil d'administration acte sur les congés de maladie²⁰⁰. Désormais, les périodes de maladies ne sont plus déduites des congés annuels. Cette action a été réclamée depuis la fin de la guerre, en 1945, pour l'extension des congés maladies²⁰¹. Dix ans plus tard, en 1955, après de multiples grèves, les syndiqués obtiennent gain de cause. En effet, à cette époque, les couvertures médicales ne sont pas extrêmement développées et les possibilités d'accès aux soins sont limités. Pour le bien-être des ouvriers, il est nécessaire d'acquérir cette mesure sociale et médicale. L'extrait de l'article 23 le montre :

“L'agent malade conserve le bénéfice de son traitement entier pendant 3 mois”.

Le statut des agents du chemin de fer de La Réunion leur permet de bénéficier d'un service médical et d'une assurance maladie propres à leur administration²⁰². Cette protection est assurée par une loi du 13 août 1954 : elle permet aux agents affiliés à la Sécurité Sociale d'être couverts en cas de maladie. Cependant cette assistance est sous conditions : l'ancienneté de 6 mois et l'obligation de s'affilier à un seul régime sont les pré-requis. Cette loi est établie pour fixer le statut du personnel d'un point de vue médical²⁰³.

Le problème de la situation du personnel doit être résolu en même temps que la modification des transports selon le préfet. La difficulté est d'employer ces travailleurs à « *des tâches plus productives et plus rentables*²⁰⁴ » en ayant de quoi vivre. Comme dans la question de la

¹⁹⁸ SAI, Rapport n°2 SG/DII/4, « Revalorisation des salaires des agents du C.F.R. », in Ibid.

¹⁹⁹ SAI, « Procès-verbal de la séance du 2 mars 1963 du Conseil d'Administration du C.F.R. – augmentation des salaires », in Séance du 30 mai 1963.

²⁰⁰ SAI, Rapport n°9, « Modification du statut des personnels », 3 août 1955.

²⁰¹ Réf. p. 34.

²⁰² SAI, Rapport non numéroté, « Statut des agents », octobre 1955.

²⁰³ Loi 54/806 du 13 août 1954.

²⁰⁴ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

rentabilité et le processus de fin du chemin de fer, le préfet attaque la question des salariés de ce service et réfléchit à leur devenir. La suppression en plusieurs étapes permet un reclassement plus facile. Face au discours du préfet, le député de Lépervanche apporte son soutien aux cheminots et s'inquiète de leur sort. Ces sentiments sont partagés lors des séances en février de 1954 au Conseil général. La question du sort des hommes qui « *avec un matériel archaïque ont pu, grâce à leur sueur, grâce à leur intelligence et leur dévouement et pour des salaires de famine, faire fonctionner le chemin de fer pour le plus grand bien de la vie économique de ce pays* » est un point fort dans les arguments du maintien du chemin de fer. De Lépervanche met en lumière leur intelligence, leur abnégation afin de faire bénéficier au plus grand nombre, le train réunionnais. Parallèlement à cela, les frais d'exploitations sont élevés à cause du personnel. Selon Raymond Paris, le personnel compte 80% du budget global : il est donc impossible que la compagnie tienne le coup sous un poids aussi lourd. Le but de l'hôte de la préfecture n'est pas de laisser des travailleurs au chômage car cette démarche va à l'encontre de l'avenir de l'île mais il souhaite résorber le taux du chômage. Les nouveaux emplois produisent un rajeunissement économique par les travaux d'infrastructures : l'opposition est marquée entre le train de La Réunion âgé de presque un siècle et le développement de routes nouvelles qui marque l'entrée dans un nouveau temps²⁰⁵. Les crédits du F.I.D.O.M. consacrés à ces travaux actent le tournant dans les priorités d'investissements. Pour le préfet, les efforts humains et économiques doivent être orientés aux aménagements du réseau routier. Cette réorientation exposée devant le Conseil général, ne se présente pas comme une simple proposition mais le but est d'apporter une approbation à ce projet. Le représentant de l'Etat use de son autorité afin « *d'imposer* » dans tous les contrats, une clause permettant aux anciens cheminots d'être embauchés. Cette mesure concerne les contrats des collectivités bénéficiant du F.I.D.O.M. et des aides de l'Etat et du Département ; elle vaut aussi pour les contrats communaux. Toutefois, ce moyen n'est pas effectif dans la réalité : les anciens agents n'ont pas toutes les compétences pour les travaux et emplois des différentes entreprises. La clause de réemploi dans les contrats favorise un nombre important de débouchés dans le domaine des travaux publics routiers et dans les transports routiers de personnes et de marchandises. En effet, les autocars et les camions sont nécessaires au remplacement du chemin de fer et selon le défenseur de la route, ils accueillent beaucoup plus de personnel du C.F.R. Le député communiste rappelle à l'assemblée que M. Babet a déjà fait cette proposition, que le personnel du chemin de fer soit placé dans les gares routières : il reste suspicieux face à la fermeté et

²⁰⁵ ADR, Ibid.

l'assurance du préfet de pouvoir imposer cette mesure aux employeurs. L'exemple de la branche sud est pertinent : de Saint-Paul à Saint-Pierre, ce sont 125 agents congédiés²⁰⁶. L'élu communiste pose la question de la reconversion : comment un mécanicien qui conduit des machines pendant 25 ans devient du jour au lendemain un conducteur de car ? De même un homme qui travaille à la lime et à l'établi peut tailler les pierres pour la route en corniche ? Ces interrogations amènent à considérer des faits tels que la déformation professionnelle d'un individu après un certain âge. Pour appuyer son argumentation, le maire de la ville du Port fait part d'une expérience personnelle. Un cheminot ayant travaillé 27 ans dans le service du chemin de fer a été pris d'une gêne suite à une attaque. Malgré cela, il continue sa fonction de mécanicien. Employé maintenant pour la reconstruction du pont de la Ravine à Jacques, il reçoit une escarbille dans l'œil. Cet accident de travail l'empêche donc de travailler. Lépervanche attire l'attention sur le type de retraite qu'il peut toucher et quelle est la procédure mise en place. Raymond Paris ajoute également qu'il perd espoir quant aux promesses de réemploi du personnel et enrichit sa pensée avec un autre cas. Il s'appuie sur l'expérience des ponts et chaussées : ils ont pris des engagements avec les ouvriers suite à la suppression des travaux publics. Les ponts et chaussées devaient embaucher le personnel licencié en créant un service d'entretien des bâtiments pour garder une partie du personnel. Ce service est en cours de suppression et remet en cause l'assurance et l'avenir des employés. Il précise que les entreprises privées sont libres d'embaucher et donc aucune autorité peut exiger quoique ce soit. Face à cet argument, le préfet met en exergue la loi. Mais aucune précision n'est apportée dans ce débat sur cette loi qui lui permet d'appliquer son autorité.

Le haut fonctionnaire réalise tout de même les problèmes des anciens agents. Le paiement pourvu par la caisse, créée par le préfet, ne doit pas tarder dans le versement aux retraités car c'est leur moyen de subsistance. À l'heure où les aides ne sont pas vraiment existantes dans l'île, les indemnités et les pensions sont des mannes précieuses pour continuer à vivre de manière décente. Pour les agents atteignant l'âge de la retraite, il est inconcevable de supprimer les avantages acquis avec les années de carrière. Une caisse est créée à cet effet, dans le but d'assurer le versement des avantages sociaux pour l'assurance d'obtenir la retraite. Cette caisse est alimentée par le département, le port, les versement actuels à la caisse des dépôts et par le produit des cotisations antérieures à le C.I.R. Son objectif est la surveillance du reclassement progressif du personnel pour assurer la sécurité des vieux jours. Cependant, les cheminots arrivés à l'âge de retraite ne peuvent obtenir leur pension, pour le député communiste, il manque

²⁰⁶ Ici, il se réfère à la proposition de fermer l'axe sud du chemin de fer.

des solutions pour tous les cas même si les retraites et les bénéficiaires sont accordés. La création de la caisse de retraite ne comprend pas les commissionnés et les auxiliaires : cela reflète les cas non considérés. L'autre interrogation repose sur le revenu des autres agents du C.F.R. : le remboursement est-il normal, basé sur le montant retenu sur le traitement ? Il n'existe pas de caisse pour eux.

« Un homme devra crever de faim, pour le seul motif que les cheminots n'ont plus de caisse de retraite et que son âge ne lui permet pas, avant 60 ans, de bénéficier de la retraite des vieux travailleurs salariés. »²⁰⁷

Le préfet souhaite reconverter les agents dans les nouvelles voies économiques, à savoir un nouveau réseau de transport routier par les autocars, dans les travaux publics de réaménagement du territoire réunionnais et à plus court terme, dans le service de secours ferroviaire lors de la fermeture de la route littorale. Avant d'examiner les réinsertions, il est utile de s'attarder sur les trois types de secteurs pouvant accueillir les ex-agents du C.F.R. Tout d'abord, la S.E.T.C.O.R est la société des entrepreneurs des transports en commun de La Réunion. Mise en place après l'arrêt de la circulation du train à la fin de l'année 1963, des conditions sont imposées à la composition de la S.E.T.C.O.R.²⁰⁸ En effet, la commission prévient des risques liés à l'introduction de personnes étrangères à l'industrie des transports en commun car cela peut porter préjudice au but principal décidé en assemblée. Cette crainte a déjà été exprimée quelques années auparavant par les élus De Lépervanche et Paris²⁰⁹ : l'installation des grandes sociétés de l'hexagone anéantirait la concurrence légale avec les entreprises locales. Dans une lettre du 17 octobre 1964, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées adresse au préfet Perreau-Pradier la situation de l'application du plan départemental des transports de voyageurs²¹⁰. L'objectif consiste à prévenir la monopolisation du trafic au profit d'un seul groupe local. La commission départementale est *« soucieuse d'éviter la création de monopole en matière d'exploitation de services publics de transports de voyageurs »*. L'organisation des transports publics de voyageurs souhaite suivre la réglementation métropolitaine. Dans ce cas, le rôle du préfet se précise en tant que représentant de l'Etat : il attribue les lignes et les services après la

²⁰⁷ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

²⁰⁸ SAI, « Note concernant la S.E.T.C.O.R. » in Séance du 25 juin 1964.

²⁰⁹ Réf. p. 18.

²¹⁰ SAI, Rapport n°8/DAG/3, « Transports publics de voyageurs », 30 novembre 1964.

consultation de l'avis du comité départemental des transports comme en Métropole. La politique est la suivante :

- Le rejet de toute demande de création ou de cession d'exploitation à un nouveau transporteur : La Réunion compte 29 transporteurs ;
- Le rejet de toute demande tendant à accroître la concurrence entre entrepreneurs exploitant le même itinéraire ;
- La recherche de toutes solutions pouvant réduire la concurrence (aménagement des horaires, affectations des nouveaux services entre entrepreneurs avec des horaires proches des nouveaux ...) ;
- L'opposition à toute extension des entreprises mal gérées, tout service nouveau devant être de préférence attribué, dans l'intérêt du public, à un entrepreneur honnête, capable et sérieux.

Les critères détaillés et les mesures prises soulignent l'importance d'éviter tout risque de concurrence intérieure et extérieure. Des précautions sont appliquées afin de prévenir tout litige pouvant exister entre les chefs d'entreprises sur les lignes. Avant la mise en route de la société, il est nécessaire de garantir un bon fonctionnement et de marquer la différence avec l'ancien chemin de fer. Ainsi, il est précisé que toute compagnie déficitaire se voit exposée à des sanctions : l'accent est mis sur la morale et la rigueur de l'entrepreneur. Cette politique se justifie par la notion de service public : le droit d'exploitation attribué sous réserve est bénéfique pour le bénéficiaire (le public) et le contrôle de l'exécution (l'administration). Dans ces droits, les conséquences de la concurrence sont évoquées pour dissuader les entrepreneurs réunionnais. La course à la clientèle remet en cause la sécurité de la circulation car les chauffeurs des autocars peuvent mettre en danger les passagers et eux-mêmes en voulant aller trop vite. Cette course peut être motivée par la volonté de satisfaire au mieux les clients dans les horaires de passage. L'autre argument qui pourrait être mis en avant est la baisse de tarifs afin de recevoir le maximum de clients. Cette décision économique entraîne un contre-coup pour le public : la situation financière des entrepreneurs soumis à la concurrence peut les conduire à ne plus pouvoir renouveler et entretenir leur outil de travail dans un temps raisonnable. La sécurité des passagers est en jeu. La notion de service public avancée ici rejoint l'intérêt public. La politique du comité départemental mène vers la monopolisation complète et entière d'un groupe excluant toute forme de concurrence déloyale et de cupidité extérieure. Ce contrôle administratif permet de garantir la bonne succession du trafic ferroviaire et d'éviter tout débordement. Ces objectifs sont approuvés par le comité départemental : le transfert de bien peut avoir lieu. La politique a

aussi pour but de satisfaire les transporteurs et de leur assurer de bonnes conditions dans l'exécution du service public même en cas de coupure de la route littorale²¹¹. La succession de l'itinéraire Saint-Denis – Le Port est assurée par le service de secours ferroviaire, une des branches de la S.E.T.C.O.R. La garantie d'un seul entrepreneur par itinéraire est en vigueur grâce à la commission départementale. Le droit du chemin de fer est transféré à la société et agit en tant que tel sur le nombre d'exploitation sur une ligne : l'hégémonie d'une entreprise s'exerce sur un circuit donné pour préserver l'union de la société. Aucun privilège particulier ni exorbitant n'est fait pour la S.E.T.C.O.R. En somme, le comité départemental des transports adopte la politique la plus correcte pour la sauvegarde de l'intérêt public car elle ne va pas à l'encontre des intérêts des petits exploitants effectuant convenablement leur service, ni conduire à une monopolisation du trafic par une société étrangère. La pluralité des entrepreneurs est garantie.

Parmi ces entrepreneurs, figure le service de secours ferroviaire. Celui-ci, comme il a été détaillé précédemment, fait partie de la société des transports en commun de La Réunion. Son but est d'intervenir uniquement sur la portion Saint-Denis – Le Port, parallèlement à la route en corniche, en cas d'accident sur la route. L'utilisation de l'autorail est utile lors des fermetures plus ou moins longue de la route du littoral. « *En 1971, l'autorail a servi 203 heures d'abatage de falaises et transporté 24 417 personnes* ²¹² ». Cet exemple montre l'efficacité du train comme roue de secours de la route et de la voiture. Il souligne le nombre d'heures où la route en corniche est fermée pour travaux. Le nombre de personnes précisé dans cet article indique la fréquentation de cette portion de route. Ce chiffre est à mettre en relation avec la fréquentation de la route entre Saint-Denis et Le Port sur d'autres années. Le secours ferroviaire est utile principalement dans les périodes d'intempéries. Lorsque les conditions météorologiques défavorables entraînent des chutes de pierres, l'autorail de la S.E.T.C.O.R. met tout en œuvre pour transporter les usagers de la route afin d'assurer le bon déroulement de l'économie : ce sont des travailleurs et des usagers lambda qui utilisent ce moyen de transport occasionnel – autrefois habituel – pour rejoindre l'ouest de l'île. Ce service de secours est entretenu premièrement par la société des transports en commun et passe entre les mains de la direction départementale de l'équipement en 1969²¹³. Les efforts d'entretiens des rails et de l'autorail sont-ils trop conséquents ou est-ce un simple transfert administratif ? Un ancien agent du

²¹¹ Ibid.

²¹² C. GUILLEMOIS, « La mort du petit train », BDR, *JIR*, page inconnue, 03 février 1977.

²¹³ C. A. de MUN, « Tunnels du 'ti-train lontan', Ils sont loin d'être morts ! », BDR, *Le Quotidien*, p.15, 16 février 1990.

C.F.R., Raymond Gaulin, témoigne sur sa reconversion : après la fermeture de leur service, il choisit la voie de la mécanique puis de chauffeur de bus dans la S.E.T.C.O.R. et fait partie du service de secours ferroviaire pendant un certain temps²¹⁴. Dans son témoignage, il avoue que la route du littoral est un frein pour aller travailler : « *J'habitais à la Possession et en raison de la fermeture de la route du littoral, j'arrivais trop souvent en retard à Saint-Denis* ». Cette portion routière n'offre pas que des avantages à ses utilisateurs et la pertinence du service ferroviaire semble être remis en question. Ces retards accumulés conduits M. Gaulin à quitter le travail qu'il exerce à Saint-Denis. Dans l'étude du *Journal de l'île* de 1965, deux occurrences apparaissent concernant l'annonce du maintien du service ferroviaire : la durée de fermeture de la route du littoral est précisée²¹⁵. L'interruption de la circulation est due également aux travaux de réfection suite aux chutes de pierre. La durée de travail dans ce service ferroviaire ne paraît pas durable tout comme son utilité : il est définitivement arrêté en 1976, après l'ouverture de la deuxième route du littoral.

Les travaux publics embauchent des hommes demandeurs d'emplois dans cette période où la vie devient chère et que le besoin des familles nombreuses reste à combler. L'ouverture des aménagements routiers permet à de nombreux pères de famille de travailler. Cette opportunité est offerte également aux anciens agents du chemin de fer, après la fermeture du tronçon Saint-Pierre – Le Port. Cette offre est mentionnée par le préfet en personne quelques temps auparavant²¹⁶. Comme la construction du tunnel du chemin de fer, des ouvriers succombent malheureusement dans les travaux de la route du littoral. Cette route compte aussi des morts. À l'égard de cela, le conseil général attribue des dédommagements aux familles des ouvriers pour les agents décédés²¹⁷. Le secours aux familles s'élève à 250 000 francs répartis entre les différentes cellules familiales touchées. La somme attribuée dépend de la situation des proches, en fonction du nombre d'enfants à charge. Le document montre les secours adressés aux familles dont la source de revenu a disparu. Cependant, le conseil montre un certain détachement vis-à-vis de ces victimes : peut-être sont-ils nombreux à laisser la vie sur ce chantier. Le nombre d'ouvriers décédés n'est pas précisé dans ce rapport mais la somme peut paraître « faible » pour le partage entre les familles.

²¹⁴ J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », BDR, *Le Quotidien*, pp.14-15, 28 août 1999.

²¹⁵ Annexe – Etude du JIR de 1965. L'annonce est faite par la préfecture.

²¹⁶ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

²¹⁷ SAI, Rapport n°33, « Secours aux familles des ouvriers ayant trouvé la mort lors des travaux de construction de la route du littoral », in Séance du 26 décembre 1963.

Parmi les missions de la commission départementale, le sort des agents du C.F.R. est entre leur main. Ainsi, dans différents rapports, des décisions sont stipulées afin de réagir au mieux au besoin des agents et des familles. La prise en charge des anciens agents ou des veuves vient remplacer le rôle de la compagnie ferroviaire. C'est donc la commission départementale qui prend le relais pour assurer leur rente financière. Dans le rapport du 13 février 1964, la demande de poursuivre cet effort de paiement est entreprise par le préfet Diefenbacher²¹⁸. Le total est de 600 000 francs, avec un montant qui varie en fonction des situations. La position financière des agents est fluctuée probablement à cause des crédits accordés à ce budget. Cette information souligne la précarité des personnels retraités et leur état de dépendance vis-à-vis des pouvoirs publics. Ajouté à cela, des cas nouveaux arrivent et sont examinés par la commission. Le traitement des anciens agents n'est pas abandonné mais est repris par les collectivités locales qui doivent assurer le bien-être des agents par ce secours gracieux. Le préfet se place comme le défenseur de ces anciens agents et relance la question pour ne pas oublier ces personnels d'un service clos. Cette séance autorise le paiement des secours gracieux pour les anciens agents ou veuves. Parallèlement aux travaux routiers, les rémunérations des rentes viagères²¹⁹ aux accidentés du travail sont traitées²²⁰. Il est intéressant de noter le rôle du préfet et de la commission départementale pour le service et surtout dans les décisions prises pour les anciens employés. L'aspect social peut être souligné malgré les apparences purement administratives. Le problème soulevé ici est l'aspect financier : les agents de l'ex-CFR sont sous la tutelle du ministère des travaux publics mais ces derniers n'ont pas encore remboursé les avances du Département. Cet accord a été consenti depuis 1956, date des débuts de la fin progressive de l'exploitation. Les coûts sont conséquents mais sont toujours assumés par le département – sous réserve d'autorisation – en attendant la régularisation du ministère. Le cas des anciens cheminots est délicat concernant les aides qui incombent à l'Etat, où celle-ci n'assume pas sa part. Les secours gracieux et rentes viagères étaient à la charge du chemin de fer donc sous régie départementale avant sa dissolution et sont maintenant à la charge de l'Etat. Ceci pose une interrogation sur les points administratifs et sur l'attribution des rôles de chacun.

Ce premier chapitre offre une visibilité sur la question du chemin de fer. L'argument de la modernisation face à un mode de transport obsolète est brandi par les autorités locales. La

²¹⁸ SAI, Rapport n°30 DII/4, « Secours gracieux à des anciens agents du C.F.R. », in Séance du 13 février 1964.

²¹⁹ Rente viagère : le fait de percevoir des revenus réguliers jusqu'à disparition de la personne.

²²⁰ SAI, Rapport n°29, « Secours gracieux et rentes viagères à des agents de l'ex-C.F.R. », in Séance du 26 mars 1954.

décadence du chemin de fer de La Réunion est identifiée premièrement par son économie : la forte tendance déficitaire appuie les discours des pouvoirs publics. Derrière cet aspect, le train a une connotation politique, surtout par la présence communiste au sein des cheminots. Dissoudre cet organisme permet au département d'évincer une régie coûteuse et de mettre fin à la force communiste. De prime abord, la route apparaît comme une solution au chômage grandissant mais elle cache une grande inégalité entre la population. Le conseil général se doit, dans cette suppression, de prendre soin des familles licenciées et d'assurer leur avenir. C'est une nouvelle ère de travaux d'aménagement qui s'ouvre avec l'arrivée de Michel Debré dans l'île. La Réunion entre dans un nouveau chapitre de son histoire.

CHAPITRE 2 : LA VICTOIRE DE LA ROUTE SUR LES RAILS, ENTRE REUSSITE ET DESENCHANTEMENT : 1963-1976

Le chemin de fer étant complètement abandonné, La Réunion se tourne vers la route, nouvelle voie économique. Les années 1960 sont marquées par les travaux d'aménagement et surtout par l'accroissement du parc automobile. La route du littoral est l'égérie de cette entrée dans une nouvelle page de l'histoire réunionnaise. Cependant d'autres axes routiers sont délaissés au profit de routes dites économiques et touristiques. La voiture, autrefois bien élitiste, devient populaire et occasionne des accidents : le mode tout-automobile est enclenché dans la vie quotidienne des Réunionnais.

1. L'EXEMPLE DE LA ROUTE EN CORNICHE

À partir des années 1960, La Réunion a un autre visage. Les effets de la départementalisation se matérialise par des travaux d'aménagement et de nouvelles routes pour desservir les axes les plus importants de l'île. Parmi elles, la route du littoral est un vieux défi : « (...) *Le trajet de Saint-Denis à la Possession, sur mer, est excessivement agréable par le vapeur. Il dure une heure et demie. [...] Il existe une route carrossable dans les contours des trois montagnes qui sont en face de nous. Cette route conduit de Saint-Denis à la Possession, sur une distance de 34 kilomètres. Nous ne conseillons pas aux voyageurs de la prendre. Il y a une différence du jour à la nuit entre voyager sur le vapeur et voyager par cet infernal casse-cou (...).*²²¹ ». Des décennies plus tard, ce défi de franchir Saint-Denis et La Possession est accompli par la construction de la route littorale.

A) UNE PREMIERE ROUTE DE L'ESPOIR : REpondre AUX BESOINS DE LA CIRCULATION (1963)

Dès les premières circulations sur l'île, relier Saint-Denis et La Possession est difficile. Selon Bory de Saint Vincent, cette portion est laborieuse et périlleuse : « (...) *Arrivé à la Possession, le plat pays cesse, et après avoir quitté quelques petites habitations on gravit un rempart presque perpendiculaire, pour continuer de monter et de descendre alternativement jusqu'à Saint-Denis. Il n'y a sûrement nulle part dans le monde un chemin mieux entendu dans de*

²²¹ K. Bichik, *La route du littoral, histoire et devenir*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2006. Extrait de *Voyage à La Réunion* par Charles Leal (fin XIXe siècle).

pareils sites, et malgré cela c'est le plus pénible et le plus fatiguant de tous. ²²²». Le relief de La Réunion est assez montagneux et rend la circulation moins fluide. Pourtant, traverser cette portion devient importante voire capitale lors du développement économique de l'île et de l'ouverture du port de La Réunion en 1886. La colonie doit développer les moyens d'acheminement de ses productions. Le chemin de fer et la route de la Montagne s'imposent comme les deux moyens de communication.

La route de la Montagne est caractérisée par sa longueur et ses nombreux virages. Dès les années 1950, certaines entreprises transportent leurs marchandises par voie routière en passant par la Montagne²²³. Cette route est contraignante non seulement par sa longueur mais aussi par son relief. Le choix des entrepreneurs souligne la prépondérance de la route sur le chemin de fer. Dans le chapitre I, nous avons vu les mesures mises en place pour réduire la concurrence entre le rail et la route. Elles consistent à appliquer des taxes sur les manutentions et les marchandises²²⁴. Cependant, dans son discours, le préfet prévoit un fort accroissement du trafic sur cette portion, envisageant ainsi une réorganisation dans le transport des marchandises. La question de l'entretien et de la rénovation de cette route intervient à plusieurs reprises. Pour le représentant de l'Etat, les crédits accordés à cette voie doivent être pour l'entretien afin de laisser la majeure partie aux travaux de la route du littoral. La route sinueuse de la Montagne remplace la route en corniche en cas de fermeture provisoire. Elle n'est pas une voie économiquement viable. La mention de cette route dans les délibérations du Conseil général apparaît seulement comme une solution de substitution de la nouvelle route moderne. La route de la Montagne est fragilisée par sa position et par son état : la position du préfet rejoint celle du service des Ponts et Chaussées. L'autre argument avancé par le préfet concernant l'intérêt de la route du littoral est l'économie réalisée par le choix du type de route. Il prend l'exemple d'une voiture particulière comportant 3 passagers : ces individus paient 30 F de carburant en empruntant la route de la Montagne alors qu'en prenant la route du littoral, ils ne paient que 15 F car ils sont sur un terrain plat^{225*}. La consommation d'essence semble liée au type de route : plus les distances sont longues, plus la voiture consomme du carburant. Cet argument d'économie sur le carburant est discrédité par l'augmentation du prix du carburant. La valeur

²²² Ibid., Extrait de *Voyage à l'île de La Réunion de Bory de Saint-Vincent/ Voyages anciens à l'île Bourbon* (1801) par Albert Lougnon.

²²³ ADR, 1158W105, « Quatrième séance du 17 février 1954 » in 3^e session extraordinaire de 1953 – procès-verbaux des délibérations du Conseil Général.

²²⁴ Chapitre I, p.17.

²²⁵ ADR, 41W78/1, Rapport n°1/PR/III « Financement de la Route en Corniche. Augmentation de la taxe sur les carburants », 17 juin 1958.

du temps gagné* est mise en avant, contrastant ainsi avec la lenteur du chemin de fer et de la route de la Montagne. C'est l'une des explications avancées au sujet du succès de l'automobile : la voiture est plus rapide que le train ou autre autocar. « *Les chercheurs déduisent de ces constats parallèles que les pratiques des ménages résulteraient d'un arbitrage entre trois grandeurs (la vitesse, la durée et la distance du déplacement), dont l'issue la plus fréquente est le report des gains de temps de transport dans l'augmentation de la distance du déplacement : l'accroissement de la vitesse incite les ménages non pas à diminuer le temps qu'ils allouent à leurs déplacements, mais bien à élargir leur zone d'activité, augmentant notamment la distance entre domicile et lieu de travail.* ²²⁶ ». Réduire la distance est donc une des solutions de l'accroissement économique.

En effet, un des témoignages recueillis affirme cette possible comparaison entre la voie ferroviaire et montagnaise : « (...) *On pouvait aussi emprunter la route de la Montagne. Parfois les jeunes prenaient le train et les parents faisaient la route. Ils mettaient le même temps et quand le train sortait du tunnel les passagers pouvaient voir les voitures descendre les derniers virages de la Ravine à Malheur* ²²⁷ ». Ce gain de temps est attractif surtout pour les entreprises et les travailleurs qui empruntent souvent cette portion. La route littorale est donc bénéfique pour les transporteurs, les transports en commun et les particuliers. Cependant, cette construction est critiquée quelques années auparavant. Le journaliste et co-directeur R. Guichard prône le tourisme comme un élément rentable sur le long terme pour l'économie de l'île²²⁸. Il fustige les décisions des autorités locales sur leurs investissements dans la construction de grandes infrastructures dont la route en corniche. Celle-ci est fortement critiquée surtout sur son prix qui est jugé extrême. Pour lui, la solution serait de redresser la route de la Montagne pour réduire les distances entre les deux villes. Toutefois, pour établir la comparaison avec le train, celui-ci a une liaison « touristique » vers Saint-Gilles. L'un des arguments de l'amélioration routier est justement d'accroître la fluidification du circuit et de permettre d'accéder aux sites touristiques. Cet article intervient quelques années avant le début des travaux de la route littorale. Il se situe dans le contexte de la fermeture de la ligne ferroviaire entre Le Port et Saint-Pierre.

La route de la Montagne est définitivement considérée comme une voie secondaire lorsqu'elle est étudiée par les ingénieurs. Dans une note justificative du projet de la nouvelle route entre

²²⁶ Y. DEMOLI et P. LANNOY, « V. Les coûts de l'automobile » in Yoann Demoli, *Sociologie de l'automobile*, éditions La Découverte, 2019, pp. 77-99.

²²⁷ Marine, « Un si joli train... », BDR, *JIR*, 25 août 1996.

²²⁸ ADR 41W78/1, « Toujours le tourisme », *Le Progrès*, 22 avril 1955.

Saint-Denis et La Possession, les études font état des lieux de la situation²²⁹. Les deux seuls moyens pour relier le chef-lieu à la cité portuaire sont :

- La route de la Montagne est longue de 42 kilomètres avec un tracé sinueux et difficile sur le massif volcanique. Le prix du transport est très onéreux et a des conséquences lourdes sur l'économie de l'île.
- Le chemin de fer à voie métrique traverse cette portion par un tunnel à l'intérieur du massif volcanique, longue de 12 kilomètres. Son tarif est élevé et déficitaire. Sa suppression est confirmée depuis 1946 par le Conseil général.

La troisième solution, la plus envisageable est la construction de la route du littoral au prix de 1 500 000 000 francs CFA : ceci entraîne des retards dans la réalisation du projet. La longueur de la route est de 13 kilomètres ; celle-ci longe la falaise.

Dans une étude, l'auteur fait le parallèle entre la route de la Montagne et la route du littoral. Ce parallèle se base sur l'importation par le camion Berliet de 7 tonnes (retour à vide), sur le trajet entre Le Port à Saint-Denis, de magasin à magasin²³⁰.

	Route de la Montagne	Route du littoral
Longueur du trajet	50 km	25 km
Nombre de voyages aller et retour par jour	1 v.	2 v.
Kilomètres parcourus par jour	100 km	100 km
Kilomètres parcourus par an	20 000 km	20 000 km
Jours de travail par an	200	200
Tonnes transportées par voyage	12 T	12 T
Tonnes transportées par jour	12 T	24 T

²²⁹ ADR 41W78/1, « Note justificative – projet de route littorale devant relier Saint-Denis à la Pointe-des-Galets », 15 juin 1954.

²³⁰ ADR 78/1, « Etude d'une route à La Réunion entre Saint-Denis et La Possession » en pièce jointe à la lettre 55 DG/5229 dans 111-61.1 – n°95. 3 novembre 1955.

Tonnes transportées par an	2 400 T	4 800 T
-------------------------------	---------	---------

TABEAU 3: IMPORTATION PAR CAMION BERLIET DE 7 TONNES. SOURCE : ETUDE D'UNE ROUTE A LA REUNION ENTRE SAINT-DENIS A LA POSSESSION.

Ce tableau illustre la différence entre les deux trajets²³¹. Les seuls points de ressemblance sont les kilomètres parcourus par jour et par an, ainsi que les jours de travail. Les divergences se révèlent dans le nombre de kilomètres parcourus entre les deux types de routes : il est divisé par deux. Le but de ce tableau est de souligner l'avantage de la route du littoral, surtout dans le transport des marchandises. Le nombre de voyages et les tonnes transportés par jour et par an sont multipliés par deux. La construction de cette nouvelle route doit être appuyée d'arguments valables et solides afin de justifier l'énorme dépense. Par la réduction du temps de voyage entre Saint-Denis et Le Port, le trajet peut s'effectuer en deux fois et accroît les bénéfices découlant des transports de marchandises.

Dépenses proportionnelles à la distance parcourue		
<i>Détail des frais</i>	<i>Montant pour le chemin de fer</i>	<i>Montant pour la route</i>
Carburant	180 000 frs	180 000 frs
Pneus	350 000 frs	250 000 frs
Réparations	400 000 frs	300 000 frs
Total des dépenses proportionnelles	930 000 frs	730 000 frs
Frais d'exploitation annuels	1 870 000 frs	1 670 000 frs
Frais d'exploitation par tonne utile	780 frs	348 frs
Bénéfice du transporteur	137 frs	65 frs
Taxes	88 frs	37 frs
Prix du transport de la tonne	1 000 frs	450 frs

TABEAU 4: IMPORTATION PAR CAMION BERLIET DE 7 TONNES. SOURCE : ETUDE D'UNE ROUTE A LA REUNION ENTRE SAINT-DENIS ET LA POSSESSION.

Les chiffres avancés par ce deuxième tableau indiquent un des éléments non négligeables des dépenses²³². Ces coûts concernent les transporteurs, les entreprises et les exportateurs. Ils

²³¹ Ibid.

²³² Ibid.

doivent être compris sur l'échelle d'une année. L'objectif est de souligner l'économie accordée aux entreprises grâce à la nouvelle route du littoral : son trajet moins long, situé en contre-bas de la falaise, favorise une route sans grande pente et des dommages moins importants sur les véhicules. Les coûts des réparations et des pneus mettent en évidence la fiabilité de la route. L'autre aspect intéressant à relater est le prix du transport de la tonne entre les deux voiries. La différence est notoire entre les deux routes : les frais d'exploitation par tonne utile et le bénéfice du transporteur sont les éléments qui favorisent une baisse considérable pour la nouvelle route. Ce dernier argument a un poids considérable dans le projet. Ce même critère a fait basculer le choix sur le maintien du chemin de fer. Le prix du transport de la tonne est impératif pour la prospérité des usiniers et probablement à moindre mesure pour les planteurs. Cependant, ce prix n'avantage pas les transporteurs : ils peuvent le rattraper par le nombre de voyages effectués en une journée. Au regard de cela, une autre comparaison peut s'établir entre les deux itinéraires. Le tableau suivant met en valeur les avantages de la nouvelle route du littoral.

Parmi les propositions pour relier les deux villes, deux tracés sont pensés en haut de la falaise. Ils apparaissent sous le nom de tracé A et tracé B. Le projet du tracé B est plus long que celui du A avec un trajet plus sinueux. Toutefois ces esquisses de routes présentent l'avantage d'être moins coûteux que la route dite en corniche avec un total de 2 200 000 000 de francs au minimum. Pour les voyageurs, le prix pratiqué est de 11,4 francs le voyageur-kilomètre comparé à la route en corniche qui serait de 6 francs le voyageur-kilomètre. Pour les routes situées en hauteur, le prix serait fixé à 9 francs le voyageur-kilomètre. Cette marge entre la voie actuelle et celle du littoral montre l'utilité économique de la nouvelle route par le bas. Le coût des marchandises a une différence de 30 francs entre l'itinéraire actuel (50 francs/tonne kilomètre) et celui de la corniche (20 francs/tonne kilomètre). La question économique a un poids imposant dans le choix du nouveau tracé. Cette étude montre que la rapidité et le prix sont les principaux critères des choix des autorités. Cependant, les éléments d'apports économiques sont du côté de la route littorale, précédemment développés dans les tableaux. L'ingénieur en charge de présenter cette étude souligne le coût de la route en corniche qui tourne autour des 3 milliards au maximum. La suite de cette note dévoile la véritable intention de cet ingénieur qui accentue fortement sa démonstration sur les bénéfices de la nouvelle route à plusieurs niveaux : voyageurs, transport de marchandises, gain de temps pour tous, coût pour la collectivité et l'Etat, ainsi que l'entretien. Les pouvoirs publics considèrent le tronçon Nord handicapé par la route sinueuse et difficile de la Montagne.

Le point sur le statut de la route de la Montagne est soulevé. Son caractère minoritaire en terme de voie économique est développé dans différents rapports et études. Lors de la délibération du 18 juin 1963, la commission des travaux publics et du Conseil général adopte le déclassement de la route de la Montagne en route nationale et la classe en voirie départementale²³³. Cependant, quelques mois après l'ouverture de la nouvelle route, la commission départementale remet en question le parcours et le type de voie de la route en haut de la falaise. Étant classé en voirie départementale, le département se doit d'opérer les travaux d'entretiens sur cette portion. En revanche, lors de la fermeture de la route en corniche, la voirie départementale se transforme momentanément en route nationale puisqu'elle la remplace. Ce statut ambigu place la route de la Montagne dans une gestion double : en tout cas, c'est ce que souhaite le département. Les conseillers généraux s'appuient sur le fait qu'elle est à la fois voirie départementale et occasionnellement route nationale. La commission constate plusieurs travaux de réfections plus ou moins importants sur les portions de routes. Plusieurs solutions sont soumises pour répondre à l'ampleur des travaux et assurer leurs qualités. L'Etat, au travers des services des Ponts et Chaussées, s'engage à déboursier 3 000 000 francs dans ces réparations ; l'excédent revient au département. La route de la Montagne est donc l'alternative de la R.N.1 c'est-à-dire la route du littoral.

Dès la fin du XIX^{ème} siècle, Charles Leal décrit une route au pied de la falaise entre Saint-Denis et La Possession²³⁴. Cette description révèle la nature de cette route : elle semble proche de la falaise et faite de façon plus ou moins sommaire. La portion de route souligne la volonté de vouloir relier cette partie de l'île depuis plusieurs années. Celle-ci se montre assez difficile dans sa conception. Dans les débats du Conseil général portant sur la suppression progressive du chemin de fer, l'idée de créer une (nouvelle) route en contre-bas de la falaise est portée par le préfet. Un arrêté ministériel déclare l'utilité publique des travaux de construction de la route du littoral en 1955²³⁵. Il est mentionné en Une dans le Journal de l'Île de La Réunion, le samedi 19 mars 1955. Il se compose d'une série de trois articles :

- Art.1. : le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme déclare les travaux de construction d'une route nationale, sur le littoral réunionnais, reliant Saint-Denis et le port de la Pointe-des-Galets.

²³³ SAI, Rapport n°6 DII/4 « Déclassement de la Route Nationale de la Montagne et son classement dans la voirie départementale » in Séance du 29 août 1963.

²³⁴ K. BICHIK, *La route du littoral, histoire et devenir*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2006. Extrait de *Voyage à La Réunion* par Charles Leal (fin XIX^e siècle).

²³⁵ ADR 78/1, « Arrêté portant (sur la) déclaration d'utilité publique des travaux de construction d'une route destinées à relier St-Denis au port de la Pointe-des-Galets, à La Réunion », 3 mars 1955.

- Art.2. : les terrains et bâtiments doivent être acquis sous un délai de 5 ans pour l'exécution des travaux.
- Art.3. : le préfet, possédant l'autorité nationale sur place, doit mettre en application l'arrêté.

Cette reconnaissance nationale permet aux autorités locales et aux entreprises de débiter les travaux. Ce projet colossal nécessite l'aide de l'Etat : elle est légitime puisque la nouvelle voie est classée dans les routes nationales. Une commission chargée d'étudier la route du littoral apporte au Conseil général des éléments de réponse sur différentes questions émises lors de la séance du 11 février 1953²³⁶. Le principal problème est exposé : « *La route du Littoral d'un intérêt indiscutable présente néanmoins un problème de financement qui pourrait être envisagé par une taxe sur les véhicules fréquentant la route et une taxe sur les marchandises à l'importation et à l'exportation.* ». Après une visite du directeur des routes, un entretien avec les responsables des travaux publics, des transports et du tourisme, il est ressorti que le financement doit être assumé par l'Etat et le Conseil général. Une évaluation est faite sur les conditions financières du département et sur les économies réalisables sur le coût des transports actuels. Le projet s'élève à 1 500 000 000 francs C.F.A. et se divise en deux étapes. La première tranche est fixée à 900 000 000 francs dont une subvention de l'Etat de 600 000 000 francs et une participation locale de 300 000 000 francs. La deuxième étape se compose de 400 000 000 francs de la part de l'Etat et de 200 000 000 francs pour la participation locale, qui fait un total de 600 000 000 francs²³⁷. La question des transports est évoquée à l'heure où les débats sur la suppression du chemin de fer débutent. Il est nécessaire de modifier en profondeur la condition des transports sur l'île pour répondre au besoin de moderniser le réseau routier et d'avoir une circulation uniforme sur toute l'île. Cette exigence de changer au plus vite l'aménagement routier de l'île est conditionnée par la volonté de développer l'économie. Pour permettre une meilleure participation du département, une évaluation est mise en œuvre afin de chiffrer l'économie réalisable. La commission de la route du littoral prévoit une augmentation de rotation commerciale entre ces deux villes. La voie en bas de la falaise permet une longévité du matériel roulant, à savoir les pneus, le carburant et les autres réparations²³⁸. La question du financement persiste. L'idée est d'établir un péage à l'entrée de la nouvelle route ou de mettre une taxe sur les marchandises. Ce projet de péage sur les marchandises permet une économie de 60 000 000 francs. Il a la particularité d'être d'intérêt général.

²³⁶ ADR 78/1, « Commission de la route littorale », non daté.

²³⁷ ADR 78/1, « Note – renseignements demandés ce jour par M. le Directeur du Cabinet », 24 novembre 1953.

²³⁸ ADR 78/1, « Commission de la route littorale », op.cit.

L'étude du projet de la route littorale établit sa rentabilité. La nouvelle route permet d'assurer le trafic constant des usagers, de 37% des biens de consommation importés pour le ravitaillement de la population, de 50% des produits importés nécessaires à l'agriculture et de 50 % pour la production de sucre²³⁹. La circulation des véhicules de transports de personnes est difficile mais l'ouverture de la route va augmenter le nombre de véhicules. Afin d'appuyer le projet de la construction de la route en corniche, les apports économiques sont mis en valeur. Le port transite les marchandises vers les différents points de l'île. Saint-Denis est un des points principaux de ce transit vers les autres villes du Nord et de l'Est. Ce trajet constitue l'un des points importants pour l'import et l'export des produits. Dans ces exemples, l'accent est mis sur les biens importés de l'extérieur vers l'île et les exportations de sucre. Cela souligne l'importance d'avoir une bonne qualité du réseau routier. Cet aménagement s'accompagne inévitablement d'une hausse du trafic routier par les usagers particuliers. L'augmentation des véhicules est considérée comme une des conséquences de l'ouverture de la route et non comme une cause. En 1958, la commission départementale fait état du financement de la route en corniche²⁴⁰. La création de la route du littoral entre Saint-Denis et Le Port est un projet qui a pris naissance des années auparavant. Selon ses penseurs, elle est une révolution dans la vie sociale et économique. Cependant, à la veille des débuts des travaux, les difficultés sont d'ordre techniques et financiers. Le coût s'élève à 1 600 000 000 de francs : La Réunion doit faire face à cette dépense monumentale, plus particulièrement le Conseil général qui participe à hauteur de 50%. Face à cette somme, l'emprunt semble inévitable. Il ne faut pas oublier que le département gère parallèlement les régies routière et ferroviaire. La caisse centrale paraît réticente à concéder l'emprunt au département, probablement à cause de l'ampleur de la somme. Quel sera le système de remboursement ? Le rapport n'apporte pas de précision à ce sujet mais il doit être échelonné sur plusieurs années. La modernité a un prix conséquent. Pour pallier ce problème, l'idée de faire participer les usagers de la route émerge. En effet, les décideurs locaux proposent d'imposer une taxe sur l'essence de 6 à 10 francs sur une durée de 5 ans. Il paraît comme une solution normale que les usagers participent au financement de la route puisqu'ils l'emprunteront. Les arguments vont vers la légitimité d'appliquer des taxes. Au fil des années, les dépenses de la route du littoral augmentent. Dans un rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, le 14 août 1962, il met à jour les informations concernant ces

²³⁹ ADR 78/1, « Etude d'une route à La Réunion entre Saint-Denis et La Possession » en pièce jointe à la lettre 55 DG/5229 dans 111-61.1 – n°95. 3 novembre 1955.

²⁴⁰ ADR, 41W78/1, Rapport n°1/PR/III « Financement de la Route en Corniche. Augmentation de la taxe sur les carburants », 17 juin 1958.

travaux titanesques²⁴¹. Le prix précédemment fixé à 2 475 000 000 francs, subit une majoration de 337 000 000 atteignant 2 812 000 000 francs. L'ingénieur explique ces chiffres : les causes de ce nouveau prix sont principalement l'augmentation de la masse des travaux (235 000 000 francs) et à la majoration des salaires (145 000 000 francs). Cette dépense supplémentaire s'ajoute aux parts de l'Etat et du département, soit un coût respectif de 168 500 000 francs. Ce rapport souligne le poids économique de la nouvelle route. Avant d'être rentable, le projet fait dépenser beaucoup de sommes à la collectivité et à l'Etat alors que l'île peine à se remettre de sa situation défavorable. Malgré cette somme considérable, la construction de la route arrive à son terme. Toutefois, la participation du département aux dépenses de la route du littoral reste l'objet de plusieurs séances en assemblée. Le préfet rappelle à la session du 18 juin 1963 : avec l'ouverture de la route, il est important de déterminer le montant de la participation du département dans la construction de cette route²⁴². Le coût de l'opération est estimé en 1958 à 1 600 000 000 francs puis a atteint environ 3 080 000 000 francs. Cette somme peut être majorée encore une fois de 4 000 000 francs. La part du Conseil général ne change pas et reste fixé à 50%, soit 1 556 000 000 francs. Le préfet rappelle également le bilan du financement départemental.

Année	Détails	Total
1959 – 1962		1 200 000 000
	Fonds routier	934 154 773
	Fonds propres du département	265 845 227
1963		250 000 000
	Fonds routier	250 000 000
1964		1 545 000 000

TABEAU 5: RECAPITULATIF DU FINANCEMENT DE 1959 A 1964. SOURCE : AUTEUR.

Ce tableau résume les participations du département. Pour l'année 1964, le préfet propose de fixer la somme de 95 000 000 francs à prélever sur le fonds routier²⁴³. Le détail de ce financement révèle les deux types de fonds dans lesquels le département puise : le fonds routier, c'est-à-dire une taxe sur le carburant, et le fonds propre du département à savoir le budget du Conseil général. L'entretien de cette route est un sujet de discordance entre le département et l'Etat. En effet, le statut de la route de la Montagne pose des soucis surtout pour l'entretien.

²⁴¹ SAI, Rapport n°34 SG/AE « Route littorale Saint-Denis – Le Port – financement », 14 août 1962.

²⁴² SAI, Rapport n°7 « Fonds routier – participation du département aux dépenses de construction de la route du littoral » in 1^{ère} séance du 21 décembre 1963 dans la 2^{ème} session ordinaire de 1963.

²⁴³ SAI, Rapport n°19 PR/III – Fonds routier départemental. Relèvement des taxes perçues sur les carburants. Article 22 du décret n°52-152 du 13 février 1952 : le fonds routier est alimenté par une taxe spéciale sur l'essence de pétrole et le gas-oil dans les départements d'outre-mer.

Précédemment, un accord est trouvé pour diviser la part des charges des réparations routières entre l'Etat et le département. Cependant, le ministre de l'outre-mer demande de mettre 50% des frais d'entretien de la route du littoral à la charge du département. Pour le ministre des travaux publics, cette voie bien qu'elle soit nationale, doit être entretenue pendant 5 ans par les deux principaux investisseurs à savoir le F.I.D.O.M. et le budget départemental. Cette demande est rejetée par le président du Conseil général et par le président de la commission départementale : cette question a été abordée en 1963 et elle reste désapprouvée. La commission des travaux publics et la commission des finances s'accordent sur le fait que le budget maximum alloué à la construction de la route du littoral est de 1 545 000 000 francs et que la participation départementale ne comprend en aucun cas l'entretien de la nouvelle route. Le regret de la commission des travaux publics est la différence faite entre le département de La Réunion et de La Martinique. Les pouvoirs publics réunionnais apportent une part de 50% tandis que ceux de la Martinique ont participé à hauteur de 20% pour une infrastructure d'une grande ampleur²⁴⁴. Paul Gervais, rapporteur de la commission des travaux publics souligne cette inégalité entre les deux départements d'outre-mer. Les protestations des autorités locales reposent sur l'impératif d'agir à différents niveaux de la vie des Réunionnais : l'entretien d'une route est excessif alors que des efforts sont concentrés sur l'aspect social, éducatif, économique de l'île.

Quoiqu'il en soit, le préfet annonce la possibilité de livrer la route pour la circulation publique à partir du 1^{er} juin 1963. Cette ouverture est attendue comme l'élément marquant dans l'histoire de l'île : le préfet et l'assemblée insistent sur le caractère inédit de cette route parmi les infrastructures routières réunionnaises. La date prévisionnelle pour l'inauguration officielle est fixée au 25 juillet 1963 avec une liste d'invités pour la cérémonie. À l'ouverture de la route nationale, le préfet publie un arrêté concernant la circulation publique. Il est composé de deux articles : l'un interdisant tout stationnement sur la route nationale entre Saint-Denis et La Possession sur la chaussée, sur les accotements et sur les terre-pleins ; l'autre précisant le rôle des agents de force publique d'exécuter cet arrêté²⁴⁵. En effet, il serait dangereux de s'arrêter ou de stationner sur cette portion en bord de mer.

²⁴⁴ Y. PELIS, P. SAFFACHE et C. RANELY VERGE-DEPRE, « Les facteurs à l'origine de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans l'agglomération de Fort-de-France (Martinique) », *Etudes caribéennes*, 8 décembre 2007. Consulté le 17.04.2020 sur <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/1042> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1042>. Une autoroute est mise en service en 1963 pour fluidifier le trafic.

²⁴⁵ ADR, 1PER86/11, « Arrêté n°900C ouvrant la route nationale Saint-Denis – La Possession à la circulation publique », *Le Cri du Peuple*, 6 juin 1963.

L'inauguration officielle a lieu le 25 juillet 1963 à 10 heures – nous précise le journal *Le Cri du Peuple* – par le préfet Diefenbacher²⁴⁶. À cette occasion, les ministres des travaux publics de Madagascar, la sous-directrice à la direction des routes, l'ingénieur général des Ponts et Chaussées, l'administrateur civil, les ingénieurs en chef, le président du Conseil général et d'autres personnalités locales sont présents. Les travaux ont connu des aléas financiers mais aussi des évènements tragiques. Des ouvriers sont décédés dans cette construction : un hommage est rendu à leur mémoire dans cette inauguration. Quelques mois plus tard, des dédommagements sont attribués aux familles des agents décédés afin de subvenir aux besoins de ces dernières²⁴⁷. Cette cérémonie est ponctuée d'hommages, de célébration d'une route qui symbolise un nouvel avenir pour La Réunion. Le préfet exprime également sa fierté : « *Je suis fier d'être Préfet d'un département comme celui de la Réunion, fier de l'honneur qui m'a été fait en me confiant l'administration de population à l'âme aussi sensible et au visage aussi attachant (...).* ».

Un vieux rêve s'accomplit. Les espoirs se fondent sur cette route puis s'écroulent avec les chutes de pierre. Cette route du littoral a besoin d'entretien puisqu'elle est exposée aux éboulis de roches suite aux intempéries et à la houle cyclonique. Ces incidents représentent des dangers pour les automobilistes qui circulent sur une route assez proche de la falaise. Cette montagne est constituée d'une sorte de mille feuilles de scories volcaniques sans cohésion et de basalte fracturé²⁴⁸. Sous les pluies de la saison cyclonique, des cascades occasionnent des chutes de pierres sur la chaussée. Cette situation conduit les autorités à fermer la route : de décembre à mars, la route est fréquemment interdite à la circulation favorisant le détour par la route de la Montagne. Pour l'entretien de cette route, un ancien local du C.F.R. est attribué au service des Ponts et Chaussées celui de la ravine à Jacques²⁴⁹. Le personnel chargé de l'entretien utilise ce local à des fins d'entrepôt d'outils et de matériels. En effet, les locaux de l'ancienne compagnie sont réutilisés soit comme logements des anciens agents ou pour le service de l'Etat.

Le désenchantement ne tarde pas à arriver avec les chutes de pierres et les fortes précipitations. Le Conseil général a déjà prévu des fermetures de la route d'où le maintien de la branche nord entre Saint-Denis et La Possession avec un service de secours ferroviaire et la rénovation de la

²⁴⁶ADR, 1PER86/11, « Inauguration de la Route du littoral », *Le Cri du Peuple*, 01 août 1963.

²⁴⁷SAI, Rapport n°33 « Secours aux familles des ouvriers ayant trouvé la mort lors des travaux de construction de la route du littoral » in Séance du 26 décembre 1963.

²⁴⁸C. FONTAINE, *Relation entre pluies et circulation sur la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession*, sous la direction de René Robert, mémoire de 1999, Université de La Réunion.

²⁴⁹SAI, Rapport n°14 « Affectation de logement vacants de l'ex-C.F.R. » in Séance du 03 décembre 1964, 01 décembre 1964.

route de la Montagne. Ces deux autres possibilités soulignent le manque de fiabilité de la route alors que celle-ci est vantée dans tous les discours officiels. L'opposition de deux choix de transport se matérialise dans l'espace géographique entre la route du littoral et le tunnel de rail. Face aux nombreuses fermetures de la route, le parti communiste pointe du doigt la décision d'avoir fait un tracé en bas de la falaise. La meilleure solution, selon eux, était de réhabiliter le chemin de fer et d'établir la route en hauteur²⁵⁰. Cette voie en haut de la falaise aurait coûté cher mais serait moins coûteuse à l'entretien et à la sécurité, contrairement à la route du littoral. Ce prix a déjà été remis en question, par le conseiller général Henri Lapierre. Fermement opposé à la suppression et au tracé de la nouvelle route par le bas de la montagne, il prévient l'assemblée des conséquences : « *cette route sera construite sur plus de la moitié de son parcours sur de la roche pourrie ; pendant une bonne partie de l'année, cette route sera abîmée par les cataractes du Cap Bernard et il faudra des centaines de millions pour la remettre continuellement en état (...)* »²⁵¹. Il n'a pas eu tort puisque quelques années plus tard, la route est fréquemment fermée à cause des chutes de pierre. Au travers de ce discours à l'assemblée, le conseiller pointe du doigt le choix des élus de droite qualifié de capitalistes. Henri Lapierre a-t-il mené une étude sur les qualités géologiques de la falaise ? Toutefois, il apporte des éclairages sur les dépenses publiques de cette route : cela revient aux contribuables. L'utilisation de l'autorail sur un an permet de visualiser les difficultés que causent les intempéries à la nouvelle voie : « *En 1971, l'autorail a servi 203 heures d'abatage de falaises et transporté 24 417 personnes* »²⁵². La route du littoral continue à être façonnée au fur et à mesure du temps et de son impact sur sa falaise. Le service de secours ferroviaire permet aux passagers de rejoindre l'autre ville en 30 minutes²⁵³. Raymond Gaulin, un ancien du C.F.R. explique qu'il arrivait trop souvent en retard à Saint-Denis pour son travail²⁵⁴ : son témoignage est probablement tenu par beaucoup d'autres.

B) UN DEUXIEME TRACE : LA SECURITE ET L'ELARGISSEMENT DES VOIES (1976)

²⁵⁰ J.T., « Une erreur monumentale », BDR, *Témoignages*, 12 juillet 1989, p.7. Cet article est rédigé plusieurs années après l'ouverture de la route du littoral mais il peut illustrer la pensée des communistes suites aux premiers éboulis.

²⁵¹ E. ROUSSE, « En 1953, la bataille contre la suppression du chemin de fer », BDR, *Témoignages*, 24 juin 2004, p.6.

²⁵² C. GUILLEMOIS, « La mort du petit train », BDR, *JIR*, 03 février 1977.

²⁵³ « Pourquoi le 'petit train' est mort », BDR, *Le Quotidien*, date et auteur inconnue.

²⁵⁴ J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », BDR, *Le Quotidien*, 28 août 1999, pp.14-15. Témoignage de Raymond Gaulin.

Le 6 août 1970, le Conseil général opte pour la rénovation de la route du littoral²⁵⁵. Celle-ci est sujet à des fortes précipitations et des chutes de pierre. Le but est d'éloigner la route de la falaise afin de sécuriser les usagers des éboulis. La raison de cette amélioration de la route est également due à la hausse de fréquentation des véhicules : en effet, c'est un des effets prévus par les autorités locales. Cet accroissement est sollicité par les concessionnaires au travers des publicités, par l'accessibilité des habitants à la voiture par le crédit et aux migrations pendulaires entre l'Ouest et le Nord. Tout d'abord, il est intéressant de se pencher sur les fermetures temporaires de la route. Les relevés des coupures de la route littoral décrivent la proportion de ces fermetures sur une échelle de plusieurs années. L'année 1966 est ponctuée de sept coupures dont une est partielle²⁵⁶. Les fermetures provisoires excèdent parfois une journée pour effectuer des travaux. Au mois de mars, du 4 au 14, la route du littoral connaît la plus longue fermeture totale sans interruption pour faire des travaux²⁵⁷. Les intempéries sont également la cause des arrêts de circulation provisoires. En 1966, ils interviennent en janvier et en mai et provoquent une fermeture totale. Toutefois l'année suivante – 1967 –, apporte de plus amples informations sur les coupures totales et partielles²⁵⁸. Le premier semestre est marqué par de nombreuses fermetures de la route à la circulation, principalement dans le mois de janvier et le mois de mars. Comparé à 1966, la circulation n'est pas complètement fermée à la circulation. Ces coupures totales peuvent gêner le bon fonctionnement de la circulation des usagers mais surtout des marchandises qui transitent chaque jour sur cette nouvelle route. Les ingénieurs et maître des travaux optent pour des coupures partielles. L'explication n'apparaît pas dans les documents mais l'hypothèse peut être émise sur ce changement. Néanmoins, cette mesure permet une meilleure fluidification des véhicules. Les travaux – dont le type n'est pas précisé – se déroulent en journée, entre 6h45 et 11h45 et entre 13h45 et 17h/17h45. Ces horaires sont ceux des ouvriers, le travail se fait de jour et non pas de nuit. Cela peut simplement s'expliquer par la capacité à éclairer les travailleurs sur la falaise. Les motifs apportés aux fermetures, que ce soit partielles ou totales, sont souvent pour cause de travaux. Les chutes de pierres et les différentes agressions marines donnent du travail au service d'entretien routier. Pour la deuxième partie de l'année, la période intense des coupures débute du mois de novembre à décembre. Elle est ponctuée de fermeture totale : sur 8 coupures, 5 sont des interdictions totales à la circulation. Comme les autres interruptions, les travaux interviennent en journée et obligent les conducteurs à emprunter la route de la Montagne. Cette nouvelle route du littoral

²⁵⁵ K. BICHIK, *La route du littoral, histoire et devenir*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2006, pp.67-68.

²⁵⁶ ADR 1454W23, « Note. Relevés des coupures de la route du littoral », Saint-Denis, 22 juin 1970.

²⁵⁷ Ibid, « Coupures de la route du littoral en 1966 ».

²⁵⁸ Ibid, « Coupures de la route du littoral en 1967 ».

n'offre pas toutes les conditions idéales, promises lors de sa construction et de son inauguration. Très vite, les conducteurs déchantent à cause des dégâts des intempéries sur la falaise. Nombreux sont ceux aussi qui craignent cette route, « *Les usagers de cette route doivent donc faire leur prière avant de passer.*²⁵⁹ ».

Suite à cela, le Conseil général fait état de la situation et décide d'opérer à nouveau des travaux sur la route. Le problème décelé est la proximité de la voie avec la falaise. En 1972, le débat sur le tracé est relancé entre maintenir le littoral ou se projeter vers une route en hauteur²⁶⁰. Le département choisi d'aménager la voie littorale à cause de la hausse de la fréquentation des routes et de la sécurité de ces usagers. Malgré son insécurité, cette route reste très utilisée. La voie est étroite pour le nombre croissant des voitures et trop près de la falaise. Elle cause quelques accidents également :

« *C'est hier vers midi qu'a eu lieu, sur la route littorale, cette collision. Au cours d'un croisement à la sortie du second tunnel, une Fiat 600 conduite par M. Alphonse Hoareau, mécanicien à la Possession, a dû faire un écart pour éviter des galets qui encombraient la route et a heurté une Simca 1300 conduite par M. Law-Hang, demeurant à la Rivière-des-Galets, qui arrivait en sens inverse. Il n'y aurait aucun blessé dans la collision.*²⁶¹ » (sic).



FIGURE 4: ARTICLE DU JIR 1965, "ATTENTION... CHUTES DE PIERRES". SOURCE : BDR, JIR, 1965.

Cet article illustre bien les dégâts que peuvent provoquer les chutes de pierres. Pourtant, le journaliste ne fait pas mention de pluies qui auraient causé ces quelques éboulis. A juste titre,

²⁵⁹ J. TALPIN, « Rentrer au chemin de fer », BDR, *Le Quotidien*, 28 août 1999, pp.14-15.

²⁶⁰ C. FONTAINE, *Relation entre pluies et circulation sur la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession*, sous la direction de René Robert, mémoire de 1999, Université de La Réunion.

²⁶¹ BDR, article du *Journal de l'île de La Réunion* en 1965.

nous pouvons penser que les chutes sont assez fréquentes, quoiqu'elles demeurent surprenantes pour les automobilistes, et même dans le beau temps. Sans les éboulis, la route du littoral est le lieu d'autre type d'accident comme la perte du contrôle du véhicule. Le journal titre « *M. Gabriel Veloupoullé, maire et conseiller général de la Possession est tué dans un accident de voiture sur la route littorale* ²⁶² ». Les décès semblent assez rares sur cette route, mais ce ne sont pas les éboulis qui sont mis en cause dans cet article. Cependant, le journaliste ne précise pas la dangerosité du site mais fait état de la situation. Cette route est de plus en plus fréquentée : en 1964 le nombre d'automobilistes est de 3 400 et atteint 9 200 en 1971. En 1974, ce sont près de 10 000 véhicules qui empruntent la route en corniche.

Le 26 juillet 1971, le plan de financement est adopté avec un total d'un peu plus de 4 000 000 000 francs²⁶³. Finalement, comme la première route, le budget est dépassé : ceci oblige le Conseil général à imposer une taxe sur l'essence afin de contribuer à la charge de ces nouveaux travaux. Ceux-ci consistent à éloigner la falaise de 14 à 25 mètres pour éviter les chutes de pierres. Le but de ces aménagements est de rendre la route plus sécurisante pour les usagers. Ainsi, deux techniques sont proposées par les ingénieurs : l'une est de remblayer l'assise de la route en terre armée afin de renforcer la chaussée contre les chutes de blocs rocheux ; l'autre consiste à installer des tétrapodes pour la protection de ce remblai contre les houles cycloniques²⁶⁴. L'auteur souligne un autre danger de cette voie en bord de mer : la houle cyclonique peut monter à plusieurs mètres de haut et s'abattre sur les automobilistes. La force et l'ampleur de cette houle peuvent dérouter les conducteurs. Le chantier s'ouvre le 1^{er} octobre 1973 et s'achève en 1976²⁶⁵. Ce travail de grande envergure ne connaît aucun accident tragique comme cela fut le cas sur la première route²⁶⁶. L'ouverture a lieu le 5 mars 1976, avec un coût total de 230 millions de francs. Cette deuxième route du littoral ferme totalement le service de secours ferroviaire. Dès la mise en circulation, des murs en gabions sont construits pour contenir les blocs. A priori, les mesures de sécurité sont mises en place pour garantir une circulation dans les meilleures conditions.

Selon Jean-Paul Fontaine et Jean-Marie Sauger, l'élargissement de la route est nécessaire à cause de la menace des pans de falaises mortelles. Jean-Paul Fontaine, adjoint à la subdivision de Saint-Louis et Jean-Marie Sauger, génie civil à la subdivision maritime du Port sont

²⁶² Annexe – photo de l'article « *M. Gabriel Veloupoullé, maire et conseiller général de la Possession est tué dans un accident de voiture sur la route littorale* ». JIR 1965.

²⁶³ K. BICHIK, *La route du littoral, histoire et devenir*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2006, pp.67-68.

²⁶⁴ C. FONTAINE, op.cit.

²⁶⁵ K. BICHIK, op.cit.

²⁶⁶ P.Y. VERSINI, « La petite route de 63 a été mangée par la grosse de 76 », BDR, *Le Quotidien*, 13 janvier 2001.

transférés à la division chargée des ouvrages d'art, de la partie béton et terre armée²⁶⁷. Leur témoignage souligne l'importance, la pression et la nécessité d'être efficace sur ce chantier titanesque. Le journaliste résume ces trois ans de cette manière « *Pendant, trois ans, il [Jean-Paul] ne sortira pas de son bureau. Jean-Marie, lui, passera le plus clair de son temps sur le chantier à contrôler à la fois la qualité du travail effectué par les entreprises et le bon respect des quantités, son monde à lui se décline en millimètres, mètres carré, tonnes...* »²⁶⁸. Les regards sont braqués sur ce chantier qui, quelques années auparavant, a été la grande innovation routière de l'île. En effet, il n'est plus question d'avoir encore des chutes de pierre conséquentes, des fermetures à cause des intempéries mais de répondre aux besoins de sécurité et du trafic croissant. Ce chantier a fait couler l'encre des journalistes et des opposants à ces nouveaux travaux de très grande envergure. La prouesse technique accompli en 1963 doit être encore plus belle dans ces années 1970 : 600 ouvriers sont employés pour réaliser ce grand défi. Dans le journal communiste, *Témoignages*, l'auteur détaille les conséquences de ce choix. Les dépenses accumulées depuis la création de la route littorale et son entretien font de la route en corniche l'une des routes les plus chères de France d'après la Cour des Comptes²⁶⁹. Cette idée de cherté est véhiculée dans les pensées de la population : « *Je pense que la route du littoral cause dans les finances publiques un déficit encore plus important* »²⁷⁰, témoigne un ancien agent du chemin de fer. La route est considérée comme un cercle vicieux. Outre le fait de sa cherté, le phénomène routier appelle à la circulation automobile. Celle-ci devient croissante et augmente la demande d'aménagement des routes. Cependant les grands axes sont privilégiés dans les décisions.

Cette route n'est pas parfaite mais elle reflète le besoin – créé selon certains avis – de circuler sur des voies aménagées. Elle est incontestablement le symbole d'une nouvelle ère par les techniques réalisées, le coût des travaux et l'envergure de ce chef d'œuvre routier. Cependant cette route enlève la vie des ouvriers et des automobilistes. Son coût et sa dangerosité sont vivement critiqués malgré l'élargissement de la voie en 1976. Cet exemple est incontournable dans l'étude de l'histoire des transports à La Réunion : il ouvre la voie à d'autres travaux et constructions routiers.

²⁶⁷ P. LINQUETTE, « C'était le chantier du siècle », BDR, Le Journal de l'île, 3 août 1997.

²⁶⁸ Ibid.

²⁶⁹ J.T. « Une erreur monumentale » op. cit. L'auteur de l'article ne précise pas s'il s'agit de la première ou deuxième route du littoral. Cependant, ce constat peut être émis pour le coût des deux routes.

²⁷⁰ J. TALPIN, témoignage de Raymond Gaulin, op. cit.

2. L'ÉTAT DES ROUTES RÉUNIONNAISES : LA VOIE DE L'ÉCONOMIE

Dans le contexte de la Seconde guerre mondiale (1939-1945), les routes se développent très peu. L'île compte trois routes nationales, des routes coloniales, des chemins communaux, des chemins communaux classés et des sentiers. Au moment de la départementalisation, La Réunion ne possède que 736 kilomètres de routes dites carrossables dont 131 kilomètres seulement bitumés²⁷¹. En 1942-1943, l'investissement de l'Etat dans les travaux routiers est faible dans ce contexte de guerre. Les travaux routiers concernent essentiellement les routes nationales composées de la RN1, RN2 et la RN3²⁷². Le développement des routes favorise l'essor de la voiture particulière. Les Réunionnais passent d'une société pédestre à une société automobile, amorcée par la presse locale. Dans les choix d'aménagement, certains axes sont privilégiés.

A) LA VOITURE : LE MODE DE DEPLACEMENT PREFERE DES REUNIONNAIS

Le choix de la fermeture du chemin de fer tend à faire évoluer les mœurs et habitudes de la population Réunionnaise. Il faut comprendre la société réunionnaise dans ses modes de déplacements. Les habitants vivant sur une île d'une superficie de 2 512 km² ont des déplacements courts à cause de la morphologie de l'île : les voyages sont pénibles et longs²⁷³. Ils ne sont pas préoccupés par le loisir mais plutôt à travailler pour subvenir aux besoins de la famille. Les déplacements s'effectuent dans le cadre du ravitaillement, religieux (les fêtes ou les requêtes spéciales), sanitaire et administratif²⁷⁴. Ainsi, les besoins de se déplacer se font par la marche à pied ou en train pour les trajets plus longs : ceux-ci sont plus rares. Pour écouler les productions agricoles, les agriculteurs doivent se rendre sur les lieux de marchés et d'écoulement des marchandises. En effet, La Réunion est une île de plantation et d'économie agricole : le besoin de se déplacer devient nécessaire pour le développement économique. Selon Boris Bègue, les quartiers sont reliés par des chemins d'exploitations faits de cailloux et de roches néanmoins carrossables pour les charrettes à traction animale dit localement « charrettes

²⁷¹ VITRY J.Y, *L'infrastructure des transports à La Réunion*, maîtrise de géographie, Université de La Réunion, p.7, 2012.

²⁷² ADR, 48W577, « Etat récapitulatif des dépenses faites du 1^{er} janvier 1942 au 31 décembre 1943 ».

²⁷³ E. BOULOGNE, *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane/La vie du rail, Le Mans, 1992, p.9.

²⁷⁴ A partir des sources orales recueillies au séjour des aînés au Dos d'âne, mai-juin 2019.

bœufs »²⁷⁵. Cette première voie montre l'importance du transport et de l'accessibilité entre les villages et les quartiers. Pour se rendre à l'usine ou sur un autre lieu de travail, la traction animale est de mise ainsi que la marche à pied. Les moyens de locomotion sont peu nombreux au XIXe siècle. Le chemin de fer est réservé au littoral pour un acheminement plus rapide des marchandises vers le lieu d'exportation. La volonté d'accroître le rendement économique favorise l'achat de nouvelles locomotives et voit l'essor des transports en commun. Cela crée une nouvelle habitude dans la vie des Réunionnais, surtout pour les habitants des écarts. L'auteur souligne également que le pouvoir d'attraction des villages des Hauts accroît le développement des routes. Les exemples des villages d'Hell-Bourg à Salazie, de la Montagne, du Brûlé et de Saint-François à Saint-Denis illustrent les améliorations de la chaussée. La Réunion est passée d'une colonie traditionnelle à plantation de canne à sucre principalement à une société de type européen. Mais cette transformation ne concerne au départ que quelques familles riches. L'automobile est le symbole de la liberté et de la richesse.

La voiture est considérée comme un objet ostentatoire²⁷⁶. C'est la diffusion d'un bien élitiste au départ, puis massifié avec sa démocratisation et l'amélioration des conditions de vie. Sur le plan mondial, les années 1960 sont marquées par les concurrences du marché automobile²⁷⁷. Dans les pays européens, la demande a pris une grande avance sur l'offre. C'est une époque où l'accent est mis sur l'ouverture des échanges économiques entre les pays et offre un renouveau mondial. L'accès à l'automobile se démocratise car la demande augmente. Les exportations de véhicules constituent une part importante dans l'économie des pays. Les grands constructeurs exportent en 1960 30 à 50% de leur production et selon l'article, ce taux ne cesse d'augmenter. Dans la même année, la production des véhicules atteint, pour douze firmes européennes, entre 200 000 et 900 000 véhicules et 170 000 à 750 000 voitures de tourisme. Ces chiffres montrent l'ampleur de la production en Europe mais ils sont encore loin des trois millions de voitures de tourisme produits par le groupe Américain General Motors Company. La voiture occupe une place centrale au niveau mondial, essentiellement dans les grands pays. Dans les taux d'exportations précisés précédemment, il est possible que cela concerne les territoires et départements d'Outre-mer. La certitude est qu'aucune entreprise à La Réunion ne produit de

²⁷⁵ B. BEGUE, *Transports et urbanisation à La Réunion : le rôle de l'accessibilité dans les phénomènes de périurbanisation et de dépendance automobile, modélisation systémique sur la région Est-Nord-Est*, sous la direction de Jauze Jean-Michel, 30 septembre 2013.

²⁷⁶ Y. DEMOLI, « Carbone et tôle froissée : l'espace social des modèles de voitures », in *Revue française de sociologie*, vol. 56, n°2, avril/juin 2015, pp. 223-260.

²⁷⁷ A. LANDRY, « Le marché international et la situation de l'industrie automobile », in *Revue économique*, vol. 12, n°5, septembre 1961, pp. 689-754.

véhicule : il y a plutôt des sociétés d'importations. Les pays en voie de développement connaissent un fort taux d'importations de voitures. Cela souligne l'importance de la voiture comme objet d'exhibition. Les personnes, plus défavorisées dans le passé, peuvent accéder au statut social de la classe enviable et se sentent égaux en biens.

Afin de mieux apprécier son impact dans l'île, nous avons effectué l'analyse des publicités principalement sur l'année 1965 dans *le Journal de l'île de La Réunion*. Elle comprend la lecture des publicités et des événements liés à l'automobile. Cette analyse permet de saisir l'importance de la publicité dans l'essor de la voiture dans l'île.

❖ Les événements liés à l'automobile.

Un télégramme de la délégation générale de Volkswagen pour les pays de l'Afrique, l'Asie et l'Australie s'adresse à Maurice de la Giroday et sa compagnie pour féliciter la victoire de la marque au Rallye Réunion et de maintenir la tradition du succès dans le monde entier. Au travers de ce télégramme, nous apprenons la mise en place d'un rallye à La Réunion, probablement instauré des années plus tôt. Le sport automobile ne compte pas beaucoup d'adhérents, d'autant plus que la majorité des Réunionnais n'ont pas les moyens d'acheter une simple voiture. L'accès au véhicule particulier se fait par étape et concerne les jeunes actifs. En 1973 et 1974, 41% des personnes de 18 à 24 ans possèdent leur permis de conduire²⁷⁸. La génération antérieure n'est pas affectée par ce phénomène. Cette discipline recueille peu d'adhérents au départ mais profite d'une bonne médiatisation qui lui offre un avantage considérable²⁷⁹ et participe à la promotion de l'automobile. Sur le plan international, le rallye automobile connaît des adeptes. La dictature hitlérienne organise le sport automobile avec le rallye et les épreuves d'endurance. Les sociétés automobiles font leur promotion par ces courses automobiles dans lesquelles les « combattants au volant » sont mis en avant²⁸⁰.

Dans le *Journal de l'île de La Réunion*, un petit encart fait mention du rallye de la Réunion qui se déroule les 10 et 11 décembre 1960²⁸¹. L'article fait l'éloge de Volkswagen comme une

²⁷⁸ J.-L. RALLU, « Conduite automobile et accidents de la route », in *Population* (french edition), vol. 45, n°1, janvier et février 1990.

²⁷⁹ S. DELETRE, *La promotion du sport à La Réunion, la médiatisation d'un événement sportif local : le tour automobile*, mémoire en sciences de l'information et de la communication, sous la direction de J. Simonin, Université de la Réunion, septembre 1997.

²⁸⁰ J.-M. FLONNEAU, « Chapitre 3 - Le Troisième Reich : l'État hitlérien », in *Le Reich allemand. De Bismarck à Hitler - 1848-1945*, sous la direction de Flonneau Jean-Marie, éditions Armand Colin, 2003, pp. 157-223.

²⁸¹ Nous ne disposons pas d'élément sur le début du rallye à La Réunion. Cette discipline sportive recueillait peu d'adhérent mais nous n'avons pas de date précise. Nous supposons que les années 1950-1960 ont vu naître l'activité sportive sur l'île.

voiture de qualité puisque la marque a raflé les quatre premières places du classement général²⁸². Les sports automobiles permettent de vanter les capacités des voitures autant sur leur rapidité, leur solidité et leur qualité sur les routes réunionnaises. Dans cet article, le circuit n'est pas mentionné. Un autre article traite du rallye automobile en 1960 – certainement à La Réunion – cette fois-ci chez Renault²⁸³. Cet encart publicitaire vante les différentes « Dauphine » du groupe Renault. Le rallye automobile permet de tester et d'affirmer la qualité des voitures mises en concurrence. Le journal titre « *Les 'Dauphine' confirment leurs qualités individuelles* » : l'objectif est de mettre en évidence et d'asseoir les compétences de ces gammes de véhicules. C'est aussi l'occasion pour la marque de montrer au grand public la fiabilité et la longévité de ces automobiles, garantes de la crédibilité du concessionnaire. La firme souligne la robustesse, la sécurité et la tenue de route sur une île dont la morphologie est particulière. Cette annonce publicitaire incite les lecteurs à l'achat de l'automobile : « *Roulez 'Dauphine' vous arriverez toujours* »²⁸⁴. Un des arguments mis en valeur pour l'acquisition d'une voiture est la rapidité, en contraste avec la lenteur présumée des transports en commun. Renault aussi mise sur cette valeur sûre de la vitesse : le cadrage de l'image montre la rapidité de la voiture en la plaçant au centre, par un effet de contre-plongée qui donne une impression de dynamisme et de mouvement. Les prix sont affichés en petit caractère tout en bas de la publicité : ils varient entre 380 000 frs et 440 000 frs.

❖ Les publicités

Les annonces publicitaires insérées dans les journaux permettent une large diffusion des produits, ici l'automobile, auprès des consommateurs. Les journaux papiers sont les médias les plus lus dans cette période où la télévision est peu diffusée²⁸⁵. Dans l'année 1965, nous sélectionnons le mois de mai pour illustrer la part des publicités de l'automobile dans la presse locale : elle représente 21 % sur la totalité des articles sur la voiture. Ce chiffre peut correspondre à la place des annonces dans les revenus de ce quotidien.

²⁸² Annexe : photo de l'article sur le rallye à La Réunion, le 10 et 11 décembre 1960.

²⁸³ Annexe : photo de l'article sur le rallye automobile de 1960.

²⁸⁴ Ibid.

²⁸⁵ S. DE IULIO, « Chapitre 2. Étudier l'industrie publicitaire : pratiques, acteurs, savoirs et savoir-faire », in *Étudier la publicité*, sous la direction de De Iulio Simona, Presses universitaires de Grenoble, 2016, pp. 45-76.

« À partir de 1830 environ, les journaux se transforment en entreprises qui produisent de l'espace publicitaire, marchandise qui peut être vendue grâce à la partie rédactionnelle. [...] Partie rédactionnelle et annonces apparaissent ainsi de plus en plus dépendantes et les journaux, qui au XVIII^e siècle avaient été des lieux d'activation de l'espace public critique et démocratique, se convertissent en lieux où des intérêts privés privilégiés prennent le dessus sur les intérêts collectifs. »

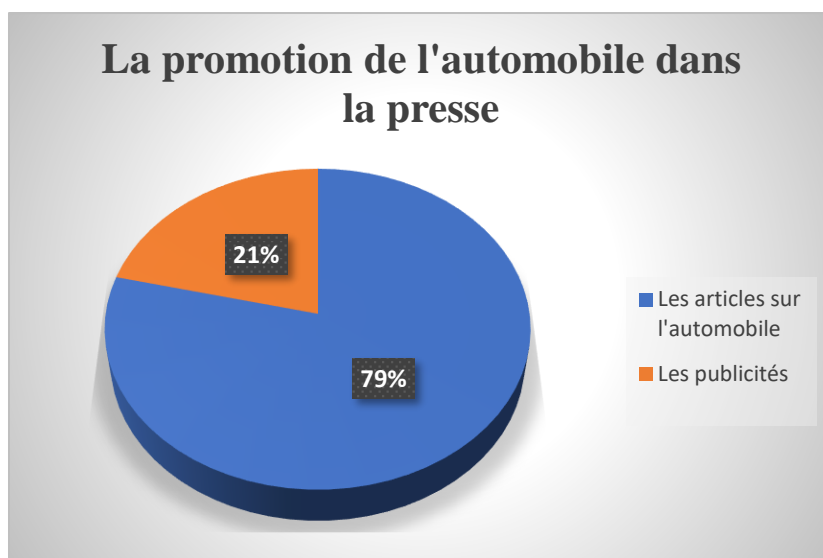


FIGURE 5 : LA PROMOTION DE L'AUTOMOBILE DANS LA PRESSE SUR LE MOIS DE MAI 1965. SOURCE : AUTEUR.

Parmi les publicités présentes dans le journal, le code de la route figure de façon minime. En effet, avec la montée des acquisitions des véhicules, l'obtention du permis de conduire devient impératif pour circuler en toute légalité. Précédemment au niveau national, la moyenne d'âge concernée, par l'examen à la conduite est la catégorie des 18 à 24 ans²⁸⁶. Ces centres d'examen se concentrent principalement dans les grandes villes comme Saint-Denis ou Saint-Paul. Cette information permet de comprendre l'univers de l'automobile, depuis l'apprentissage de la pratique. Cependant, le prix du code de la route n'est pas renseigné. L'autre élément de ce monde automobile sont les magasins de pièces et d'accessoires pour les véhicules. L'achat des voitures s'accompagne des besoins de réparations. Dans une publicité de De Jouvancourt, les pièces et les accessoires pour autos sont mis en vente pour le besoin des conducteurs²⁸⁷. Cette annonce prend une petite partie dans la page du J.I.R. ; elle permet également d'identifier les familles ou les groupes possédant des commerces annexes de l'automobile.

Les publicités du groupe Fiat mettent en avant un modèle populaire, accessible à toutes les classes sociales²⁸⁸. Parmi les modèles proposés, la firme montre sa volonté à s'adapter à l'esthétisme de chacun, aux différentes capacités économiques et aux divers usages. Dans l'effort d'adaptation à toutes les poches, le prix minima est affiché mais pas le prix le plus cher : cette technique permet aux lecteurs de s'identifier à une des autos présentées. Parmi ces citadines, la présence d'un utilitaire peut sembler étonnant. Dans la société réunionnaise, à

²⁸⁶ J.L RALLU, op. cit., page 3.

²⁸⁷ Annexe : vente de pièces autos, De Jouvancourt.

²⁸⁸ Le groupe FIAT est italien, « Fabbrica Italiana Automobili Torino » basé à Turin et créé en 1899. Source : Wikipédia et Fiat.fr

grande majorité agricole, l'usage des utilitaires de type camionnette est important pour transporter les produits frais. Cet outil sert à beaucoup de petit planteur et de petit entrepreneur. Sa place dans cette publicité est donc parlante pour les Réunionnais. Le groupe Serca est le concessionnaire exclusif de la marque. Parmi les avantages présentés, la garantie de pièces et de main-d'œuvre n'est pas négligeable. Le coût des pièces de marque étrangères doit être plus cher que celles qui sont françaises. Une des publicités souligne l'usage de l'automobile. La Fiat 850 est accessible à tous, non seulement dans la société mais aussi dans la famille²⁸⁹. Les stéréotypes sur les membres d'une famille sont évoqués. « *Pour Papa, c'est un outil...* » illustre le besoin de la voiture comme un outil de déplacement pour aller travailler. Cette publicité peut inciter les maris et les hommes en général à accéder à un niveau social plus élevé par le travail et le moyen reste la voiture personnelle. « *Pour Maman, un fourre-tout* » : cette image stéréotypée de la femme reste plus ou moins la même au fil des années. Ceci est peut-être dû aux sorties de la famille dans lesquelles la mère doit s'occuper du confort de tous, y compris la sienne. « *Pour ma sœur, une auto-école (aïe ! ...)* » : un autre aspect de la femme « jeune » est dépeint comme un danger présumé. Présentes depuis des années mais en petit nombre, seules 22% des femmes ont leur permis en 1967 en Métropole²⁹⁰.

« La diffusion du permis de conduire auprès des femmes a été tardive. Elle a d'abord concerné les femmes les plus qualifiées et a été portée par une dynamique générationnelle remarquable.

Elle se fait plus tardivement que le mouvement de banalisation de l'automobile, entamé dans les immédiates années d'après-guerre. [...] la part des femmes parmi les nouveaux titulaires du permis et, corrélativement, le taux féminin de détention restent faibles. [...] elles ne sont que 2 % à se définir comme les conductrices habituelles d'un véhicule. »²⁹¹.

La remarque de cette publicité automobile sous-entend la qualité de la conduite des femmes puisque la diffusion du permis de conduire chez la gente féminine est relativement faible. Enfin, c'est l'image du jeune homme qui est mis en avant et constitue la cible de cette annonce : « *Pour moi : un copain !* ». La posture du jeune homme indique une forme de facilité, d'accessibilité et de liberté. Comme cela a été vu précédemment, les jeunes hommes sont la catégorie qui

²⁸⁹ Annexe : photo de la publicité Fiat 850.

²⁹⁰ Pour inciter les femmes à se lancer dans la conduite, dans les années 1970 et 1980, des militantes créent quelques auto-écoles gérées par des femmes pour des femmes, ainsi que des stages de mécanique automobile féminins. Source : <https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/in/actualites/vie-des-bibliotheques/null!1347b363-27b5-4e9d-bf9d-37a23c2b2582> consulté le 08.04.2020.

²⁹¹ Y. Demoli, « Les femmes prennent le volant. Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XX^e siècle », in *Travail, genre et sociétés*, vol. 32, no. 2, 2014, pp. 119-140. Il s'appuie sur les travaux d'André Villeneuve, 1971.

s'inscrivent aux examens de la conduite, voyant à travers cela une nécessité. Ce dernier slogan incite à une conduite de loisir et quotidienne et se distingue de l'usage du reste de la famille où son utilisation semble seulement pratique. Dans une autre publicité, la même voiture est vantée pour ses qualités et devient plus personnelle. La firme Fiat implantée à La Réunion propose également des cours de conduite chez Fiateco auto-école²⁹². Toujours localisée à Saint-Denis, comme les autres concessionnaires, cette auto-école propose des cours sur les modèles de voiture Fiat. L'accroche de cette publicité est particulière : « *Votre permis de conduire ... en sachant conduire* ». Elle sous-entend une part de médiocrité dans les autres auto-écoles. L'implantation de cette auto-école fait naître le goût de conduire une fiat aux Réunionnais : c'est une stratégie pour une plus large diffusion de la marque. Elle propose aussi le permis des poids lourds et des transports en commun. Cette période est marquée par les reconversions des anciens agents du chemin de fer et par le développement économique suscitant un redémarrage de l'emploi. Le secteur du transport connaît un investissement particulier de la part des pouvoirs publics, d'où l'importance d'avoir le permis de conduire pour postuler. Ces auto-écoles se multiplient dans le nord-est de l'île partant de Saint-Denis jusqu'à Saint-Benoît. Les apprentis deviennent de futurs acheteurs de la marque : c'est la stratégie que joue Fiat dans l'île. L'autre moyen pour attirer la clientèle est l'organisation d'une loterie mettant en jeu une Fiat 600²⁹³.

Pour le groupe Citroën²⁹⁴, le lancement des voitures est l'occasion d'inculquer cet amour pour la voiture et surtout pour la marque. La promotion d'une nouvelle automobile, l'Etoile 6CV, permet ce renforcement dans la mentalité des Réunionnais²⁹⁵. Deux éléments sont remarquables dans cette publicité. Premièrement, l'annonce insiste sur l'utilisation du carburant : « *La grande voiture ce petit appétit* ». Dans la mesure d'aide au financement de la route du littoral, le Conseil général met en place une taxe sur le carburant, ce qui majore le prix à la pompe. Ainsi, cet argument résonne chez les lecteurs habitués à la consommation coûteuse de leur véhicule. Citroën propose une voiture « économique ». Ensuite, la marque joue la carte du prix gelé. En *nota bene* apparaît l'offre sur la fixation du prix quelque soit la date de livraison. Ceci souligne les intérêts et taxes pratiqués sur le prix des importations des véhicules. Toutefois, une certaine majoration est à noter, « des arrhes modiques seront demandés », certainement pour couvrir certains frais. Encore une fois dans cette publicité, la vitesse est un argument incontournable. L'entreprise Foucque située à Saint-Denis, assure la diffusion de la marque.

²⁹² Annexe : photo de l'annonce de Fiateco auto-école.

²⁹³ Annexe : photo de l'annonce de la loterie pour une Fiat 600.

²⁹⁴ L'entreprise Citroën créée en 1919 par André Citroën.

²⁹⁵ Annexe : annonce du lancement de l'Etoile 6CV.

Les publicités de Peugeot ont leur place dans les encarts publicitaires : pour la 403 et la 404, aucun slogan n'apparaît, seulement les voitures²⁹⁶. La compagnie J. Caillé représente le groupe Peugeot dans l'île : elle est située à Saint-Denis comme la plupart des concessionnaires. Dans les articles de journaux présentant les nouveaux modèles de Peugeot, les caractéristiques de la nouvelle voiture sont soulignées. Tout est mis en valeur pour attirer les futurs conducteurs : son poids, sa consommation d'essence, sa vitesse, sa taille, le nombre de chevaux²⁹⁷. Pour mettre en valeur le produit, la société mise sur les jeux populaires à La Réunion comme les loteries. En effet, face à une population dans une situation délicate de pauvreté, le moyen pour donner le goût à la voiture est d'en faire l'objet d'un jeu. De cette façon, l'argent récolté par l'achat des carnets et des billets profite au groupe Caillé et l'engouement créé par le journal suscite la curiosité et l'envie du gain chez les plus défavorisés qui n'ont pas accès à la voiture. C'est une occasion rêvée pour enfin acquérir une voiture. La citation de Luc Boltanski éclaire sur la relation particulière entre la voiture et les groupes sociaux. La voiture comme bien particulier a une portée significative dans la pensée réunionnaise : c'est le passage d'une condition de misère à celle de l'aisance.

« [...] on doit s'interroger sur le type de relation qui s'instaure entre la diffusion de l'automobile - bien matériel doté de propriétés particulières - et les intérêts spécifiques des différents groupes et des différentes classes. D'autres biens (comme les réfrigérateurs, les aspirateurs ou les cuisinières à gaz) ont connu, en effet, une diffusion aussi forte et aussi rapide sans que leur multiplication ne rencontre de résistances sociales ou idéologiques : l'accroissement du nombre des automobiles, qui n'est pas un phénomène isolé ni autonome, constitue un cas particulier d'un processus général de translation de la structure de la distribution des biens matériels et symboliques entre les groupes et entre les classes. »²⁹⁸. La vision des véhicules, placés sous les projecteurs des presses quotidiennes, ancre l'idée de la nécessité d'une voiture. Celle-ci est vulgarisée est accessible à « tous » : il n'est pas mentionné la possibilité de faire un crédit mais cela doit être faisable.

Parmi la promotion des véhicules dits de tourisme²⁹⁹, les véhicules industriels occupent une place dans les journaux même s'ils sont moindres. L'île connaît des travaux multiples et il est

²⁹⁶ Annexe : annonce d'une loterie mettant en jeu une 404 Peugeot.

²⁹⁷ Annexe : article « Voici la Peugeot 'nouvelle née' ».

²⁹⁸ L. BOLTANSKI, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, Vol. 1, n°2, mars 1975, pp. 25-49.

²⁹⁹ Une voiture de tourisme (ou voiture de production) est une automobile produite en grande série, à plusieurs milliers d'exemplaires chaque année. Source : Wikipédia.

impératif d'acheter des camions pour assurer la continuité des aménagements. Dans l'exemple de cette publicité, le prix n'est pas indiqué ; l'absence d'artifice et d'attrait souligne le côté pratique et sans fioriture de ce véhicule³⁰⁰.

En somme, la publicité a un rôle essentiel dans la diffusion de l'automobile auprès des habitants de La Réunion. Alors que les pouvoirs publics ferment définitivement le transport ferroviaire – excepté le service de secours ferroviaire – la population se réadapte dans sa manière de se déplacer. Hormis les transports en commun, le véhicule devient un bien convoité pour valoriser le statut du conducteur. Les annonces publicitaires usent d'instruments et d'arguments pour influencer le consommateur à l'achat.

B) LES TRAVAUX ROUTIERS SUR LES GRANDS AXES ECONOMIQUES

Le lancement des travaux routiers nécessite un financement assez coûteux. Le Conseil général dispose de crédits affectés aux travaux publics comme celui du F.I.D.O.M. A partir des années 1950, l'Etat décrète un fond routier alimenté par une taxe spéciale sur l'essence de pétrole et le gas-oil dans les départements d'outre-mer³⁰¹. Le but est de financer les nombreux travaux routiers en cours à La Réunion. C'est un moyen pour prélever une participation pécuniaire chez les automobilistes. Cette taxe sur les carburants est fixée par un arrêté interministériel, sur l'essence comme sur le gas-oil. Selon la tonne d'importation en carburant, le prix à la pompe est majoré ou figé³⁰². Toutefois, les travaux publics donnent une nouvelle dynamique aux crédits et aux fonds routiers en augmentant les prix du carburant. Dans le financement des aménagements, le préfet assure les rendements grâce à un programme d'équipement. Il consiste à améliorer les routes, créer des voies nouvelles notamment dans les zones rurales. Les années 1950 à 1960 sont marquées par de nombreuses réalisations routières : elles deviennent les sujets de préoccupation gouvernementale. Cependant, le financement des routes se situe principalement dans la majoration de plusieurs taxes applicables aux usagers. Leurs parts dans les dépenses ne sont pas négligeables, d'où l'importance de maintenir les taxes. Elles sont incontournables dans les constructions, notamment celle de la route en corniche.

Outre les participations des automobilistes, l'effort d'équipement de l'île est supporté principalement par l'Etat. En 1970, les dépenses de fonctionnement et d'investissement se

³⁰⁰ Annexe : photo de l'annonce d'un camion « Unic ».

³⁰¹ ADR, 41W78/1, Rapport n°19 PR/III, « Fonds routier départemental. Relèvement des taxes perçues sur les carburants ». Article 22 du décret n°52-152 du 13 février 1952.

³⁰² Comme ce rapport n'est pas daté, nous pouvons supposer qu'il s'agit de l'année 1955 puisqu'une mention de la consommation de carburant maintenue pour l'exercice 1956 et l'avenir est faite.

chiffrent à plus de 42, 15 milliards de francs³⁰³. Afin de mesurer l'effort accompli, Daniel Lefèvre compare cet investissement précédemment cité aux 7 milliards attribués à la Côte d'Ivoire. Il apporte un éclairage supplémentaire aux différents fonds d'aide directe de l'Etat : le F.I.D.O.M, les prêts de la Caisse centrale de coopération économique (CCCE), la Caisse des dépôts et consignation et la Caisse du crédit agricole de La Réunion.

La vitesse moyenne d'une automobile au début du XXème siècle est de 13 km/h dans les bas sur un relief plus plat et des routes plus rectilignes d'après les calculs de Boris Bègue³⁰⁴. Les propriétaires de voitures se dotent de véhicules plus performants au fil des années, d'où la nécessité d'avoir des routes convenables. Les ouvrages réalisés sur les voiries visent essentiellement l'entretien, l'amélioration et la création des infrastructures. À partir des fonds débloqués pour les aménagements, les entretiens peuvent commencer. La restauration des ponts continue dans les années 1960. Le renforcement du pont suspendu de la Rivière de l'Est³⁰⁵ est un exemple. Dans une lettre de la société des constructions métalliques de la Corrèze et établissements F. Arnodin, l'accent est mis sur les retards des travaux pris par l'entreprise réunionnaise. Le directeur général relève le manque de représentant qualifié des services Ponts et Chaussées car la communication est entravée entre le département et la métropole. Les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des travaux entraînent des pénalités dans la faisabilité. Les nouvelles responsabilités du département sont prises au fur et à mesure. Le nouveau département souffrant de ce temps de pause dans le développement, doit prendre le train en marche. Dans ce document, cinq chapitres sont énumérés comprenant une série d'articles chacun sur les indications générales, les matériaux, le mode d'exécution des travaux, le mode d'évaluation des ouvrages et les prescriptions diverses. Plusieurs points intéressants sont à dégager dans ce type de marché. Les matériaux envoyés sont normés mais dans le cas exceptionnel de La Réunion, le relief et la position géographique sont pris en compte. Leurs caractéristiques font l'objet de précision sur les quantités, la nature, la provenance et le mode de livraison. Le directeur général note les points négatifs de ces travaux. Tout d'abord, le retrait des matériaux n'est pas effectué. Les retards de retrait entraînent des frais qui alourdit la

³⁰³ D. LEFEVRE, « La situation économique de la Réunion au début du VIe Plan » in *Annales de Géographie*, t.83, n°457, 1974, pp. 319-349.

³⁰⁴ B. BEGUE, *Transports et urbanisation à La Réunion : le rôle de l'accessibilité dans les phénomènes de périurbanisation et de dépendance automobile, modélisation systémique sur la région Est-Nord-Est*, sous la direction de Jauze Jean-Michel, 30 septembre 2013. p.172.

³⁰⁵ ADR, 48W745, « Lettre concernant le renforcement du pont suspendu de la Rivière de l'Est – fourniture d'éléments métalliques constituant la suspension et le tablier », 9 juillet 1960.

dépense de l'île³⁰⁶. Ce soutènement est nécessaire pour les passages des camions de cannes : ils sont indispensables au bon fonctionnement de l'économie réunionnaise dans cette période de "coupe canne". Ce temps, qualifié de "particulièrement intense" par la société métropolitaine, est précieux : pour cela il est nécessaire de ne pas dévier la circulation ni de l'interrompre totalement. Les propositions de travaux prévus envisagent le fait d'intervenir le week-end, du vendredi matin au dimanche soir ou du samedi matin au lundi soir. Cet arrêt provoque malgré tout un handicap dans le déroulement des opérations agricoles, une des activités principales de la côte Est. Le pont de la Rivière de l'Est est la seule route qui relie les champs de canne à la balance de Beaufond et à l'usine de la Ravine Glissante. Les jours de pause s'avèrent catastrophiques et irrattrapables pour les petits planteurs. Le camion est principalement utilisé dans cette zone, bien que la branche ferroviaire soit toujours active jusqu'à Saint-Benoît. Cette situation de ralentissement affecte plusieurs familles et a un impact économique, social et politique. D'un point de vue économique, les travaux posent le souci de la rentabilité pour les usines sucrières. Enfin, la population sait pertinemment que les décisions de travaux, de fermeture et d'ouverture de route sont prises par les autorités locales. Pour la bonne gestion de la ville, il est important de bien coordonner ces éléments. La solution proposée pour ne pas pénaliser tous les professionnels agricoles et les sucriers est de suspendre les travaux jusqu'à la fin du mois d'octobre, ce qui correspond à la fin de la période sucrière. La réponse à ce problème satisfait les intérêts économiques des travailleurs et des usiniers mais le risque est d'affaiblir le pont de la Rivière de l'Est et donc de faire encourir un danger à la population.

Les travaux font l'objet de multiples demandes de modernisation sur les axes routiers. Les portions de routes sont précisées en P.K., c'est-à-dire en point kilométrique, afin de communiquer des données exactes. Généralement, ces travaux sont des modifications sur l'ouvrage avec des renforcements ou des élargissements de la chaussée, face aux nombreux véhicules qui les parcourent. Cette période est marquée par d'intensifs travaux sur les réseaux routiers, depuis l'effort de la concrétisation des aides financières de l'Etat pour le département de La Réunion. Ces opérations d'aménagements visent essentiellement les routes nationales et les axes prioritaires. Cette sélection s'opère principalement par l'ingénieur. Un budget prévisionnel sur les voies concernées est soumis aux supérieurs hiérarchiques. Celui-ci est validé ou changé en fonction des budgets prévus. Toujours dans les routes de l'Est, l'ingénieur de l'arrondissement adresse plusieurs projets de travaux concernant les chemins

³⁰⁶ ADR, 48W745, Modernisation du réseau routier, « Lettre concernant le renforcement du pont suspendu de la Rivière de l'Est », 19 août 1960.

départementaux³⁰⁷. Les routes nationales sont sujets à des modernisations, c'est-à-dire rendre la route plus adaptée à la demande des usagers et offrir une meilleure condition de circulation. La route nationale 3 – connue aussi comme la route des Plaines – est l'objet de quelques aménagements tels que la modification du tracé, le bitumage renforcé pour résister aux nombreux passages quotidiens³⁰⁸. Les travaux de reconstruction de la voirie entre Saint-Benoît et Saint-Pierre débute en 1957 et permet de dynamiser la circulation et la vie économique dans les régions de la Plaine des Palmistes et de la Plaine des Cafres³⁰⁹. Le développement des cultures et des productions laitières accroît le besoin de relier ces hauteurs au littoral. Dans ces opérations routières, la circulation ne doit pas gêner la bonne marche de l'économie. Tout comme les travaux du pont de la Rivière de l'Est, la priorité des services de travaux publics consiste à renforcer les voies importantes pour l'économie. Ce document montre également la part des embauches des anciens agents du C.F.R. : elle est de 5% maximum³¹⁰. Cette information fait écho aux promesses du préfet « d'imposer » cette part dans les contrats des travaux publics.

Ces demandes sont traitées par le département, dont il dispose du budget nécessaire, prévu dans les programmes³¹¹.

Les routes nationales sont très coûteuses par la main d'œuvre et le matériel³¹². Les travaux effectués sur ces axes concernent l'entretien et les améliorations. L'intérêt de ces opérations routières est d'entretenir les routes, support essentiel de l'économie réunionnaise. Vers la fin des années 1950, les crédits du F.I.D.O.M sont importants pour les travaux routiers. Plusieurs documents montrent les différents échanges entre le département et le secrétaire d'Etat au sujet des opérations et des programmes routiers³¹³. Pour illustrer cette participation récurrente des fonds d'investissement, une lettre récapitulant les demandes d'autorisation affiche une demande

³⁰⁷ ADR, 48W745, « Propositions d'engagement de dépenses par l'ingénieur de l'arrondissement de l'Est ». 29 juin 1961.

³⁰⁸ ADR, 48W745, « Cahier des prescriptions spéciales, modernisations entre le P.K. 25+500 à 34+700. Route nationale 3 », 20 septembre 1958.

³⁰⁹ M. HOARAU, *Le développement socio-économique des hautes plaines de l'île de La Réunion. La Route Nationale 3, un élément de structuration*, mémoire de maîtrise de géographie, sous la direction de René ROBERT, 1999-2000.

³¹⁰ ADR 48W745, op.cit.

³¹¹ Définition de programme : la consistance des travaux à réaliser pour une construction, établie par le maître de l'ouvrage et remise au maître d'œuvre.

ADR, 48W745 « Le circulaire interministériel du ministère des Travaux Publics et du secrétariat d'Etat aux affaires économiques, relative à la préparation et l'exécution du plan de développement économique et social des départements d'outre-mer. 11 avril 1958. Pour le commissaire général à la productivité. » 10 mai 1958. Extrait du journal officiel de la République Française du 1^{er} avril 1950. Ce circulaire présente la description et l'objectif des programmes. Annexe.

³¹² ADR 48W577, « Etat récapitulatif des dépenses faites du 1^{er} janvier 1942 au 31 décembre 1943 », 6 mai 1943.

³¹³ ADR 48W1521, « Délégation crédits sur opérations en cours FIDOM 1958 », 1^{er} mars 1958. « Opérations en cours sur crédits FIDOM 1958 », 13 mars 1958.

de fonds de 1958, à hauteur de 75 millions de francs³¹⁴. Cependant, ils concernent majoritairement les ouvrages neufs et non les travaux d'améliorations et de réparations. Les routes nationales sont subventionnées par le fonds routier. La loi du 28 juillet 1960 déclare que les ressources du fonds routier financent également les travaux de construction ou d'amélioration des routes nationales³¹⁵. Les programmes des travaux distinguent les routes nationales des chemins départementaux : les demandes s'adressent à des ministères différents, mais la gestion est faite par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et les élus de l'île. Le préfet est chargé de la coordination et du contrôle de toutes les opérations relatives à la réalisation du programme de travaux³¹⁶. Concernant les routes nationales, le délégué aux affaires économiques insiste sur « *l'intérêt de l'étude d'une déviation de la RN3 par le Bras Calumets* ³¹⁷ ». Cet exemple souligne l'intérêt capital des travaux pour l'économie de l'île. Les aménagements des ponts et routes sont urgents car les ouvrages sont vétustes et deviennent dangereux pour la circulation. Un autre fait intéressant : « *la limitation des voies est une gêne pour les transports publics des voyageurs* ³¹⁸ ». L'explication n'apparaît pas dans ce document d'archives mais cette information révèle le trafic des transports publics, autre élément essentiel à l'économie et à la circulation. Le document n'indique pas la limitation de la voie ni sa condition (zone à risques, usure de la chaussée). L'hypothèse de la négligence et du manque de considération pour la sécurité de la route peut être envisagée.

Toutefois, les routes nationales continuent à être l'objet des travaux. L'exemple du programme 1967 montre un type d'opération sur la R.N.1 : les crédits prévus sont au prix de 3 500 000 francs³¹⁹. Ainsi, la collaboration entre le F.I.D.O.M et l'île de La Réunion continue sur plusieurs années dans le but de dynamiser l'île dans sa circulation.

Les routes départementales sont de véritables artères économiques et font l'objet de nombreux travaux. Les choix des aménagements des routes montrent l'intérêt des pouvoirs publics. Ils sont stratégiques pour le commerce, l'industrie et pour redorer l'image de l'île. Ces améliorations s'inscrivent dans un plan de développement du département. Les rapports

³¹⁴ ADR 48W1521, « Programme FIDOM 1958 », 5 avril 1958.

³¹⁵ SAI, Rapport n°8 « Utilisation du fonds routier 1964 », in Deuxième session ordinaire de 1963, 1^{ère} séance du 21 décembre 1963.

³¹⁶ ADR 48W1521, « Circulaire interministérielle du ministère des travaux publics et du secrétariat d'Etat aux affaires économiques, relative à la préparation et l'exécution du plan de développement économique et social des départements d'outre-mer. 11 avril 1958. Pour le commissaire général à la productivité. 10 mai 1958. Extrait du journal officiel de la République française du 1^{er} avril 1950. »

³¹⁷ ADR 48W1521, « Programme F.I.D.O.M. 1958. De Ponts et Chaussées (J.V. GAUDEL) à l'ingénieur de l'arrondissement ordinaire », 5 avril 1958.

³¹⁸ Ibid.

³¹⁹ ADR 1558W61, « Les travaux routiers » in « Note de service n°68/26 - compte-rendu de mise au point d'études et travaux », 6 mai 1968.

archivistiques délivrent des informations importantes sur l'état des routes à La Réunion. À partir de 1959, un état des lieux permet de comprendre et de recenser les besoins de rénovation³²⁰.

Désignation des subventions	Couverture du réseau routier	Voies à moderniser	Intérêt de la voie et les causes des aménagements
Saint-Paul	114 148 kms	48 970 kms	Grande ville avec importance économique : tourisme, agriculture, administration
Saint-Louis	147 955 kms	81 480 kms	Intérêt économique, meilleure circulation, réduction des temps de trajet, augmentation des véhicules, besoin de routes décentes.
Saint-Pierre	127 329 kms	50 266 kms	Ville importante avec intérêt économique, améliorer la circulation dû au nombre de voitures, présence d'usine.
Saint-Denis	94 096 kms	19 060 kms	Chef-lieu avec intérêt économique, politique, meilleure circulation, modèle de modernité.
Saint-Benoît	45 200 kms	34 390 kms	Intérêt économique, sucrière, développement des infrastructures et augmentation de la circulation.

FIGURE 6: TABLEAU DESIGNANT LES VOIRIES DEPARTEMENTALES EN 1959. SOURCE : AUTEUR.

Pour la subdivision de Saint-Paul, la voie qui reste en sentier est celle qui rejoint Mafate : elle représente 18 400 kms³²¹. Le document précise qu'une portion de 4 600 kms est à aménager. La volonté de moderniser le cirque de Mafate et de le rendre plus accessible semble être de mise. Ce tableau montre l'intérêt économique comme motif des aménagements routiers. Les villes disposant de biens et services utiles au développement de l'île sont mis en priorité. Cependant ces modernisations ont un coût particulièrement élevé : en 1954, le Conseil général

³²⁰ ADR 48W345, « Tableaux désignant les voiries départementales. Les modernisations », 1^{er} juin 1959. Ce document d'archive comporte une particularité : une note est apportée au début pour préciser qu'une partie du dossier est annulée et refaite. Cependant les données récoltées peuvent être utiles pour comprendre le réseau routier. Il faut néanmoins rester vigilant quant aux erreurs et annulations.

³²¹ Ce chiffre est à prendre avec prudence pour les raisons citées précédemment. Il peut y avoir une erreur de calcul.

décide de contracter un prêt auprès de la caisse centrale de la France d'outre-mer³²². Dans le rapport du 16 février 1954, les emprunts sont votés par l'ensemble des conseillers généraux. Ce projet concerne 16 routes départementales. L'accent est mis sur la rapidité des votes et des démarches pour engager les travaux puisque les retards ont des conséquences néfastes pour la circulation intérieure. De plus, l'autre conséquence est le manque de crédibilité face à l'établissement prêteur. Lors des débats, avant le vote, certains élus tiennent à souligner la partialité des choix de travaux. M. Moy de Lacroix exprime son mécontentement face aux communes privilégiées. Le choix des routes à améliorer sont l'objet de débat au sein de l'assemblée. La critique est vive envers les formes de liens apparents, comme entre la mairie de l'Entre-Deux, le père Dujardin et son associé M. Clain, président de la commission des travaux publics. Cette information souligne le problème des choix de routes à aménager : au-delà de l'argument économique, les liens d'amitié et d'association priment également sur l'objectivité des propositions. Le conseiller général De Lépervanche pointe du doigt les taux appliqués à la politique d'emprunt³²³. Il revient sur les propos du préfet concernant le renoncement des politiques d'emprunt, avec un exemple à l'appui à savoir la hausse du taux de 2% à 4%. Cependant cela ne s'applique pas aux routes, puisque les routes ont un statut particulier au regard des travaux. Les voies routières doivent être rénovées à quelques heures de la fermeture du rail sur l'île. Les fonds de financement s'effectuent par emprunt : ainsi à la fin de l'année 1963, il est possible de contracter un prêt au prix de 700 000 000 francs pour les routes départementales et communales³²⁴.

Comme cela a été précisé précédemment, ces routes chargent considérablement le budget du département. Devant la commission départementale, le préfet fait le lien entre le ministère des travaux publics et les instances locales. Les travaux s'inscrivent dans un cadre d'urgence dans cette période florissante de développement. Cependant, les programmes se réduisent à cause de leurs coûts élevés : ainsi, dans un budget primitif de 1964, le crédit alloué aux travaux est réduit de 100 000 000 francs³²⁵. La baisse des crédits restreint les voiries bénéficiaires des aménagements, obligeant les automobilistes et les professionnels à traverser une route usée et quelques fois dangereuses. Les projets routiers se réduisent à 11 – le nombre précédent n'est

³²² ADR 1158W105, Rapport n°31 « Routes départementales – emprunt de 500 millions » in 3^e séance du 16 février 1954, 3^e session extraordinaire de 1953.

³²³ Ibid.

³²⁴ SAI, Rapport n°9 « Chemins départementaux – utilisation de l'emprunt de 350 000 000 francs », in 1^{ère} séance du 21 décembre 1963, 2^e session ordinaire de 1963.

³²⁵ SAI, Rapport n°760 SG/SAF/4, « Travaux sur les routes départementales – budget primitif 1964 » in Séance du 26 mars 1964.

pas communiqué -. Pour combler ces manques, le préfet demande l'adjudication³²⁶ de certains travaux afin d'alléger la charge des travaux et de procéder au bon déroulement des rénovations. L'objectif reste d'améliorer le maximum de routes pour le développement industriel et économique. La croissance du nombre de véhicules presse également l'exécution de ces travaux. Cette urgence permet un partenariat entre les entreprises publiques et privées, cependant la qualité des travaux peut être remise en cause. La commission départementale se charge de trouver une entreprise moins coûteuse : certaines normes ou étapes peuvent être négligées. Toutefois, les documents ne nous révèlent pas ce type d'information. L'autre solution qui s'offre au Conseil général est le classement des voies du statut départemental au statut communal. L'ingénieur en chef propose d'imposer aux communes la modernisation des voies communales dont le classement est demandé dans la voirie départementale³²⁷. Cette manière d'imposer les travaux de réfection aux communes souligne le pouvoir du Conseil général et sa volonté de « partager » les charges. L'ingénieur expose les avantages de la procédure :

- Le différé du classement dans la voirie départementale jusqu'à la mise en état évite le gonflement excessif – peut-être inconscient – des dépenses des entretiens des chemins départementaux ;
- La dépense de modernisation est réduite à une subvention qui a aucune prise sur le budget du département ;
- La commune exerce les fonctions de maître de l'œuvre pour les travaux de modernisation ;
- La simplification de la question domaniale et des acquisitions de la commune : celle-ci est mieux placée pour aplanir les difficultés, les accords à l'amiable et éviter les surestimations.

Ce procédé permet au département de déléguer des tâches de travaux et d'entretiens de la voie publique. Étant donné que les routes départementales traversent les communes, le transfert de responsabilité et de pouvoir semble légitime. Les travaux publics occupent une partie importante dans les budgets départementaux et la charge est lourde : c'est un moyen de donner le pouvoir de modernisation des voies aux maires.

³²⁶ L'adjudication : en droit administratif, c'est le mode de passation des marchés publics. Le procédé est contraignant et aveugle car l'administration ne dispose d'aucune liberté de choix ; en effet l'entreprise titulaire du marché est toujours la moins-disante (celle qui propose le prix le plus bas). Source : R. Cabrillac, *Dictionnaire du vocabulaire juridique*, éditions LexiNexis, 2012.

³²⁷ SAI, Rapport n°4 SG/DAF/3, « Classement des chemins communaux dans la voirie départementale », 30 novembre 1964.

De prime abord, les routes privilégiées sont celles des villes côtières telles que Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre. Elles sont synonymes de prolifération économique et de modernité³²⁸. Le concept de modernisation prend son sens à l'île de La Réunion, dans la mesure où le développement des infrastructures insère le département dans une dynamique de croissance économique. Toutefois, les routes des hauteurs de l'île ne sont pas toutes lésées. Dans les programmes de 1957, 1958 et 1960, les différents chemins départementaux sont présentés pour des travaux de réparations dans la majeure des cas³²⁹. Parmi ces voies figurent celles du Brûlé, de Salazie et Hubert de Lisle. Ces trois routes reviennent souvent dans l'attribution des budgets prévisionnels. Dans les rapports du préfet, les principales villes concernées par les aménagements sont Saint-Denis, Saint-André, Saint-Benoît, Saint-Louis, Saint-Paul, Salazie, l'Entre-Deux, la Plaine des Palmistes, les Avirons et Trois-Bassins³³⁰. Les choix sont contraints par le budget et le niveau d'importance de la voie : les critères reposent essentiellement sur l'aspect économique, administratif et touristique.

C) LES ROUTES DELAISSEES

La commission départementale présente les communes attributaires des aides du département. L'aide concerne le revêtement en tapis d'enrobée denses sur les voies urbaines principales et les traversées de chemins départementaux. Cette action permet d'améliorer la qualité du réseau routier, de réduire les dégradations sur les voitures et de développer les performances journalières afin de profiter au circuit économique. Toutefois, toutes les routes ne bénéficient pas de ce développement. Quelques nœuds se forment administrativement. Le problème des communes est les retards accumulés dans l'avancée des travaux sur la voie publique³³¹. Premièrement, les communes prennent du temps à communiquer leurs besoins concernant l'estimation des travaux et donnent des résultats pas toujours conformes à la réalité. Ces retards ne facilitent pas la tâche des autorités qui doivent effectuer des choix. Celui-ci se base sur des critères précis : l'ingénieur en chef se positionne comme un conseiller du préfet dans ces études. Le choix et le montant d'une route dépendent de son caractère économique, de l'avis technique

³²⁸ L. SUN « La transition sociale : un nouvel enjeu pour la sociologie du développement », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 122, no. 1, 2007, pp. 53-72.

« Si, parmi les penseurs du premier courant, certains s'intéressent parfois aux pays en développement, l'essentiel des théories de la modernisation porte sur les évolutions structurelles intervenues dans les pays développés occidentaux depuis la période moderne. L'âge d'or de ces théories se situe entre la fin des années 1950 et les années 1960. ».

³²⁹ SAI Rapport n°7 « Fonds routier – participation du département aux dépenses de construction de la route du littoral » in 1^{ère} séance du 21 décembre 1963, 2^e session ordinaire de 1963.

³³⁰ SAI, Rapport n°10 « Fonds routier – aide aux communes », op.cit.

³³¹ SAI, Rapport n°10 « Fonds routier – aide aux communes », op.cit.

de l'ingénieur, de la capacité financière de la commune et cela aboutit à un classement des routes. Cette hiérarchisation et cette sélection des chemins départementaux frustreront certains élus. Dans les procès-verbaux, Alfred Hoarau, maire de l'Entre-Deux, attire l'attention sur les routes qui manquent de travaux d'asphaltage : seulement 1, 900 km est bitumé. Sa demande sonne comme un rappel pour l'ingénieur en chef et le préfet dans les choix. La qualité de nouvelle commune la place comme fragile par rapport aux autres communes qui connaissent des subventions depuis de longues années. Cependant, le fait que l'Entre-Deux soit érigé en tant que ville à part entière sous-tend une importance particulière pour l'économie de La Réunion.

Un autre conseiller général interpelle l'assemblée sur le traitement entre la ville de Saint-Pierre et du Tampon. Saint-Pierre est défavorisée avec 2 800m² de revêtements alors que le Tampon bénéficie de 14 700 m². Pour lui, la commune de Saint-Pierre supporte un trafic intense alors que le Tampon a un besoin moins conséquent. Il juge cette répartition « *inhumain et même impensable* ». En effet, la capitale du sud est reconnue pour son activité économique, surtout dans le transport des marchandises et de la canne, et pour son développement administratif et social. Par conséquent, c'est une voie très fréquentée qui nécessite un entretien régulier. Le préfet se veut rassurant quant à l'état de ses voies : le maire de la ville de Saint-Pierre affirme qu'il possède une des routes les plus parfaites de La Réunion. Cependant, le conseiller général Adrien Recherchant, fait la différence entre les travaux de grandes envergures et les améliorations. Attribuer plus de crédits pour les améliorations pour le Tampon est surprenant également pour Louis Lagourgue : « *On ne peut en effet que trouver la disproportion choquante* ³³² ». Face à ces indignations, l'ingénieur en chef rappelle le processus des choix des voiries à améliorer. En effet, elles sont placées dans un ordre d'urgence suivant les possibilités de réalisations et leur état médiocre qui nécessite des travaux d'entretiens. Dans ce cas, la route du Tampon, principalement la route de Hubert de Lisle, présente des besoins plus importants que celle de Saint-Pierre. Cette route de ceinture des hauteurs de l'île est longue et nécessite un recouvrement plus conséquent. Les travaux de réparations se concentrent donc sur les communes avec un apport économique et un développement social important. Les chemins dits « à cannes » restent prioritaires dans les classements des travaux publics.

Cependant, certains quartiers restent isolés de ces aménagements routiers. Une liste peut être dressée : Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Bras-Panon, Sainte-Rose, Saint-Philippe, Saint-

³³² Ibid.

Joseph, Saint-Gilles et Cilaos. Ces routes ne sont pas complètement absentes des tableaux de voies à améliorer mais elles apparaissent de façon anecdotique. Ces voies sont, pour certaines, moins importantes du point de vue économique ou sont rattachées à une agglomération plus grande. D'autres ne nécessitent pas un entretien particulier et régulier à cause de leur fréquentation moins conséquente.

	1946	1970
Nombre de kilomètres de routes goudronnées.....	134	1 608
Parc automobile (total).....	1 119	50 133
dont véhicules utilitaires	309	14 564
automobiles particulières	810	35 569
Électricité (kW)	415	31 545
Consommation d'hydrocarbures (en tonnes)	5 395	88 872
Trafic portuaire (en tonnes)	210 000	961 000
Enseignement primaire :		
Nombre de classes	554	3 705
Nombre d'élèves	34 674	101 038
Téléphone (nombre d'abonnés principaux)	1 771	8 744
Lits d'hôpitaux	900	3 242

TABLEAU 6 : EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES A LA REUNION DE 1946 A 1970. SOURCE : LEFEVRE DANIEL, LA SITUATION ECONOMIQUE DE LA REUNION AU DEBUT DU VIEME PLAN, 1974.

Le tableau ci-dessus souligne l'évolution des équipements de La Réunion mais nous nous intéresserons aux routes et aux véhicules. Le nombre de kilomètres de routes goudronnées illustre l'amélioration et les travaux accomplis durant ces quelques années. Cette progression fulgurante montre la volonté de la départementalisation, même si celle-ci s'accompagne de nombreux efforts financiers. Ces chiffres témoignent de cette période intense en travaux neufs et en améliorations. Ce tableau indique la croissance du parc automobile tant dans les véhicules utilitaires que dans les voitures personnelles. En effet, les opérations de réfection sont considérables pour améliorer la condition des infrastructures des transports. Les routes nationales longues de 657 kms accueillent l'essentiel du trafic. L'accroissement rapide du trafic et des véhicules demande un effort constant pour la remise en état et la mise en quatre voies de différents grands axes (Saint-Denis – aéroport de Gillot ; Saint-Pierre – Tampon) : entre 1965 et 1970, le trafic et le nombre de véhicules ont augmenté de 87% environ³³³. Cette concrétisation du désir de développement arrive quelques années après la départementalisation, mais les sources de cette évolution proviennent essentiellement de l'extérieur de l'île : « *L'impulsion donnée à l'économie vient toujours de l'extérieur puisque les deux moteurs en sont d'une part*

³³³ D. LEFEVRE, « La situation économique de la Réunion au début du VIe Plan » in *Annales de Géographie*, t.83, n°457, 1974, pp. 319-349.

les transferts publics de fonds à partir de la métropole et d'autre part les exportations. La mise en place de l'infrastructure administrative représente une charge particulièrement lourde que le département est incapable de supporter et que la métropole finance. Les transferts de fonds ont représenté en 1969 6,33 milliards de francs, soit 60% des dépenses publiques contre 46% en 1965³³⁴. »

Ce chapitre consacré à l'état des routes réunionnaises souligne le caractère important des aménagements. Dans ces aspects techniques d'urbanisation, la vie économique et sociale est impactée puisque la disparition du train amène les Réunionnais à se déplacer d'une autre façon et plus rapidement. Ce choix du tout automobile est agrémenté de différents apports tels que la publicité des voitures, les demandes d'améliorations des voiries et les commerces qui « poussent » autour de ce nouvel objet économique. Toutefois ces routes sont le théâtre de tragédie humaine.

³³⁴ Ibid.

3. LA MULTIPLICATION DES ACCIDENTS

Dans la partie précédente, la voiture prend un rôle prépondérant dans la vie des Réunionnais. Elle fait partie des projets politiques pour le développement économique et social de l'île. Le même constat est émis en France et en Europe : l'ère du développement de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire est entamée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. À partir des années 1970, l'écriture de l'histoire de l'automobile apparaît avec une volonté de mettre en avant le « nouvel » objet de luxe mondialisé puis peu à peu des sociologues et historiens remettent en question l'automobile comme cause de la transformation de l'espace³³⁵. La question de l'insertion du véhicule particulier dans la société fait couler beaucoup d'encre. Mais cette question comprend les collisions et accidents qui se produisent entre les usagers de la route.

A) LES FAITS DIVERS VUS PAR LE *JIR* DE 1965

Avant de parler de façon spécifique de l'île de La Réunion, nous pouvons nous intéresser au contexte national concernant les accidents et la circulation routière. L'automobile se retrouve au cœur des questions économiques, sociales, techniques et politiques. C'est également une question de sécurité publique puisque le nombre d'accident augmente considérablement depuis sa diffusion massive. Les accidents de la circulation routière sont considérés par le ministère de l'Équipement, s'ils surviennent sur la voie publique, qu'au moins un véhicule est impliqué et qu'ils provoquent un traumatisme corporel nécessitant un traitement médical, avec ou sans hospitalisation³³⁶. Cette première définition des accidents par les institutions gouvernementales pose les fondements des analyses menées par Jacques Vallin et Jean-Claude Chesnais entre 1953 et 1972. Dans cette étude, la prise en compte du lien entre décès postérieur à l'accident est une problématique soulevée. Malgré les améliorations constantes du réseau, le pourcentage de délit routier et de mortalité reste élevé. Comme nous l'avons vu dans la partie précédente, les travaux servent à rendre la route plus praticable pour les automobilistes qui sont de plus en plus nombreux à l'emprunter. Ainsi, ces améliorations routières pour la sécurité ne garantissent pas la baisse des accidents.

³³⁵ P. FRIDENSON, « Pour une histoire de l'Automobile en France » in *Le Mouvement social*, n°81, Le monde de l'automobile (octobre-décembre 1972), éditions l'Atelier, pp. 3-8.

³³⁶ J. VALLIN, J.C. CHESNAIS, « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 » in *Population*, 30^e année, n°3, 1975, pp. 443-478.

À titre d'exemple, nous nous sommes concentrés sur l'année 1965 afin d'analyser les différents faits divers du *Journal de l'Île*. Comme cela est précisé dans l'introduction de ce mémoire, la collecte des données se fait sur Excel suivant des normes. Ici, les graphiques sont réalisés à partir de ces recherches. Les données principalement récoltées sont :

- Le nombre des accidents,
- Les catégories des usagers (piéton-voiture-vélo-cyclomoteur-camion-autocar-fourgonnette),
- Les ventes de véhicules,
- Les publicités.

Les résultats de ces données sont les suivantes : les accidents sont au nombre de 368 ; les annonces sont à hauteur de 3095 et les publicités de 235.

LE NOMBRE DES ACCIDENTS

Inscrits dans la rubrique des faits divers³³⁷, les accidents s'amplifient au cours de l'année. Sur la courbe ci-dessous, la fréquence des accidents est en augmentation à partir de juillet et se prolonge jusqu'à la fin de l'année. L'année est découpée en deux semestres : une période faible à moyenne pour janvier à juin puis une démarcation très nette s'opère à partir des vacances de juillet jusqu'en décembre. Le nombre est conséquent et témoigne de la densité de la circulation et de l'imprudence des usagers de la route au milieu des années 1960. En parallèle, quelques articles traitent de ces accidents s'ils sont exceptionnels ou pour mettre en garde les automobilistes contre les dangers de la circulation. Cependant, il faut tenir compte de la source, c'est-à-dire des journalistes qui choisissent délibérément ou non de traiter les accidents survenus sur la voie publique³³⁸. Le nombre des accidents peut donc être plus important ou égale au graphique ci-dessous.

En comparaison de ces chiffres, dans un article écrit par Jean-Claude Chesnais et Jacques Vallin, les accidents sont répartis sur des changements de saisons et de jours dans une semaine. En effet, les collisions entre automobilistes sont plus fréquentes les dimanches : ce résultat est basé sur leur étude sur plusieurs semaines et selon les types de routes, à savoir en « rase campagne » ou en agglomération³³⁹. Dans l'étude de cette presse locale, les jours sont précisés

³³⁷ BDR, Journal de l'île, 1965.

³³⁸ Nous n'avons pas traité les rapports de la direction de l'équipement.

³³⁹ J.C CHESNAIS, J. VALLIN, « Evolution récente de la mortalité et de la morbidité dues aux accidents de la route » (1968-1977), in *Population*, 32^e année, n°6, 1977. pp. 1239-1265.

mais ne sont pas significatifs. Toutefois, dans l'annexe apparaissant dans cet article³⁴⁰ on constate le même type de courbe sur les années 1968-1976 que celle-ci-dessous. Malgré des saisons différentes entre la Métropole et La Réunion, le pic prend son ascension à partir du mois de mai-juin et reste fort jusqu'en octobre.

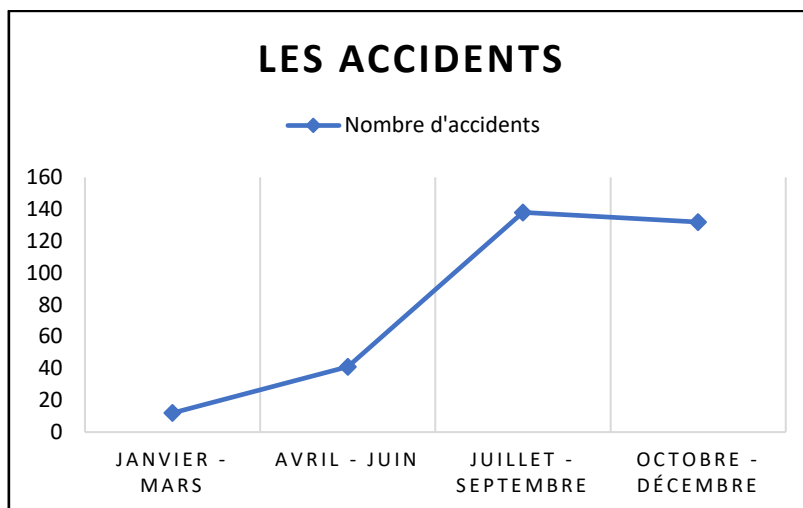


FIGURE 7: NOMBRE DES ACCIDENTS SUR LA TOTALITE DE L'ANNEE 1965. SOURCE : AUTEUR.

LE NOMBRE DE PIETONS IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS

Dans ces accidents de la circulation, le nombre de piétons impliqués est intéressant à analyser³⁴¹. Les données de ce graphique débutent en juin – début des annotations particulières des différents types d'usagers concernés dans un accident – jusqu'en décembre. Une baisse intervient dans le mois d'octobre mais le nombre de fauchés sur la route reprend en novembre. Les deux graphiques – le précédent et celui-ci – insistent sur l'imprudence des usagers face à la route.

³⁴⁰ Ibid. Voir annexe 1 – nombres mensuels d'accidents et de victimes de la route, de janvier 1968 à mai 1977, séries « brutes » (B) et séries « désaisonnalisées » (D). Pour les séries désaisonnalisées, nous ne donnons que les trois premiers chiffres.

³⁴¹ BDR, JIR, 1965 – rubrique faits divers.

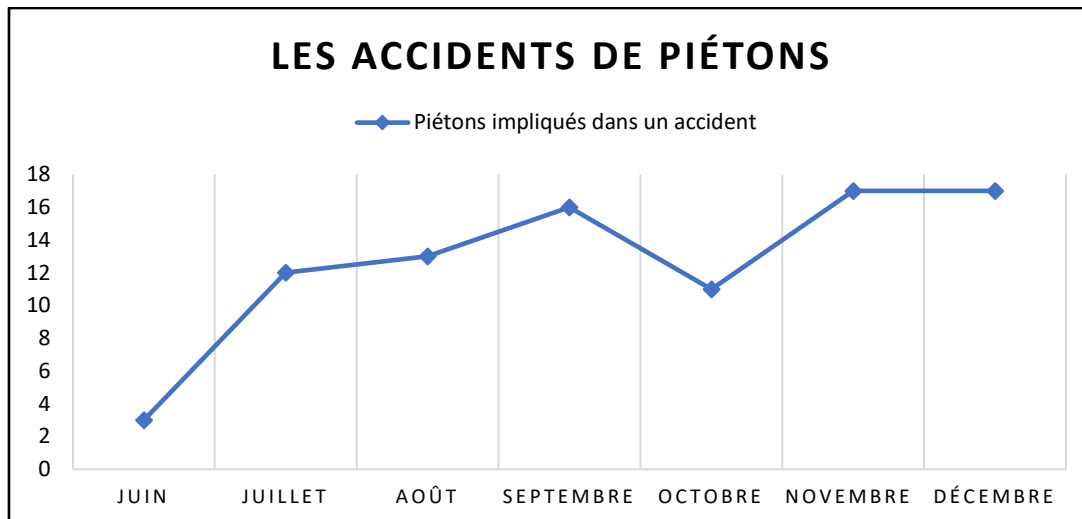


FIGURE 8: NOMBRE DE PIÉTONS IMPLIQUÉS DANS UN ACCIDENT DE LA CIRCULATION. SOURCE : AUTEUR.

Est-ce une imprudence de la part des usagers ? Une méconnaissance des dangers liés à la route et aux véhicules ? Dans un article, Peter Kneebone s'attarde sur une étude menée en Angleterre sur la reconnaissance des panneaux routiers³⁴². Cette étude effectuée de 1965 à 1967 montre la différence de réponses entre les automobilistes et les non-automobilistes. La connaissance des panneaux de signalisation routière des conducteurs évolue faiblement entre 1965 et 1967. Ce constat peut être transposé aux non-automobilistes qui ont une compréhension encore limitée des signes routiers. Les lacunes reposent essentiellement sur le manque d'information relatif aux significations des panneaux, sur un manque de représentativité et d'éducation. Ces problèmes sont dus à l'éducation, qui représente un pan du chantier du gouvernement local, et à la montée croissante des voitures dans le paysage réunionnais. Les piétons ne sont pas totalement informés du nouveau code de circulation : une nouvelle forme d'appréciation de l'espace émerge entre les usagers de la route et les non-automobilistes. Parmi les usagers piétons, on compte un grand nombre d'enfants concernés par ces accidents : il y a-t-il un manque de surveillance des parents à l'égard de leurs enfants ? L'article du JIR de 1965 choisit le titre « *Les enfants imprudents* » et met l'accent sur leur insouciance face aux dangers de la circulation routière. Ce fait divers anecdotique rappelle aux parents la méconnaissance des enfants du code de la route. Cependant, ce ne sont pas les seules catégories à être touchées : les articles ne l'indiquent pas systématiquement mais nous recensons 50 articles traitant des accidents impliquant des piétons sur l'ensemble de l'année 1965. Finalement, les articles sur les accidents des non-automobilistes restent peu nombreux, sur la totalité de cette rubrique

³⁴² P. KNEEBONE, « Vers un code international de signes » in *Communication et langages*, n°4, 1969. pp. 9-17.

composée de 368 faits divers³⁴³. Outre l'imprudence des piétons, il faut souligner le manque de voie consacrée, c'est-à-dire les trottoirs qui leur permettent de circuler en toute sécurité.



FIGURE 9: ARTICLE DU JIR 1965, « LES ENFANTS IMPRUDENTS ». SOURCE : BDR.

En comparaison de ces chiffres, l'étude menée au niveau national indique que ce sont les jeunes qui sont les plus touchés lors des accidents. L'article de Jacques Vallin et Jean-Claude Chesnais établit les différents groupes d'âge et leur taux de mortalité selon leur sexe, en 1972 et 1975³⁴⁴. Ces données montrent que la part des tués est beaucoup plus élevée chez les hommes que chez les femmes quelques soit la catégorie d'âge. Pour se concentrer sur la tranche d'âge des jeunes : la plus touchée reste les adolescents et les jeunes entre 20 et 24 ans. Au contraire, les jeunes enfants constituent la part la plus faible parmi les tués. L'idée selon laquelle les enfants sont les plus atteints est démenti par ce tableau. Néanmoins, il faut garder à l'esprit que ce sont des chiffres prélevés en Métropole, pendant deux années précises. Ils peuvent être, tout de même, représentatifs de la proportion de tués sur les routes.

³⁴³Annexe - Etude de la presse.

³⁴⁴J.C CHESNAIS, J. VALLIN, « Evolution récente de la mortalité et de la morbidité dues aux accidents de la route » (1968-1977), op.cit. Tableau 5. – taux de mortalité et de morbidité par accidents de la route suivant le sexe et l'âge en 1972 et 1975.

LES TYPES DE VEHICULES IMPLIQUES LORS DES ACCIDENTS.

Ce graphique de type « secteur » affiche les pourcentages des différentes catégories de véhicules recensées lors des accidents routiers. Trois grands groupes se distinguent : les voitures, les vélos et les camions. La voiture est impliquée à 81 % dans les collisions routières. Depuis la fin des années 1950, le parc automobile s'intensifie, au regard des nombreuses ventes et achats d'automobiles. La voiture devient dominante sur les routes, elle qui a été minoritaire au début du siècle. Les importations sont plus nombreuses : c'est la politique de l'offre et de la demande.

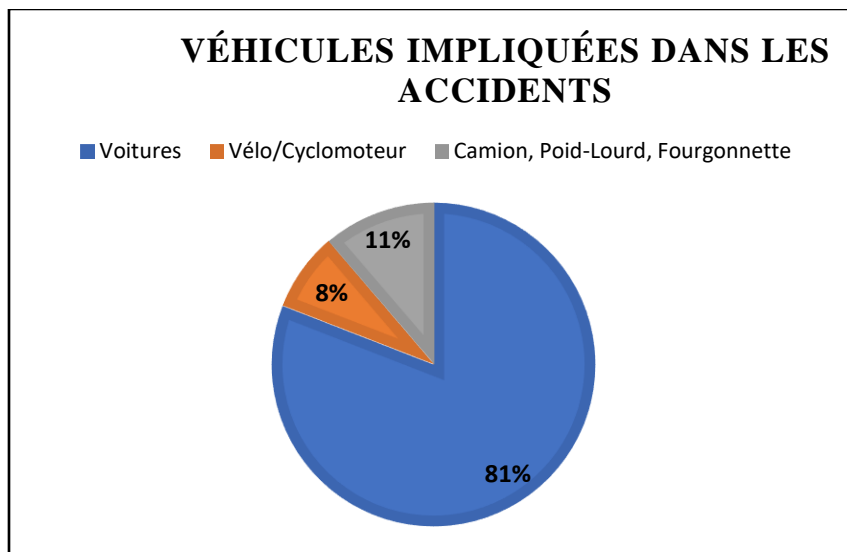


FIGURE 10: LES TYPES DE VEHICULES IMPLIQUES DANS LES ACCIDENTS. SOURCE : AUTEUR.

Dans l'étude du *JIR* les articles abondent dans ce sens. Les accidents entre les véhicules sont assez fréquents : les aléas climatiques sont mis en cause. L'exemple de l'accident de la route entre une ID 19 et un camion sur la route de Gillot, montre l'attitude des automobilistes³⁴⁵ : leur temps de réaction, leur prise de décision, le maintien de leur véhicule sur la route et l'allure. Dans cet article, le journaliste précise en en-tête les conditions de cet accident, « *Pluie... chaussée glissante... coup de frein...* ». L'hypothèse, selon laquelle les conditions de saisons et les jours de pluie élèvent le risque d'accident, est avérée. L'attitude des automobilistes est également décrite dans ce fait divers.

« *La 2 CV s'apprêtait à doubler le camion, en un endroit où la visibilité est d'ailleurs assez bonne, lorsqu'une ID 19, venant de Sainte-Marie se présenta en sens inverse. [...] le conducteur de l'ID, M. Lucien Fontaine, (...) a cru que la 2 CV allait effectivement doubler. Il*

³⁴⁵ Annexe – article du *JIR* « Une ID 19 s'écrase contre un camion »

donna alors un coup de frein trop brusque ; sa voiture dérampa et vint heurter de plein fouet l'avant gauche du camion dont elle tordit la roue et écrasa une partie de l'aile. Le choc fut très dur. L'ID fut catapultée de l'autre côté de la route, l'avant complètement démantibulé, la moitié du moteur écrasé, le volant tordu³⁴⁶».

Cet accident spectaculaire témoigne à la fois de la réactivité des conducteurs face à un danger et de la tenue de route des véhicules. Il est vrai que la pluie fine sur la chaussée la rend glissante et provoque ce type de dérapage. Dans cet accident de la circulation, aucun mort n'est à déplorer mais quelques blessés. L'allure des voitures n'est pas précisée. Jacques Vallin et Jean-Claude Chesnais soulignent dans leur article *Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953*, que les accidents sont soumis également aux conditions saisonnières³⁴⁷. Pour appuyer cela, la suite de l'article traite d'un autre accident – moins majeur – mais mettant en lumière le problème de la conduite sur une chaussée mouillée³⁴⁸. Outre le risque des conditions climatiques, la tenue de route des véhicules est mise en lumière dans différents articles de presse.



FIGURE 11: ARTICLE DU JIR 1965, "8 DANS UNE 4CV ... UN PNEU ECLATE : 2 MORTS, 6 BLESSES GRAVES". SOURCE : BDR.

³⁴⁶ Ibid.

³⁴⁷ J. VALLIN, J.C. CHESNAIS, « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 », op.cit.

³⁴⁸ Annexe – article du JIR « Une ID 19 s'écrase contre un camion ». L'autre accident relaté dans cet article survient près de l'Usine de la Mare, où une voiture a heurté l'arrière d'une voiture.

Dans cet article, l'accident produit est dû à l'imprudence du conducteur et au non-respect des normes. Cela met en exergue la capacité des véhicules et l'attitude des automobilistes face aux règles imposées. Ce comportement conduit à l'accident et à la mort malheureusement. Les normes érigées ont un but précis qui n'est pas vraiment pris en compte par les conducteurs. Cependant, le respect des normes de vitesse et d'attitude au volant de la voiture est primordial :

« *Quelques secondes d'inattention de la part d'un conducteur ont provoqué jeudi après-midi 8 avril à 15h30, sur la route de Cilaos, un véritable drame (...). La R4 était une voiture neuve. C'est donc vraisemblablement à l'excès de vitesse ou à l'inattention et à une perte de contrôle de la part du conducteur, que la responsabilité de l'accident est à imputer.*³⁴⁹ ».

Dans cet accident, l'attitude du conducteur est mise en cause : son attention, sa réactivité, son allure. Sur les routes escarpées des hauts de l'île, la concentration est impérative pour éviter les accidents et les pertes humaines. Il est évident que ces voitures n'ont peut-être pas toutes les options, mais la question de la sécurité et du respect du code de la route se pose. Comme cela a été vu précédemment, la publicité des voitures amorce cette envie de conduire et de rouler à vive allure. Enfin, pour finir sur cette partie consacrée aux accidents de la route, l'exemple classique des collisions entre deux véhicules rappelle que la route n'est pas un terrain de jeu mais qu'elle est régie par des codes et des normes. Yoann Demoli souligne l'aspect sociologique de la route³⁵⁰. Quoique son article soit récent, il s'appuie sur les critiques émises sur l'automobile et la mortalité routière dans les années 1970. La route est « *un lieu de rencontre entre catégorie par ailleurs éloignées, combinant ainsi promiscuité spatiale et distance sociale* ». Cette définition permet d'expliquer, en partie, l'attitude des automobilistes. Autrefois bien élitiste, réservé à une classe sociale, la voiture est devenue un bien populaire et confronte différentes catégories de personnes. L'affrontement s'extériorise par la manière de conduire et les caractéristiques du véhicule. « *Si les chances que possède un conducteur d'être impliqué dans un accident de la route et, s'il est impliqué, d'être tué ou blessé, sont, à kilométrage annuel égal, maxima chez les conducteurs de moins de vingt-cinq ans, et d'autre part, s'élèvent quand on descend dans la hiérarchie sociale, c'est que l'accroissement du nombre de voitures en circulation et de l'hétérogénéité sociale des automobilistes [...] pénalise tout particulièrement les derniers arrivés sur le marché de l'espace routier.*³⁵¹ ». Même s'il existe, en apparence, une

³⁴⁹ Annexe – article du JIR 1965, « Une R4 dégringole dans un ravin à 400m. en contrebas de la route. »

³⁵⁰ Y. DEMOLI, « Carbone et tôle froissée : l'espace social des modèles de voitures », Revue française de sociologie, vol. 56, n°2, avril/juin 2015, pp. 223-260.

³⁵¹ Ibid. Citation de Boltanski, 1975, p.41.

forme d'égalité face à l'obtention de la voiture, ce n'est pas applicable à La Réunion. L'acquisition d'une voiture n'est pas aussi aisée malgré le nombre croissant du parc automobile dans l'île. Elle est accessible à ceux qui ont la possibilité de travailler et de faire un crédit pour une voiture neuve. Cependant, les accidents ne sont pas moindres malgré tout : les collisions, le manque d'attention au volant, l'alcoolémie et les conditions météorologiques ont une part active dans les drames routiers. Jacques Voranger fait un rappel des mesures mises en place pour limiter les accidents mais met le doigt sur la sécurité des véhicules³⁵². Ce produit est fabriqué à la chaîne et certaines propriétés peuvent être négligées : il est donc nécessaire de s'intéresser aux normes mises en place.

B) LES MESURES REGLEMENTAIRES PRISES PAR LES POUVOIRS PUBLICS

Le nombre de tués et de blessés sur les routes s'accroît à cause de la fréquentation du réseau routier qui est de plus en plus dense chaque année. Cela a une répercussion non négligeable sur la démographie et le nombre de personnes actives perdant la vie chaque année. En effet, la mortalité routière représente une incidence socio-économique d'où l'importance de la réduction de celle-ci. Évidemment, la baisse des accidents suppose fortement un bénéfice moral qui ne peut être quantifié, mais elle sous-tend également un bénéfice économique. Ainsi, des mesures réglementaires doivent être prises afin de réduire le nombre d'accident. Au fur et à mesure, des mesures spécifiques sont prises et les règlements concernent différents usagers de la route³⁵³ :

- Les cycles/scooters/ vélomoteurs. Leur circulation doit se faire sur la chaussée et non sur les trottoirs.
- Les véhicules. Ce nouveau règlement insiste sur les stationnements, les lavages et réparations de voitures sur la chaussée publique : ces pratiques sont interdites tout comme l'utilisation à tort de l'avertisseur sonore.
- Les piétons. Le respect de marcher sur les trottoirs est imposé à tous les usagers sans véhicule avec une interdiction de « stationner ». Ils doivent circuler impérativement dans le sens de la marche.

Ces règles sont probablement nationales et appliquées directement à tous les territoires français. Toutefois, le manque de considération de la situation du département rend cette mesure

³⁵² J. VORANGER, « Les accidents de la route en 1977 » in *Population*, 33^e année, n°4-5, 1978. pp. 1036-1038.

³⁵³ V.-A. SERVIABLE, M. SERVIABLE, *Cheminer, fragments d'une histoire des déplacements intérieurs à La Réunion*, éditions ARS Terres Créoles, 2018. pp.64-71.

inappropriée. Les rues ne sont que très rarement équipées de trottoirs. Concernant ce souci de voie consacrée aux piétons, les sources archivistiques présentent des informations intéressantes : les trottoirs sont des dispositifs rares et présents sur les grands axes fréquentés³⁵⁴. Après la départementalisation, les routes sont encore des chemins faits de macadam ou de terre et en aucun cas la présence de trottoirs serait « naturelle ». A partir des années 1950, les constructions de voie pour piétons font leur apparition mais ne sont pas systématiques³⁵⁵. Les limitations de vitesse sont appliquées sur les portions de voies très fréquentées, principalement les week-ends et les moments de forte circulation³⁵⁶. Cette loi mise en vigueur par le ministre des transports, Robert Buron, a des effets à partir de 1958-1959. Malgré cela, le phénomène des accidents ne s'arrête pas mais connaît des périodes inconstantes. Entre 1953 et 1972, le nombre de drames routiers augmente considérablement : il est vrai qu'en moins de 20 ans le parc automobile ne s'est pas désempilé. Vers la fin de l'année 1969 et au début de l'année 1970, la limitation de vitesse est fixée à 90, 100 ou 110 km/h selon les voies. L'obligation de l'équipement de ceintures pour les véhicules neufs est mise en vigueur en avril 1970 et en juillet 1970, le taux légal d'alcoolémie est fixé à 0,80g/L. En 1973, le gouvernement statue en faveur de nouvelles règles afin d'assurer la sécurité routière. Le port obligatoire de la ceinture de sécurité et les mesures de limitation de vitesse sont mis en place afin de réduire considérablement les accidents. À titre d'exemple pour illustrer la volonté de minimiser le risque d'accident, de nouvelles normes sont appliquées aux motocycles avec un nouveau type de permis, des codes de jour et de nuit³⁵⁷. L'année suivante ces nouvelles applications, l'Etat comptabilise moins d'accidents à cause du port de la ceinture, du respect des limites de vitesses et des contrôles plus récurrents. Malheureusement nous ne possédons pas les chiffres pour l'île de La Réunion, mais ces normes nationales sont mises en vigueur dans le département. Toutefois nous pouvons nous appuyer sur l'exemple de la limitation de vitesse des véhicules sur la route du littoral³⁵⁸. Les multiples accidents sur cette voie conduisent la commission départementale à émettre le vœu de maintenir la sécurité sur la route en corniche. La vitesse est donc remise à niveau sur la RN1 : pour les voitures légères, la vitesse est fixée à 80km/h et 60

³⁵⁴ ADR 48W1215, « Rapport annuel sur le fonctionnement du service des Travaux Publics et des services rattachés », 1945-1946. Dans ce rapport, nous retrouvons les travaux faits sur la route du Port au Cap : ils comprennent la construction des égouts et de trottoirs sur le côté droit en ville du Port.

³⁵⁵ ADR 48W1266, « Modernisation de la RN2. Le pont de Basse-Vallée », 1953.

³⁵⁶ J. VALLIN, J.C. CHESNAIS, « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 », in *Population*, 30^e année, n°3, 1975. pp. 443-478.

³⁵⁷ J.C. CHESNAIS, J. VALLIN, « Evolution récente de la mortalité et de la morbidité dues aux accidents de la route » (1968-1977), in *Population*, 32^e année, n°6, 1977. pp. 1239-1265.

³⁵⁸ SAI, Rapport n°9 SG/DAG « Limitation de la vitesse des véhicules sur la route littorale : Saint Denis/La Possession », in Séance du 11 mai 1967, 8 mai 1967.

km/h pour les poids lourds. Ces restrictions ont pour but d'éviter les accidents, de ralentir les risques de collision et de prévenir les chutes de pierres : en effet, une allure modérée permet « d'esquiver » ces obstacles sur la chaussée. Ces décisions donnent un aperçu sur l'intérêt du gouvernement sur la sécurité routière. Les années 1970 marquent une nouvelle ère de la voiture avec une certaine prudence mise en exergue par le service de l'Équipement et les érudits. L'effort de la sécurité des conducteurs est couplé avec l'amélioration routière qui permet de mettre en application les règles via les signalisations. Les effets des mesures n'affectent pas la circulation puisqu'elle ne diminue pas mais s'accroît : ce phénomène peut être appliqué à La Réunion, où de plus en plus de familles ont accès à la voiture. La hausse du prix des carburants stabilise le flux de circulation mais ne le diminue pas.

Les accidents produits sur les routes réunionnaises montrent le défi de la sécurité routière : le problème des chaussées glissantes, des collisions entre les véhicules et les autres usagers plus fragiles (les piétons, les vélos et les cyclomoteurs) et des dérapages à cause d'une perte de contrôle. Les mesures gouvernementales permettent de réguler les accidents mais sont le moteur de nouveaux procédés pour les professionnels de l'automobile. Les publicités, s'appuyant sur ces faits, valorisent leur produit solide, robuste, tenue de route (la Dauphine) avec une conduite plus souple (la Dopsy), une consommation de carburant moins importante et des atouts particuliers comme les freins assistés thermo-stables (la 404). Tout conduit à ne pas se passer de la voiture, malgré les faits divers : les journaux sont composés d'une façon où les publicités apparaissent à chaque page en moyenne et quasiment à côté des articles relatant les derniers accidents de la circulation. Le fait que le journaliste mentionne le type de voiture impliqué dans un drame, cela peut avoir un effet négatif sur les lecteurs. Toutefois, le nombre d'achat ne diminue pas, cette hypothèse peut être écartée. Les auto-écoles doivent mettre en application les mesures afin de les enseigner à leurs élèves : par ce biais, l'apprentissage de la conduite responsable doit être communiqué. Un article du JIR pose la question « *Y a-t-il une maladie du volant ?* ³⁵⁹ ». Suite aux incidents produits sur les routes, les experts juridiques, médicaux et les journalistes tentent de comprendre si un homme peut avoir un comportement différent au volant de sa voiture. Plusieurs théories émanent de cet article :

- Les psychologues : un homme selon son tempérament (calme ou violent) n'est pas transformé dans sa mentalité une fois dans sa voiture. Le journaliste, Jean Montardat, précise qu'ils sont les seuls à croire à cette théorie.

³⁵⁹ Annexe, article du JIR, mars 1965, BDR.

- D'autres spécialistes : « *l'homme au volant perd ses qualités sociales* ». La voiture est comparée à un objet où l'être humain peut enfin se défouler, libérer ses frustrations et agir avec violence. Dans cette logique, si un autre conducteur empiète sur son espace la réaction résulte donc d'un accident, une collision, un choc. Cette hypothèse rejoint l'article de Yoann Demoli, *Carbone et tôle froissée : l'espace social des modèles de voitures*. Selon lui, la route est un espace de conflit et de concurrence dont l'insécurité routière est l'une des principales externalités.
- Certains experts : le problème de nervosité au volant est dû au nombre de voitures, à la maladresse des (autres) conducteurs, des difficultés de circulation, l'organisation de la circulation, les agents etc. Cet aspect dédouane toute la responsabilité du chauffeur qui se trouve sous la pression des éléments extérieurs et l'empêche de conduire tranquillement.

Les trois théories développées indiquent divers modes de pensée : le conducteur est soit responsable, revenu à son état « d'animal » ou condamné sous la pression extérieure. Les règles de la voirie sont codifiées dans le Code de la route mais celui-ci ne prévoit pas l'aspect social et moral de la conduite³⁶⁰. Cet article indique les limites de l'intervention de l'Etat dans ce domaine. La Réunion est en plein chantier afin de mettre en place les exigences nationales. À cet effet, une campagne intitulée « Eclairage et Signalisation 1965 » débute afin de lutter sur un aspect de l'insécurité routière : cela passe par une bonne visibilité des automobiles lorsque mes automobilistes circulent la nuit ou dans des conditions météorologiques empêchant d'être bien vues. Le département et les forces de l'ordre s'unissent pour cette campagne de sensibilisation et de vérification. Cette annonce permet aux Réunionnais d'être averti sur les risques encourus par une mauvaise visibilité.

³⁶⁰ Ibid.



FIGURE 12: ARTICLE DU JIR DE 1965, "LA CAMPAGNE ECLAIRAGE ET SIGNALISATION 1965". SOURCE : BIBLIOTHEQUE DEPARTEMENTALE DE LA REUNION.

Au regard des nombreux accidents rapportés par la presse locale, les journées de prévention routière deviennent nécessaires. Après s'être préoccupé des phares des véhicules, la Prévention Routière s'attarde sur les carrefours³⁶¹ car plusieurs accidents comprennent des collisions dans ces intersections³⁶². Le but de cette campagne est d'apprendre ou de rappeler les droits et les devoirs imposés sur les carrefours. Il est intéressant de noter que le but de cette réunion d'information est aussi de viser le public réunionnais au travers des films de prévention, surtout quand il s'agit des priorités à droite. L'article récapitule les actions mises en œuvre par le gouvernement, à savoir les articles de presse, les films, les émissions télévisées, les tracts distribués aux automobilistes. Cette intervention revêt un aspect éducatif.

Les mesures ne comprennent pas seulement les voitures et les automobilistes mais aussi les équipements routiers qui font partie de l'aménagement du territoire. Les appareils distributeurs de carburant et les stations-services représentent un pan de l'économie routière. Le ministère

³⁶¹ Annexe – article du JIR de novembre 1965 « La Prévention Routière lancera la campagne « Carrefours ».

³⁶² Annexe – article du JIR 1965, « Une imprudence qui aurait pu avoir de graves conséquences : une 2CV brûle un stop à l'angle des rues Juliette-Dodu et de Villeneuve » ; « Nouvelle collision à l'angle des rues Montreuil et Ste-Marie ».

des travaux publics, des transports et du tourisme adresse une circulaire le 6 mai 1954 concernant l'installation d'alimentation de carburant sur les routes nationales, aux ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées³⁶³. Le ministre communique les principaux points sur l'alimentation des véhicules en carburant. Un premier constat est émis sur la circulation routière qui devient de plus en plus dense sur les routes nationales. Les travaux routiers comprennent aussi le développement des commerces de ravitaillement en carburant en bordure de route. Le but est de normer et réglementer les services liés à l'automobile. Cette réglementation permet aux autorités de prélever le pourcentage nécessaire à financer les réfections des routes. Une taxe est établie sur les carburants. Mis à part ce contrôle du flux et de rendement du carburant sur le territoire, la circulaire a pour but de prévenir sur les risques potentiels des mauvais agencements des stations-services et des commerces. En effet, certains positionnements peuvent gêner la circulation en créant des embouteillages, voire des accidents. Avec la croissance du trafic routier, les stations-services et les appareils automatiques sont appelés à se développer d'où la nécessité d'imposer des normes à ces équipements. Le souci de l'Etat reste la gestion de l'espace public et une cohérence du schéma routier. Les stations-services situées en ville peuvent poser des problèmes de facilités d'accès et de sécurité puisque les automobilistes doivent se stationner sur la voie. La solution consiste à aménager l'espace autour de ces dispositifs par les déviations pour les bordures de routes, avec un sens de circulation et des distances avec la route pour ne plus être une gêne pour les véhicules. Que ce soit sur un domaine public ou domaine privé, l'Etat se réserve le droit d'autoriser la construction ou non suivant les critères de sécurité, d'accessibilité et de visibilité³⁶⁴.

Ce second chapitre met en avant les travaux routiers et la place de l'automobile dans la vie des Réunionnais. L'exemple par excellence de construction routière est la route du littoral, véritable symbole d'un « modernisme » prôné par les autorités locales. Cette voie comme les autres dans l'île ne sont pas épargnées des tragédies humaines, des accidents et des comportements à risque. Ce nouvel espace de vie requiert une grande vigilance et attention des pouvoirs publics, notamment sur la sécurité routière et le respect des réglementations. Le tout-automobile gagne les mentalités de la population, amorcé par les publicités et la volonté d'une évolution sociale.

³⁶³ ADR, 48W745, « Circulaire n°62 du 6 mai 1954. Appareils distributeurs de carburant et stations-service en bordure des routes nationales. »

³⁶⁴ Ibid. Les stations-services sont du ressort du privé. Lorsqu'elles sont sur le domaine public, l'objectif est l'approvisionnement des automobiles en carburant et lubrifiant. Les réparations et les dépannages sont exclus.

CONCLUSION

La fin du chemin de fer est une étape cruciale et déterminante dans la vie économique et sociale de La Réunion. Le but de cette étude est de comprendre l'évolution des modes de transport à un moment clé de l'histoire de La Réunion : le passage du chemin de fer à l'aménagement massif des routes, surtout l'ouverture de la route du littoral. La question du transport et du déplacement revêt plusieurs aspects. Tout d'abord la fermeture du chemin de fer marque la fin d'une époque coloniale : en effet elle peut s'identifier à une « vieille » Réunion, ternie et usée par le manque de soin, de renouvellement des matériels et des considérations sociales environnantes. Cette époque révolue est caractérisée par les nombreuses dettes et déficits de la compagnie ferroviaire. Le développement de la route paraît comme la solution la plus adéquate pour pallier ce mal et faire évoluer les réseaux routiers de l'île. Comme cela a été abordé dans le premier chapitre, le déclin des rails implique la vie des ouvriers et cheminots. La solution économique de changer de mode de transport n'est pas à l'avantage de cette catégorie sociale fortement politisée. En effet, le chemin de fer est indissociable de l'action communiste puisqu'il porte en son sein quelques leaders politiques et syndicalistes qui ont un rôle important dans l'obtention des certains droits et ont lutté pour une vraie égalité. Ces arrière-plans politiques montrent un nouvel aspect de cette transition : chaque parti défend son mode de pensée, sa façon de concevoir le département. Dans ce mode de conception dualiste, les débats à l'assemblée sont marqués par l'affrontement des idées, quel que soit l'objet de la séance. Mais ces « ralé-poussé » politiques ont une conséquence sur la vie sociale des populations. Pour comprendre cette dimension, l'interrogation des personnes ayant vécu à cette époque est nécessaire pour saisir le présent de ce passé. Peu à peu la voiture devient partie intégrante de la vie des Réunionnais, bien qu'il faille attendre encore quelques années pour que la voiture soit un bien populaire. La sentence du *ti-train* prononcé, le développement des axes routiers profile presque sans difficulté. Les artères économiques sont développées en priorité afin d'assurer un meilleur rendement pour l'île, mais les inégalités entre les routes demeurent. Ces déséquilibres se retrouvent dans la dimension sociale et économique de la population : l'accès à la voiture se fait difficilement malgré les différents crédits mis à disposition. Au travers des journaux, les publicitaires alimentent le désir de conduire et de posséder son propre véhicule. L'étude de la presse révèle la place importante que les publicités occupent mais elle relaie également les faits divers concernant le nombre conséquent des accidents de la route. Ces informations soulignent la dangerosité de la circulation routière et des comportements à risque au volant. Ainsi des

mesures et des campagnes de sensibilisation sont mises en place afin d'y remédier. Cette évolution des transports met en lumière les choix politiques et économiques des pouvoirs locaux. Ces décisions ont des conséquences importantes sur la vie sociale et économique des Réunionnais. La volonté est d'avancer par bond successif dans l'amélioration et le développement de l'île qui, en parallèle, accède au statut de département et se développe dans ce sens. Le but des différentes personnalités des années 1953 à 1976 est de faire évoluer l'île vers un conformisme mondial et une logique française et européenne de développement et de « modernité ». Ainsi, tout ce qui rappelle l'époque coloniale est en quelque sort banni comme le chemin de fer pour laisser place à une nouvelle façon de penser La Réunion, de l'envisager toujours dans la perspective de marquer la place française dans le bassin de l'océan Indien.

L'abandon du chemin de fer pour le tout-automobile conditionne la vie du XXI^e siècle, avec des améliorations toujours en cours. Les développements techniques évoluent jusqu'à en arriver à construire une nouvelle route du littoral – la troisième – sur la mer. Ce projet a été pensé, pesé, passer sous le grill de la critique et des concertations et enfin révisé afin d'aboutir sur le lancement des travaux en 2013. Toujours dans l'objectif de sécuriser et de permettre une circulation plus fluide, la NRL emploie diverses techniques pour réaliser une route sur digue et viaduc. La sécurité se paie au prix fort et suscite des débats sur sa réelle capacité à désengorger le flux quotidien. Cette nouvelle route pose également la question environnementale, plus particulièrement celle de la préservation des fonds marins et des carrières. Une nouvelle transition se prépare : alors que La Réunion croule sous le poids intense des embouteillages, la Région Réunion veut « *contribuer à la transition vers le développement de transports collectifs modernes et performants grâce à la possibilité qu'elle offre d'intégrer les bus, un mode ferroviaire léger, mais aussi une piste cyclable pour inciter aux déplacements doux.*³⁶⁵ ». L'histoire se répète dans d'autres contextes et avec d'autres personnages : une nouvelle route du littoral et un projet de mettre en place un réseau ferroviaire rapide émergent pour cette fois-ci désengorger le réseau routier. La question du transport et des routes reste au cœur de l'actualité : elle est politisée, placée sous l'argument économique et conditionne les vies quotidiennes des habitants. Les regards se tournent vers le transport en commun délaissé depuis plusieurs décennies : un téléphérique sort de terre afin de proposer une solution aérienne. Encore une fois, ce type de projet est centré sur le chef-lieu et les grands axes vitaux. Face à

³⁶⁵ <http://www.nouvelroutedulittoral.re/edito/article/edito>

cette nouvelle et troisième route littorale, une dame âgée répond, le sourire au coin des lèvres, qu'elle préfère faire le tour de La Réunion que de traverser cette voie.

L'étude de cette transition est très riche en documentation archivistique, cependant nous avons choisi de placer les bornes sur le plan chronologique et sur le recueil des informations. Les consultations sont parfois longues et demandent une attention particulière. Toutefois, nous nous sommes arrêtés sur des exemples types, tels que la route du littoral. La difficulté est de ne pas trouver l'équilibre dans les données recueillies. Ces nombreuses informations soulignent qu'il est fort possible de poursuivre la recherche sur des axes particuliers. Les travaux peuvent s'articuler autour des routes des différents secteurs de l'île ou des transports en communs, surtout le car « courant d'air ». Les recherches peuvent dépasser le cadre de l'histoire du transport et s'axer sur les débats politiques au sein du Conseil général. Le rôle des différents acteurs dans l'aménagement du territoire peut être mis en lumière. Ces différentes perspectives permettent de mieux comprendre l'organisation de la vie dans l'île et permet un regard nouveau sur les questions d'actualités.

SOURCES

Analyse des chansons

- ADMETTE Michel, *La route en corniche*

Ce titre écrit lors de l'ouverture de la route du littoral – la date de sortie n'est pas précisée – et est un grand succès qui dépasse La Réunion. D'emblée, l'artiste présente une route dangereuse.

- LAOPE Maxime, *Souv'nir ti-train*

« Souv'nir Ti Train » est le titre écrit par Maxime Laope en 1981, non seulement c'est un culte nostalgique au train lointan mais il communique au public une histoire intime lié à celui-ci.

Presses à la Bibliothèque Universitaire et la Bibliothèque Départementale de La Réunion, aux Archives départementales :

Article d'un journal non identifié.

Le *JIR* :

A.L, « La Loco sort de sa boîte », 21 septembre 1989, p.6.

Auteur non renseigné. « Du 7 au 15 novembre dans l'ancienne gare de la Grande Chaloupe une exposition fera revivre le « p'tit train longtemps », 10 juin 1981.

Auteur non renseigné. « Le centenaire du chemin de fer sera célébré en novembre », 17 juin 1981.

Auteur non renseigné. « Témoins de l'histoire », Dimanche 2 septembre 2007, p.13.

BEYRIS Catherine, « La bataille du rail ». Dimanche 28 juillet 1991, p.6-7.

DAMOUR Sully, « Les Piémontais, ces oubliés ». Dimanche 12 janvier 1992, p.12-13.

DORVAL Alain, « Ti train lointan, lé dommage lé pu là », 10 septembre 1995, p.14 -15. Photos : A.D ET D.R.

DUPUIS Alain, « Un hommage enfin rendu aux cheminots », Jeudi 12 juillet 2007, p.24.

DUPUIS A. « Une restauration en bonne voie », 10 janvier 1989, p. 5.

GUILLEMOIS Camille, « La mort du petit train ». 03 février 1977.

GUILLEMOIS Camille, « Le chemin de fer réunionnais, une affaire de finances », 5 février 1977. Pour cet article, nous n'avons pas pu identifier le journal lors de l'étude. Cependant nous pouvons déduire qu'il s'agit d'un article du *JIR* à cause de la date de publication.

ISSOP Sulliman, « Chef de gare... sans gare », Dimanche 19 août 2007, p.12-15.

ISSOP Sulliman, « Les pionniers du train et du port ». Dimanche 26 août 2007, p.11-13.

J.-M. A, « L'ancien chef de gare », Dimanche 28 décembre 1997, p.14

J-P. S, « La chasse à la loco dans le Grand Sud », Dimanche 26 mars 2000, p. 12-15.

LAROCHE Fabien et MOREAU Béatrice, dossier « Entres ruines et récupération », Dimanche 18 janvier 2004, p.8-11.

LINQUETTE Philippe, « De Saint-Benoît à Saint-Pierre, sur les traces du chemin de fer, Il était une voie... ». Dimanche 8 décembre 2002, p.11-15.

Marine, « Un si joli train... », Dimanche 25 août 1996, p.10.

P.B., « Le train des revendications », Dimanche 4 mai 1997, p.15.

S.I., ART « Rêves de trains », Dimanche 13 octobre 1996, p.14.

VERDEILLE Vincent, « Le Ti-Train dans le tunnel ». 24 octobre 1996, p.17.

JIR, année 1965.

Télé 7 jours

IDELSON Bernard, « L'ancien chef de gare se souvient : Saint-Gilles, dix minutes d'arrêt... », Juillet 1985, n°417, p.16.

Témoignages :

Auteur non renseigné. « Au bon temps du 'petit train' », Juin 1978, p.18.

Auteur non renseigné. « Historique », Samedi 18 et Dimanche 19 janvier 1992, p.5.

Auteur non renseigné. « Le cinquantenaire de la mort de Léon de Lépervanche, un grand acteur du maintien de chemin de fer », Lundi 14 novembre 2011.

Auteur non renseigné. « Un chemin de fer pour le Brûlé », mardi 4 mars 1997, p.16.

BATOU. B., « Au rythme du train lointan ». 20 septembre 1989, p. 7.

J.T, « Une erreur monumentale ». 12 juillet 1989, p.7.

Les élèves du 3^{ème}2 du collège Albius du Port, « Le retour du chemin de fer », 26 mars 1990, p.12-13.

O.D, « Sauvetage d'une locomotive à vapeur – la dernière des « locos », 21 septembre 1989, p.9.

RAMSAMY Jean-Régis, « A la lotoray larivé », 07 octobre 1988, p.6.

ROUSSE Eugène, « Roland Jamin, maire de la Possession du 3 décembre 1946 au 16 novembre 1957 », 22 juin 2004, en ligne, consulté le 09 mars 2020.

ROUSSE Eugène, « Roland Jamin, conseiller général du 2 octobre 1949 au 4 juin 1961 », 23 juin 2004, en ligne, consulté le 09 mars 2020.

ROUSSE Eugène, « En 1953, la bataille contre la suppression du chemin de fer », Jeudi 24 juin 2004, p. 6.

LE JOURNAL LONGTEMPS, Rédaction de Daniel Vaxelaire avec les documents des Archives Départementales de La Réunion.

Le Quotidien.

Auteur non renseigné. « Grande Chaloupe et titrain, le calendrier est sorti », 10 novembre 1989, p.9.

Auteur non renseigné. « On récupère les morceaux », Lundi 25 juillet 1988, p.2.

Auteur non renseigné. « Pourquoi le 'petit train' est mort ».

Auteur non renseigné. « Sur les rails » - culture », 26 janvier 1989, p.19.

BULARD Kévin, « A la vitesse d'un cheval au galop », Dimanche 18 janvier 2004, p.10.

BUTTARD Stéphanie, « Tintin au pays du petit train longtemps », 4 février 1996, p.8-9.

DANGUILLAUME Olivier, « Un témoin « vivant » de l'histoire du chemin de fer », Lundi 4 juillet 1994, p. 9.

GILLET François, « Ti train longtemps, un expert pour la loco « monument historique », 1 juin 1995.

L.B, « On ne l'entend plus siffler », Dimanche 29 août 2010.

L.B. VILANA, « La belle époque », 23 mai 1978, p.2.

LEGROS Nathalie, « Les voyageurs en partance pour les ténèbres ... », Lundi 25 septembre 1989, p.9.

LEGROS Nathalie, « Ti Train et grand projet, à quand le bout du tunnel ? », Jeudi 21 septembre 1989, p.11.

MUN (de) Claude-Adrien, « Tunnels du 'ti train lontan' – Ils sont loin d'être morts ! » 16 février 1990 (p.15).

P.E, « L'ancienne gare protégée ». 06 juin 2012.

TALPIN Jérôme, « Rentrer au chemin de fer, c'était une chance », Samedi 28 août 1999, p.14-15.

TESTA Bruno, « Il veut faire renaître le rail à La Réunion », 2 janvier 1988, pp.6-7. « Ce ti' train qu'inspire tant de nostalgie, 43 ponts à construire... » 09 novembre 1981, p.7.

TESTA Bruno, « Le ti-train sort des Archives », Dimanche 4 septembre 1988, p.6.

VERSINI Pierre-Yves, « Mémoire vivante du ti-train lontan », Mardi 13 mai 2008, p.10.

Th. BOULOGNE, « Ti train, c'est reparti ... ». 6 juillet 1989, p.21.

ZITTE Michel, « L'association Ti-Train reste à quai », Dimanche 23 février 1997, p.3.

Rapport des Archives Départementales :

- Série 41W ;

- Série 48W ;
- Série 1158W ;
- Série 1454W ;
- Série 1558W ;
- 1PER86/12 ;
- 1PER86/11

Rapport des Services Intermédiaires des Archives

Témoignages des usagers du « ti train » :

- Séjour des aînés, Boucan du Dos d'âne, mai-juin 2019.
- Sully Argan, Saint-Denis, juillet 2019.

Iconothèque de l'océan Indien pour la collecte des images.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GENERAUX:

BERSTEIN. S. et MILZA. P., *Histoire de la France au XXème siècle. Tome IV. 1958-1974*, éditions Complexe, 1992.

BERSTEIN. S. et MILZA. P., *Histoire de la France au XXème siècle. Tome V, de 1974 à nos jours*, éditions Complexe, 1994.

COCHET F., *Histoire économique de la France depuis 1945*, éditions DUNOD, Paris, 1997.

COMBEAU. Y. (sous la direction), *L'île de La Réunion dans le XXe siècle un itinéraire français dans l'océan Indien. Colonie, Département, Région.*, CRESOI, Océan éditions, 2009.

DE IULIO. S., « Chapitre 2. Étudier l'industrie publicitaire : pratiques, acteurs, savoirs et savoir-faire », in *Étudier la publicité*, sous la direction de De Iulio Simona, Presses universitaires de Grenoble, 2016.

EVE. P. (sous la direction), *Prix et revenus à La Réunion du XVIIIème siècle à nos jours*, Actes du colloque de la semaine de l'histoire, AHIOI et CRESOI, 2010.

FLONNEAU. J.-M., « Chapitre 3 - Le Troisième Reich : l'État hitlérien », in *Le Reich allemand. De Bismarck à Hitler - 1848-1945*, sous la direction de Flonneau Jean-Marie, éditions Armand Colin, 2003.

GAUVIN. G., *Michel Debré et l'île de La Réunion*, éditions Presses universitaires du Septentrion, Villeneuve d'Ascq, 2006.

GROUX. G. et PERNOT. J.-M., « Introduction » in *La grève*, éditions Presses de Sciences Po, 2008.

LEFEVRE. D., « La situation économique de la Réunion au début du VI^e Plan » in *Annales de Géographie*, tome 83, n°457, 1974.

MOURIAUX. R., « Introduction », in *Le syndicalisme en France*, éditions Presses Universitaires de France, 2009.

PAYET F., *Réunion politique – départementalistes contre autonomistes 1959-1983*, Azalées éditions, Sainte Marie, 2011.

SUN. L. « La transition sociale : un nouvel enjeu pour la sociologie du développement », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 122, no. 1, 2007. M. DEBRE, *Une politique pour La Réunion*, édition Plon, Paris, 1974.

THERESIEN. C., *Vestiges : du chemin de fer de La Réunion*, éditions K'A, 2016

VIGNA. X., sous la direction de Vigna Xavier, « Ouvriers en mouvement et mouvement ouvrier (des années 1950 aux années 1970) Une puissance en trompe l'œil ? », in *Histoire des ouvriers en France au XX^e siècle*, éditions Perrin, 2012.

OUVRAGES SPECIALISES :

BEGUE. B., *Transports et urbanisation à La Réunion : le rôle de l'accessibilité dans les phénomènes de périurbanisation et de dépendance automobile, modélisation systémique sur la région Est-Nord-Est*, sous la direction de Jauze Jean-Michel, 30 septembre 2013.

BICHIK. K., *La route du littoral, histoire et devenir*, éditions Azalées, Sainte-Marie, 2006.

BOLTANSKI. L., « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n°2, mars 1975.

BOULOGNE. E., *Le petit train longtemps*, éditions Cénomane, Paris, La Vie du rail, 1992.
Centre d'animation et de ressources de l'information sur la formation, *La branche des services de l'automobile : l'île de La Réunion*, CARIF-OREF Réunion, 2009.

CHESNAIS. J.C, VALLIN. J., « Evolution récente de la mortalité et de la morbidité dues aux accidents de la route » (1968-1977), in *Population*, 32^e année, n°6, 1977.

DAMIEN.M-M., *Dictionnaire du transport et de la logistique*, Dunod, 3^e édition, 2010.

DELETRE. S., *La promotion du sport à La Réunion, la médiatisation d'un évènement sportif local : le tour automobile*, mémoire en sciences de l'information et de la communication, sous la direction de J. Simonin, Université de la Réunion, septembre 1997.

DEMOLI. Y., « Les femmes prennent le volant. Diffusion du permis et usage de l'automobile auprès des femmes au cours du XX^e siècle », in *Travail, genre et sociétés*, vol. 32, no. 2, 2014.

DEMOLI. Y., « Carbone et tôle froissée : l'espace social des modèles de voitures », in *Revue française de sociologie*, vol. 56, n°2, avril/juin 2015.

FONTAINE. C., *Relation entre pluies et circulation sur la route du littoral entre Saint-Denis et La Possession*, sous la direction de René Robert, mémoire de 1999, Université de La Réunion.

FRIDENSON. P., « Pour une histoire de l'Automobile en France » in *Le Mouvement social*, n°81, Le monde de l'automobile (octobre-décembre 1972), éditions l'Atelier.

GOSCHLER. C., *Traité pratique de l'entretien et l'exploitation des chemins de fer*, 3^e tome, Partie II : Service de la locomotion, première section : matériel de transport, édition J. BAUDRY, 2^e édition, Paris, 1878.

HOARAU. M., *Le développement socio-économique des hautes plaines de l'île de La Réunion. La Route Nationale 3, un élément de structuration*, mémoire de maîtrise de géographie, sous la direction de René ROBERT, 1999-2000.

INSEE Réunion, *Enquête sur les revenus et les dépenses des ménages de La Réunion 1976-1977*.

KNEEBONE. P., « Vers un code international de signes » in *Communication et langages*, n°4, 1969.

LANDRY. A., « Le marché international et la situation de l'industrie automobile », in *Revue économique*, vol. 12, n°5, septembre 1961.

PELIS. Y., SAFFACHE. P. et RANELY VERGE-DEPRE. C., « Les facteurs à l'origine de la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans l'agglomération de Fort-de-France (Martinique) », in *Etudes caribéennes*, 8 décembre 2007. Consulté le 17.04.2020 sur <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/1042> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.1042>.

RALLU. J.-L., « Conduite automobile et accidents de la route », in *Population* (french edition), vol. 45, n°1, janvier et février 1990.

TEISSERENG. E., *Annuaire officiel du chemin de fer*, Imprimerie centrale des chemins de fer, Paris, 1847-1848.

SERVIALE. V-A., SERVIALE. M., *Cheminer, fragments d'une histoire des déplacements intérieurs à La Réunion*, éditions ARS Terres Créoles, 2018.

VORANGER. J., « Les accidents de la route en 1977 » in *Population*, 33^e année, n°4-5, 1978.

VALLIN. J., CHESNAIS. J.C., « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 » in *Population*, 30^e année, n°3, 1975.

VALLIN. J., CHESNAIS. J.C., « Les accidents de la route en France. Mortalité et morbidité depuis 1953 » in *Population*, 30^e année, n°3, 1975.

VITRY J.Y, *L'infrastructure des transports à La Réunion*, maîtrise de géographie, Université de La Réunion, 2012.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

ANNEXES	138
ANNEXE 1: TABLEAU DE LA REGIE FERROVIAIRE	139
ANNEXE 2: ILLUSTRATION DU CAR COURANT D'AIR	140
ANNEXE 3: CITATION "AUTO CONTRE RAIL". LE PETIT TRAIN LONGTEMPS	141
ANNEXE 4: BALANCE DES RECETTES ET DES DEPENSES A LA FIN DU MOIS DE DECEMBRE 1958. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964	142
ANNEXE 5: TABLEAU DES RECETTES DE LA RTR ET CFR. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT- DENIS (REUNION) 1964	143
ANNEXE 6: LA DEPENSE MOYENNE PAR MENAGE. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964	144
ANNEXE 7: LES SALAIRES MOYENS. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964.	145
ANNEXE 8: LA DEPENSE EN TRANSPORT. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964	146
ANNEXE 9: LES COUTS DES PRODUITS DE LA VIE QUOTIDIENNE. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT DENIS (REUNION) 1964	147
ANNEXE 10: PETITION - AGENTS DES LYCEES	148
ANNEXE 11: ANNONCE DE LA FERMETURE DE LA ROUTE LITTORALE	149
ANNEXE 12: ART. "M. GABRIEL VELOUPOULLE, MAIRE ET CONSEILLER GENERAL DE LA POSSESSION EST TUE DANS UN ACCIDENT DE VOITURE SUR LA ROUTE LITTORALE	150
ANNEXE 13: ART. "RALLYE DE LA REUNION LE 10 ET 11 DECEMBRE 1960".	151
ANNEXE 14: PUBLICITE "RALLYE AUTOMOBILE 1960".	152
ANNEXE 15: PUBLICITE "VENTE PIECE AUTOS DE JOUVANCOURT"	153
ANNEXE 16: PUBLICITE "NOTRE FIAT 850".	154
ANNEXE 17: ANNONCE DE FIATECO AUTO-ECOLE.	155
ANNEXE 18: LA LOTERIE POUR FIAT 600.	156
ANNEXE 19: PUBLICITE "LANCEMENT DE L'ETOILE 6CV"	157
ANNEXE 20: "ANNONCE D'UNE LOTERIE 404"	158
ANNEXE 21: ART. "VOICI LA PEUGEOT 'NOUVELLE NEE'"	159
ANNEXE 22: PUBLICITE "CAMION UNIC".	160
ANNEXE 23: ADR 48W145, "CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE"	161
ANNEXE 24: NOMBRE MENSUEL D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES DE LA ROUTE DE JANVIER 1968 A MAI 1977	163
ANNEXE 25: ART. "UNE ID 19 S'ECRASE CONTRE UN CAMION".	164
ANNEXE 26: ART. "UNE R4 DEGRINGOLE DANS UN RAVIN A 400M EN CONTREBAS DE LA ROUTE"	165
ANNEXE 27: ART. "Y A-T-IL UNE MALADIE AU VOLANT"	166
ANNEXE 28: ART. "LA PREVENTION ROUTIERE LANCERA LA CAMPAGNE 'CARREFOURS'"	168
ANNEXE 29: "ACCIDENT 'SOUS NOS FENETRES'"	169
ANNEXE 30: ETUDE DE LA PRESSE, <i>JIR</i> , 1965	170
ANNEXE 31: QUESTIONNAIRE	189
ANNEXE 32: SEJOUR DES AINES - 02 JUIN 2019	192
ANNEXE 33: RETRANSCRIPTION DE L'ENTRETIEN AVEC SULLY ARGAN	196

ANNEXE 1: TABLEAU DE LA REGIE FERROVIAIRE

COMPTES DE FIN DE LA REGIE
 BUDGET EXTRAORDINAIRE
 de
 l'exercice 1958

Prévisions pour l'exécution du programme de l'année en cours et Situation des dépenses engagées et des paiements effectués à la fin du mois de *Decembre* 1958

Programme des Travaux complémentaires pour l'année 1958	Prévision pour l'exécution du programme de l'année en cours	Dépenses engagées au 31 Décembre 1958	Paiements effectués au 31 Décembre 1958
Grosses réparations de la Voie en tunnel (remplacement de rails et traverses et enlèvement de déblais).....	1.700.000	1.700.000	1.685.638.
Grosses réparations de la voie entre St-Benoit et le Port.....	4.173.196	4.173.196.	4.173.195.
Grosses réparations des moteurs Diesel électrique des locotracteurs Brissonneau.....	2.658.035	864.170	816.323.
Construction de logements d'agents au Port.....	1.500.000	1.574.097	1.369.699.
Grosses réparations de 75 wagons couverts.....	5.675.273	5.302.550	5.298.512.
Achat de roues monoblocs pour autorail et locotracteur Brissonneau.....	191.433	135.211	-
Acquisition de 3 autorails et trois remorques XXXXXXXX "BILLARD".....	15.000.000	2.940.000	2.940.000.
Grosses réparations aux ponts métalliques P.K 36.357 et 36.509.....	1.000.000	1.000.000	990.178.
Acquisition d'un moteur de recharge pour Autorail PLOIRAT.....	715.246	52.000	52.000.
Acquisition d'un moteur de recharge pour locotracteur ou Autorail Brissonneau.....	2.166.717	1.010.419	1.010.419.
Réparations dégâts causés aux installations ferroviaires par le cyclone du 27 Janvier 1948.....	4.760.523	4.342.965	4.340.777.
	39.040.423	23.094.608	22.676.741.

compte pour 1958

ANNEXE 2: ILLUSTRATION DU CAR COURANT D'AIR



Ti car courant d'air. Source : radioblog.fr

ANNEXE 3: CITATION "AUTO CONTRE RAIL". LE PETIT TRAIN LONGTEMPS.

« Derrière moi, sur la voie, une grosse bonne locomotive s'époumonait à cracher ses dernières vapeurs. Dans un ronronnement de moteur, je reconnus la voix de l'auto, qui, gouailleuse, disait à la locomotive époumonée :

As-tu fini de tousser, vieille rouillée, tu troubles mon paisible sommeil, ne sais-tu pas que je suis obligée de faire ton service, espèce de feignante, tu profites que tes rails sont dans l'eau pour ronfler toute la journée, tandis que moi, après une journée de turbin, je suis obligée de transporter la nuit les voyageurs que tu as laissés en panne.

Dans un cliquetis de ferraille, la locomotive répondit :

C'est bien fait, ça t'apprendra à me faire concurrence, espèce de crève-de-faim. Tu transportes des voyageurs pour dix-sous, t'empêche les trains de vivre. »

ANNEXE 5: TABLEAU DES RECETTES DE LA RTR ET CFR. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964.

R E C E T T E S		D E P E N S E S	
Nomenclature	Montant	Nomenclature	
Voyageurs et Bagages	1.786.150	Prime de gestion au personnel	
		de Direction.....	26.433
		Salaires du personnel de con-	
		duite et des ateliers.....	613.433
		Carburant, lubrifiant.....	320.090
		Matières diverses.....	9.709
Transport courrier postal:	75.583	Pièces de rechange.....	147.820
		Taxe d'investissement	10.050
		Taxe sur les véhicules	8.333
		Frais de Contrôle.....	17.666
		Timbres fiscaux	42.840
		Participation dans :	
		Solde Directeur C.F.R.....	10.855
Transports occasionnels	-	Solde Chef du Secrétariat....	12.731
		Solde Chef de la Comptabilité :	4.555
		Solde Chef de Section A.T....	617
		Solde de 2 comptables	10.871
Recettes diverses (rem-		Utilisation des ateliers, de	
boursement trop perçu sur		l'outillage et des gares	12.500
salaires, outils perdus,		Frais d'exploitation des	
dommages causés aux cars,		ateliers	21.250
indemnité journalière		Impôts, contributions fon-	
sécurité Sociale)	-	cières, eau	15.000
		Timbres, Téléphone, imprimés	16.666
Total des recettes	1.861.733	Total des dépenses	1.301.419
BALANCE			
Recettes	1.861.733		
Dépenses	1.301.419		
Excédant de recettes..	560.314		

ANNEXE 6: LA DEPENSE MOYENNE PAR MENAGE. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964.

- 16 -

La dépense moyenne par unité de consommation varie comme suit en fonction du montant des ressources du ménage :

Dépenses mensuelles par unité de consommation comprises entre	Nbre de budgets	Revenu mensuel du ménage compris entre :								Ensemble
		0 et 7 999 F CFA	8 000 et 14 999 F CFA	15 000 et 24 999 F CFA	25 000 à 34 999 F CFA	35 000 à 49 999 F CFA	50 000 à 69 999 F CFA	70 000 à 99 999 F CFA	100 000 et plus	
0 et 2 999 F CFA	39	1 800	2 400	2 500	1 700	2 300	-	-	-	2 200
3 000 et 5 999 -	156	4 400	4 300	4 400	4 600	5 200	5 100	-	-	4 500
6 000 et 9 999 -	187	7 800	8 000	7 600	7 700	8 900	8 300	8 400	8 300	8 000
10 000 et 14 999 -	117	-	11 300	12 300	12 300	11 900	12 700	13 500	14 000	12 600
15 000 et 24 999 -	161	-	-	19 600	17 500	19 800	19 300	20 000	23 400	21 000
25 000 et 34 999 -	88	-	-	-	27 200	28 300	28 500	29 400	29 600	29 100
35 000 et 49 999 -	77	-	-	-	-	35 200	40 200	39 600	42 500	41 500
50 000 et plus	88	-	-	-	-	-	66 400	73 900	77 600	75 600
Ensemble	913	6 500	6 600	9 200	12 800	14 800	22 300	28 600	43 200	16 800

ANNEXE 7: LES SALAIRES MOYENS. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964.

A 1 REVENUS MOYENS EN F.F. VENTILES SUIVANT LA CATEGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE DU CHEF DE MENAGE ECONOMIQUE

Catégorie Socio-professionnelle	Strate 1.			Agglomération de Saint-Denis					
	Code	TOTAL	Total	Nombre de ménages	Nombre de ménages en %	Revenu moyen mensuel par ménage	Nombre de personnes	Nombre de personnes en %	Revenu moyen mensuel par personne
Exploitants agri. et forest. patrons-pêcheurs (et leurs travailleurs familiaux)	0	13 028	0,1	1 *	0,5	1 086	4	0,5	271
Salariés agricoles et forestiers et marins pêcheurs	1	23 416	0,3	2 *	1,1	976	18	2,4	108
Employeurs de l'industrie et du commerce (et leurs travailleurs familiaux) prof. libér. cadres supérieurs du secteur privé	2	917 223	10,4	4 *	2,1	19 109	17	2,2	4 496
Indépendants de l'industrie et du commerce (et leurs trav. fam.) cadres moyens du secteur privé	3	502 657	5,7	10	5,3	4 189	32	4,2	1 309
Fonctionnaires, ouvriers de l'Etat ou des collect. loc. militaires de carrière, police	4	5 264 091	59,8	76	40,4	5 772	312	40,8	1 406
Employés du secteur privé	5	376 941	4,4	12	6,4	2 618	50	6,5	628
Ouvriers du secteur privé	6	832 447	7,2	28	14,9	1 882	133	17,4	396
Personnel de service chez les particuliers	7	232 851	2,6	18	9,6	1 078	80	10,5	243
Autres catégories	8	6 900	0,0	1 *	0,5	575	2	0,2	288
Inactifs (y compris chômeurs)	9	838 298	9,5	36	18,2	1 841	117	15,3	597
TOTAL		8 807 852	100	188	100	3 904	765	100	959

Catégorie socio-professionnelle	Strate 2.			Autres communes					
	Code	TOTAL	Total	Nombre de ménages	Nombre de ménages en %	Revenu moyen mensuel par ménage	Nombre de personnes	Nombre de personnes en %	Revenu moyen mensuel par personne
Exploitants agri. et forest. patrons-pêcheurs (et leurs travailleurs familiaux)	0	1 009 335	10,7	47	11,0	1 790	258	12,7	326
Salariés agricoles et forestiers et marins pêcheurs	1	546 931	5,8	40	9,3	1 139	218	10,8	209
Employeurs de l'industrie et du commerce (et leurs travailleurs familiaux) prof. libér. cadres supérieurs du secteur privé	2	77 838	0,8	1 *	0,2	6 487	4	0,2	1 622
Indépendants de l'industrie et du commerce (et leurs trav. fam.) cadres moyens du secteur privé	3	733 508	7,8	20	4,7	3 056	94	4,6	650
Fonctionnaires, ouvriers de l'Etat ou des collect. loc. militaires de carrière, police	4	3 453 745	36,5	71	16,6	4 054	387	19,1	744
Employés du secteur privé	5	299 387	3,2	9	2,1	2 772	40	2,0	624
Ouvriers du secteur privé	6	1 658 305	17,5	67	20,3	1 588	432	21,4	320
Personnel de service chez les particuliers	7	188 236	2,1	18	4,2	916	102	5,0	162
Autres catégories	8	9 300	-	2 *	0,5	388	3	0,1	258
Inactifs (y compris chômeurs)	9	1 475 615	15,6	133	31,1	925	489	24,1	251
TOTAL		9 462 200	100	428	100	1 842	2 027	100	389

ANNEXE 8: LA DEPENSE EN TRANSPORT. ENQUETE SUR LES DEPENSES DES MENAGES A SAINT-DENIS (REUNION) 1964.

Répartition des dépenses par unité de consommation selon les catégories socio-professionnelles

Catégorie socio-professionnelle

PRINCIPAUX POSTES DE DEPENSES	Colons salarisés agricoles etc...	Employeurs Indépendants supérieur secteur privé	Indépendants Industrie et Commerce	Cadres moyens secteur privé	Cadres moyens et supérieurs secteur public	Employés et ouvriers secteur public	Employés secteur privé	Contramaîtres et ouvriers qualifiés sect. pri.	Manoeuvres secteur privé	Couturiers Brodeuses	Autres Caté- gories	Retraités sans profes- sion	Ensemble
<u>Alimentation</u>	384	194	341	364	328	351	370	436	521	475	428	395	360
Dont : Produits à base de													
céréales	49	18	42	37	39	46	54	84	127	69	60	48	49
Viandes	96	65	86	92	80	83	86	87	98	110	91	91	86
Poissons	34	11	33	25	25	32	37	32	57	44	37	31	30
Oeufs, lait, corps gras	56	27	47	50	42	45	62	74	77	83	57	50	51
Légumes et fruits	62	38	57	60	56	55	63	68	90	70	87	77	82
Boissons	43	23	28	37	46	39	26	45	19	52	38	52	38
Epiceries, divers	44	12	48	63	38	51	44	46	55	49	60	47	46
<u>Vêtements</u>	47	77	74	104	105	99	104	93	80	59	84	56	87
<u>Biens d'équipement</u>	64	38	28	23	37	30	44	22	16	18	26	19	30
<u>Véhicules, Transport</u>	155	150	127	123	109	156	114	114	14	80	55	88	118
<u>Logements</u>	137	197	171	129	134	143	160	128	194	165	187	242	160
<u>Entretien</u>	41	15	40	38	27	35	42	58	62	58	40	35	38
<u>Service personnel</u>	15	1	4	9	9	5	8	7	10	17	4	11	8
<u>Service domestique</u>	38	49	24	43	45	31	32	16	4	20	54	34	33
<u>Articles manufacturés divers</u>	52	57	69	76	100	67	64	58	44	41	56	65	68
<u>Santé</u>	27	35	81	35	24	26	22	23	18	23	42	20	35
<u>Loisirs</u>	11	9	13	14	13	17	24	23	35	36	8	13	17
<u>Vacances</u>	12	128	9	28	40	8	6	16	-	4	6	18	28
<u>Pension pour enfant, divers</u>	17	50	19	14	30	32	9	8	1	3	9	5	19
Ensemble	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000

ANNEXE 9: LES COÛTS DES PRODUITS DE LA VIE QUOTIDIENNE. ENQUÊTE SUR LES DÉPENSES DES MÉNAGES À SAINT DENIS (REUNION) 1964.

Les prix et les taux moyens utilisés ont été les suivants :

Groupe de Produits	Prix moyen du Kg en F CFA	Calories pour 100 Gr	Lipides pour 100 Gr	Protides pour 100 Gr
Pain	70	256	0,8	7,2
Biscottes	200	382	2,5	10,0
Farine	60	350	1,4	13,4
Riz	40	351	0,3	7,9
Pâtes alimentaires	230	358	0,9	13,4
Viande de boeuf	500	217	17,0	14,9
Viande de veau	800	146	9,0	15,1
Viande de mouton	650	165	11,0	16,5
Viande de porc, jambon	1 200	396	39,0	11,4
Voleille	500	122	7,7	12,3
Poisson frais	400	100	14,2	14,0
Conserves de poisson	800	188	11,0	20,0
Morue séchée	260	92	0,5	21,8
Oeuf	600	139	10,1	11,3
Lait concentré	300	331	9,0	7,9
Fromage	700	342	28,0	26,0
Beurre, graisse	700	716	81,0	0,6
Huile	175	884	100,0	-
Lard, saindoux	185	800	100,0	-
Pommes de terre	30	84	0,2	1,4
Légumes frais	160	20	0,2	1,4
Légumes secs	170	345	2,1	22,2
Bananes	100	67	0,3	0,9
Fruits frais	220	40	0,7	1,9
Chocolat	600	500	22,0	6,0
Sucre	43	400	-	-
Confiture	320	290	0,3	0,5

PETITION

Nous travailleurs, Agents des Lycées de l'outre-mer
COMMUNE DE L'outre-mer La Réunion

émus par la lutte que mènent depuis le 10 Août les cheminots et agents du Port pour obtenir des conditions de vie meilleures.

Nous considérons que ces braves travailleurs qui ont été les premiers à réclamer la départementalisation, sont les plus brimés et plus mal payés de la collectivité, pourtant indispensables à l'économie générale de l'île.

Nous demandons à la Haute administration de faire droit aux justes revendications accordées par notre Conseil Général à ces travailleurs et avec notre approbation.

Nous insistons particulièrement pour la solution rapide de ce conflit dont nous sommes les premiers à subir directement les désastreux effets;

PREFECTURE
28 AOÛT
1953

G. Millon
A. Duval
Boynby
J. J. J.
Camp. R.
St. Antoine
Germinal
Cadey
J. J. J.
Albert Petit
Sitater
Th. G. G.
R. P. P.
Perrault
d. H. H.
Fredar F.
V. Danday
Cormery
A. Legon

le 24 Août 1953

d

La Route Littorale

Un nouvel éboulis s'est produit hier en fin d'après-midi sur la route littorale.

Réouverture comme prévu dans la matinée d'hier, la route a dû être à nouveau fermée à toute circulation dans la soirée. Elle sera, selon toute vraisemblance, rendue aux usagers aujourd'hui samedi en fin de matinée.

M. Gabriel VELOUPOULLÉ

Maire et Conseiller général de la Possession est tué dans un accident de voiture sur la route littorale

M. Gabriel Veloupoullé, élu tout récemment Maire de la Possession puis Conseiller général de ce canton, a trouvé hier la mort dans un accident de voiture sur la route littorale Saint-Denis-Possession. Il était âgé de 55 ans.

Des éboullis s'étant produits sur la Route Littorale une heure après l'accident, le bruit a couru que la voiture de M. Veloupoullé avait été victime de ces chutes de terre et de pierres. Il n'en est rien.

S'étant rendu au Dos d'Ane, M. Veloupoullé en était reparti au tout début de l'après-midi à bord de sa 404 immatriculée 88 JA que pilotait M. Robert Léopold, 59 ans.

Il était 13 h. 30, lorsque — à la sortie du pont de la Ravine à Jacques — la voiture, pour des raisons que l'enquête aura à déterminer, quitta la chaussée sur sa gauche et alla s'écraser sur les rochers, à huit mètres en contrebas de la route, près de la mer.

M. Gabriel Veloupoullé, dont le corps avait été éjecté à quinze mètres du véhicule, et son chauffeur furent tués sur le coup. L'un des trois autres

passagers du véhicule, M. Allagapin, d'origine mauricienne, décéda au Centre Hospitalier Départemental de Bellepierre peu de temps après son admission.

La jambe droite fracturée,

Olive Veloupoullé, 18 ans, fils du Maire de la Possession, est hospitalisé au C.H.D., ainsi que Mlle Solange Allagapin, qui se tire de l'accident avec un moindre mal : une plaie ouverte au genou.

Sa moto ayant dérapé sur la route rendue glissante par la pluie

Un gendarme motocycliste de la Brigade de St-Pierre a trouvé la mort samedi

Un tragique accident de la route vient d'endeuiller le Groupement de Gendarmerie de la Réunion et la brigade motocycliste de St-Pierre plus particulièrement.

Samedi soir, à 20 h. 30, à la sortie nord de St-Pierre, le gendarme Pierre Lesech a trouvé la mort en service

commandé, sa moto ayant dérapé sur la route rendue glissante par la pluie.

Originaire du Finistère, le gendarme Pierre Lesech était depuis plus de deux ans à la Réunion qu'il devait quitter à la fin de cette année. Il avait 33 ans, était marié et père de deux enfants.

LE JOURNAL DE L'ILE DE LA REUNION

RALLYE DE LA RÉUNION

10 - 11 DECEMBRE 1960

VOLKSWAGEN

ENLEVE BRILLAMMENT
LES **4** PREMIERES PLACES
DU CLASSEMENT GENERAL :



1^{er} VW N° 3 : Gilbert MICHEL - Jacques DE LAHAIGUE
2^e VW N° 23 : Gérard ROUZAUD - Léopold LEGROS
3^e VW N° 9 : Maurice LALLEMAND - Lilian ETHÈVE
4^e VW N° 21 : Maurice de la GIRODAY, Roger VELPRY

Tous sur **VOLKSWAGEN** de série
TRIOMPHE de la **QUALITÉ**

ne
ré
nale
Assem-
nement
d'une
origine
Musul-
Algérie
le, M.
e dans
ouvant
popula-
». e s'ar-
nauté
e », a
après
Armée
pour-
autre
l'Algérie
ation.
n des
s, tel-
». encore
Fran-
L'ab-
je la
fforts
t so-
san-
après
re, à
mier
uche
dans
elle
vant
que.
pens
e à
nté-
ure
fai-
eur
t à
les
me
Ce
ont
té
lie
nt
ar
e-
L
u-
e-
es
e
e
t-
t-

RALLYE AUTOMOBILE 1960
18 voitures au départ, 13 à l'arrivée
**Les "Dauphine" confirment
leurs qualités individuelles**

- ROBUSTESSE
- SÉCURITÉ
- TENUE DE ROUTE

**4 DAUPHINE au départ
4 DAUPHINE à l'arrivée**

Dauphine-Gordini
Dauphine



RENAULT
REGIE NATIONALE

**Roulez "Dauphine"
vous arriverez toujours**

Dauphine Gordini : 440.000 frs ★ Ondine : 410.000 ★ Dauphine : 380.000

L
bert
du
vier
E
Rét
tier
sur
cha
Po
J
B.I
log
chi
ou
Pr
du
au
23
a
pa
di
ce
gé
15
a
C
R
4
e
t

De Jouvancourt

Pièces et Accessoires
AUTOS

Notamment pour 203 et 403

47

Rue Jean-Chatel

SAINT-DENIS

Tél. 3-72

Montgarnier Chez RAI

sera éditée
celle exist-
t-Denia. Sa
ement sera
it 11 litres
tant au dé-
x captages.
accollée au
qui a été
la réalisa-
ra tranche
de ces
87 mil-
millions
M et 59
es de la

**POUR Papa, c'est
un outil...**

**POUR Maman,
un fourre-tout**

**POUR ma sœur
une auto-école
(aïe!..)**

et



POUR moi: un copain!

**NOTRE 8 FIAT
850**

gna s'ouvrant sur
ranée, germe de
té et orgueil des
tour duquel se d
quart de siècle un
moderne de 120.0
un site d'une ra
« La région bon
verte, la plus bon
que », nota Pier
carnets de voya
ce siècle.

La cathédral
tenaire de la
été fêté en 19
du futur Pap
c'était un sy
nité et d'unit

Mais que
maintenant ?

« Une m
comme les é
et Sainte-M
salle de cin
de Saint-Ar
encore déci

« J'ajout
les autorit
sont pour
ment du c
gérie. Il a
seules les
— une vin
tour au c
sur les 4
depuis l'i
tié est
églises c
petit no
fréquent

« On
car la
estimé
seulem
tairem
et que
drait l

« P
sions,
a d'ai
qu'ell
à la s
de M
que
fait
leur
té a
mai
val
ciét
mo
cul
fai
tr
ca

**VOTRE PERMIS DE CONDUIRE...
... EN SACHANT CONDUIRE**

CHEZ

FIATECO

AUTO-ECOLE

187 RUE MARECHAL-LECLERC - SAINT-DENIS

Sur **FIAT 600 - FIAT 850 - FIAT 1500**

AVEC DES SPECIALISTES

Bureau ouvert : de 7 h. à 12 h., de 13 h. à 18 h.

ET, BIENTOT...

**... TRANSPORTS EN COMMUN
ET POIDS LOURDS**



ANNEXE 18: LA LOTERIE POUR FIAT 600.



TOUJOURS MIEUX

Voici

L'Etoile 6 CV

La grande voiture
de petit appétit

équipée du remarquable moteur **RUSH**
à 5 paliers

Puissance réelle : 42 CV SAE à 4.900 t/m
Vitesse : 125 km/heure



Prix spécial de lancement 429.000 frs

N.-B. : Toutes commandes passées pendant cette période de lancement seront servies à ce prix quelle que soit la date de livraison — Des arrhes modiques seront demandés — Ne manquez pas cette occasion.

de rouge. L.
lon ; les pat
leur orangée
de celle du p
comme celle
ne au mac
comique.
Mais le
particularit
seaux : il s
galerie qui
tres de lor
sieurs char
sont dépo
des brancl
melle pot
les paren
De même
au ravita
sont sort
vitaillem
et les v
les banc

Les
les c
On l
son ori
cemen
table r
par l
lorsqu
pée —
incure
nomb
d'ann
Un
Mosc
pério
que
tion
tion
ses
déce
L
pro
et l
sus
ma
rec
en
mi
lié
dr
pa
s'
ra
tr

ABONNEZ-VOUS AU JOURNAL DE L'ILE DE LA REUNION

SAINT-DENIS — SAINT-PIERRE

DU PROPREMENT

TRICENTENAIRE DE LA FAMILLE ROURBON

SEMAINE COMMERCIALE

1-19 OCTOBRE

1665 1965

UNE PEUGEOT 404
UNE RENAULT 4L — UNE FIAT 850

Des vélomoteurs, des réfrigérateurs,
des machines à coudre, des électrophones, des postes de radio, etc...

VOILA CE QUE VOUS POUVEZ GAGNER
AVEC LES BILLETS GRATUITS DE LA SEMAINE COMMERCIALE

ANNEXE 21: ART. "VOICI LA PEUGEOT 'NOUVELLE NEE'"

C I U.N.R.

Le tout-Paris de la Presse, des Arts et de la Littérature assisté hier matin aux obsèques de M. Pierre Brisson, Directeur Général du *Figaro*.

Dans la foule recueillie qui emplissait l'église Saint-Philippe-du-Roule (paroisse des Champs-Élysées), la plupart des assistants portaient un nom connu. Il y avait sept membres du gouvernement, trois anciens Présidents du Conseil, une vingtaine d'académiciens, de nombreux ambassadeurs.

nesien Buambarajo, au cours d'une allocution radiodiffusée, captée à Singapour. Le Vice-Maréchal de l'Air indonésien a fait cette déclaration à la suite du lancement réussi de fusées qui aurait eu lieu hier dans l'ouest de Java.

si de faire un geste qui confirme leur opposition à toute alliance avec l'UNR aux prochaines élections.

Voici la Peugeot « nouvelle née »



LA « 204 », 6 CV, 4 places, 4 portes, encombrement minimum (moins de 4 m. de longueur totale). Traction avant à moteur transversal en aluminium coulé sous pression, arbre à cames en tête, vitesse : plus de 130 km/h., 8 litres aux 100 km, poids 800 kgs environ. Présentation : printemps 1965.

Photo AFP Cliché CAZAL



UNIC

VEHICULES DISPONIBLES

AGENTS EXCLUSIFS :

ETS LIONEL DE TOURRIS & C^{ie}

42, RUE JULIETTE-DODU — SAINT-DENIS — TEL. 4-22

ANNEXE 23: ADR 48W145, "CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE".

DOCUMENT 7 : CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DU SECRETARIAT D'ETAT AUX AFFAIRES ECONOMIQUES, RELATIVE A LA PREPARATION ET L'EXECUTION DU PLAN DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER. 11 AVRIL 1958. POUR LE COMMISSAIRE GENERAL A LA PRODUCTIVITE. 10 MAI 1958. EXTRAIT DU JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE DU 1^{ER} AVRIL 1950.

« Le décret ci-dessous présenté, est relatif au mode d'établissement et à la procédure d'exécution de programme tendant à la réalisation des plans dans les départements de la loi n°46-360 du 30 avril 1946 dans les départements d'Outre-Mer.

Rappel des lois :

Loi n°46-860 du 30 avril 1946 : « tendant à l'établissement, au financement et à l'exécution des plans d'équipement et de développement des territoires relevant du ministère de la France d'outre-mer et l'article 87 de la loi n°48-1516 du 26 septembre 1948 fixant l'évaluation des voies et moyens du budget général pour l'exercice 1948 et relative à diverses dispositions d'ordre financier ».

Décret n°47-2252 du 1^{er} novembre 1947 relatif aux conseils généraux des nouveaux départements d'outre-mer et aux pouvoirs des préfets de ces départements.

Le décret :

Art 1. La réalisation des plans d'équipement économique et social des départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane Française et de la Réunion, établis dans les conditions fixées par l'article 1^{er} de la loi du 30 avril 1946 modifiée, donne lieu à l'établissement de programmes dont la contexture, la procédure d'établissement, les conditions de financement, d'exécution et de contrôle sont déterminées par les dispositions :

La contexture des programmes.

- *Chaque programme début du 1^{er} janvier de l'année au 31 décembre de 3eme année. Le montant total de la dépense doit être donné, avec les prévisions par période annale.*
- *Section générale pour les dépenses de recherches scientifiques, les participants dans société d'Etat ou économie mixte. Le but est d'avoir un intérêt pour le service public*

car les dépenses sont supportées par l'Etat au moyen de la F.I.D.E.S. pour l'outre-mer. Ces textes sont régis par le décret de n°46-2356 du 24 octobre 1946, entre autres. Les collectivités locales et établissements publics locaux sont également intéressés.

- *Les dépenses des collectivités locales et les établissements publics locaux sont répartis ainsi : les transports et communications, le développement et la production puis les dépenses d'équipement d'intérêt social.*

L'établissement des programmes.

Art.6. Chaque section des collectivités locales et établissements publics locaux est préparée et délibérée par les autorités et assemblées locales compétentes, soumise au préfet à son examen et à l'approbation du comité directeur du F.I.D.E.S., arrêtée par l'autorité de tutelle et exécutée par l'autorité locale responsable.

Art.7. La délibération du comité directeur du F.I.D.E.S. et celle de l'assemblée locale compétente prévoient la totalité des dépenses de la section du programme ainsi approuvée.

Art.9. L'approbation donnée par l'assemblée locale compétente à un programme comporte l'engagement de couvrir sa participation aux charges du financement.

L'exécution des programmes.

Art.10. L'exécution de la section générale est confiée au ministre chargé des affaires économiques. À ce titre, il est considéré comme ordonnateur principal.

Art.18. Le Préfet est chargé de la coordination et du contrôle de toutes les opérations relatives à la réalisation du plan d'équipement sur le territoire de son département. À ce titre, les ordonnateurs secondaires dans le département pour la section générale lui rendent compte de leur gestion. »

ANNEXE 24: NOMBRE MENSUEL D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES DE LA ROUTE DE JANVIER 1968 A MAI 1977.

ANNEXE I. — NOMBRES MENSUELS D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES DE LA ROUTE, DE JANVIER 1968 À MAI 1977
SÉRIES « BRUTES » (B) ET SÉRIES « DÉSAISONNALISÉES » (D).
POUR LES SÉRIES DÉSAISONNALISÉES, NOUS NE DONNONS QUE LES TROIS PREMIERS CHIFFRES

Mois M	Année																			
	1968		1969		1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976		1977	
	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100	B	D/100
Accidents : total																				
Jan.	14 280	166	15 614	181	15 838	182	15 782	181	17 991	206	19 730	230	18 563	214	18 923	218	17 700	203	18 265	155
Fév.	14 044	173	12 936	165	14 783	189	14 913	190	17 189	212	17 805	227	16 211	205	16 572	209	16 370	200	17 098	159
Mars	16 471	179	16 005	174	16 262	178	16 947	187	20 410	225	21 089	230	18 597	203	18 914	207	18 350	204	19 549	170
Avr.	17 593	184	17 148	180	15 567	174	19 169	200	20 435	210	21 348	222	19 971	208	19 111	198	19 270	200	18 541	152
Mai	18 151	166	20 299	183	19 829	178	22 444	202	22 849	209	24 162	221	22 622	205	21 824	197	22 845	207	22 678	154
Juin	21 618	188	20 969	185	21 162	188	22 517	200	24 097	213	23 663	208	24 419	214	23 743	210	24 620	217		
Juil.	21 810	191	21 453	188	21 645	189	24 208	209	24 048	207	22 188	193	23 157	203	24 308	213	24 770	213		
Août	20 314	192	20 294	191	20 482	193	21 279	203	20 916	201	20 743	198	20 569	198	21 047	201	20 295	197		
Sept.	20 271	185	19 969	184	20 851	192	21 563	199	22 528	205	24 150	218	21 886	202	21 511	198	22 305	206		
Oct.	20 765	182	20 937	183	21 547	186	23 729	204	25 371	221	24 221	212	22 907	199	22 633	202	24 510	212		
Nov.	17 776	170	20 036	190	20 917	201	20 364	197	22 303	216	22 222	215	21 470	205	22 476	216	21 870	211		
Déc.	17 108	183	14 958	161	18 167	196	19 549	210	21 817	231	19 891	211	21 006	223	20 074	214	20 580	217		
Total	220 201		220 618		228 050		242 464		259 954		261 212		251 378		251 136		253 435			
Accidents : rase campagne																				
	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10	B	D/10
Jan.	4 346	562	4 372	564	4 595	584	4 740	600	5 001	621	5 244	677	3 780	488	4 213	541	4 215	535	4 150	517
Fév.	3 995	562	3 835	555	4 268	617	3 997	578	4 485	632	4 499	651	3 547	513	3 616	523	3 700	509	3 701	535
Mars	4 583	565	4 453	538	4 990	613	4 417	556	5 345	671	4 887	605	4 291	521	4 553	554	4 260	536	4 190	528
Avr.	5 439	616	4 976	567	4 352	495	5 534	626	5 710	625	6 093	673	4 531	514	4 214	479	4 640	524	4 517	504
Mai	5 184	495	6 190	583	5 839	548	6 699	617	6 491	622	6 222	597	4 275	603	5 350	303	5 660	523	5 486	514
Juin	7 271	640	6 613	588	6 476	591	6 528	599	6 937	632	6 525	586	6 382	563	6 117	545	6 315	578		
Juil.	7 836	598	7 637	584	7 539	574	8 512	639	8 487	622	6 998	521	6 802	518	7 278	556	7 655	574		
Août	8 295	616	8 336	616	8 111	589	8 177	602	8 084	612	7 341	553	7 084	525	7 551	549	7 175	530		
Sept.	6 814	603	6 440	584	6 455	588	6 564	597	6 779	606	6 873	602	5 733	508	5 781	524	5 781	520		
Oct.	6 378	580	6 530	591	6 424	573	7 050	625	7 137	630	6 330	574	5 304	481	5 391	486	6 030	527		
Nov.	5 752	580	6 053	598	6 198	618	5 973	611	5 977	617	5 650	578	5 258	530	5 349	530	5 105	523		
Déc.	5 403	570	4 550	492	5 503	597	5 958	643	6 120	648	4 723	491	5 088	539	4 892	528	4 935	532		
Total	71 296		69 985		70 750		74 149		76 553		71 385		63 075		64 305		65 415			

DUES AUX ACCIDENTS DE LA ROUTE 1259

HIER SUR LA ROUTE DE GILLOT CONF
Pluie... chaussée glissante... coup de frein...

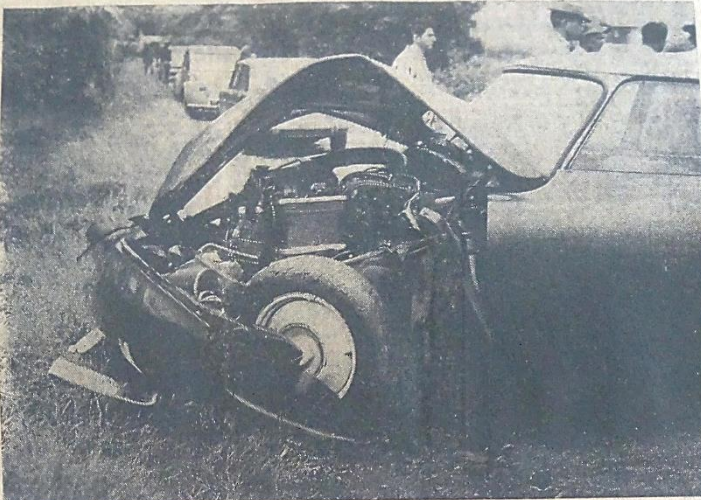


Photo BENARD

Cliché CAZAL

Une ID 19 s'écrase contre un camion

Grave accident de la circulation, hier après-midi vers 15 h., sur la route de Gillot.

Un camion Renault conduit par M. André Lo-Song, transporteur, demeurant à St-Denis, roulait en direction de Ste-Marie.

Derrière le poids lourd, une camionnette 2 CV Citroën conduite par M. Jean Fontaine, cultivateur demeurant à Ste-Anne.

La route était glissante, une pluie fine tombait.

La 2 CV s'apprêtait à doubler le camion, en un endroit où la visibilité est d'ailleurs assez bonne, lorsqu'une ID 19, venant de Ste-Marie se présenta en sens inverse.

Que s'est-il alors passé ? Il est, à l'heure où nous écrivons, un peu tôt pour le dire. Mais il semble, et les témoins sont d'accord sur ce point, que le conducteur de l'ID, M. Lucien Fontaine, propriétaire à St-Benoît, a cru que la 2 CV allait effectivement doubler.

Il donna alors un coup de frein trop brusque : sa voiture dérappa et vint heurter de plein fouet l'avant gauche du camion dont elle tordit la roue et écrasa une partie de l'aile.

Le choc fut très dur. L'ID fut catapultée de l'autre côté de la route, l'avant complètement démantibulé, la moitié du moteur écrasée, le volant tordu.

M. Lucien Fontaine, blessé au front, fut immédiatement conduit au CHD de Bellepierre par un automobiliste de

passage. Son épouse, qui était à ses côtés, fut également blessée.

Nous ne possédons encore que peu de renseignements sur leur état.

Deux kilomètres plus loin,

près de l'Usine de la Mare c'est une Vauxhall qui s'était encastrée dans l'arrière d'un fourgon Volkswagen.

La pluie, décidément, est l'ennemi n° 1 des automobilistes.



VOLLEY-BALL

**Dionysport bat l'A.S.C.R.S.
15/4 - 15/11 et remporte
la Coupe « AIR-FRANCE »**

Décidément le rôle de pronostiqueur est plein d'alsés et il semble bien que depuis quelques semaines nos clubs s'amuse à déjouer nos fragiles prévisions. C'est ainsi qu'en finale de la Coupe des C.R.S., Dionysport, à qui nous avions fait confiance, se faisait battre par une ASCRS diminuée, alors que, dans ce trophée d'Air-France, le même club disposait nettement des équipiers de Garzino qui jouaient au complet.

Les deux finalistes s'étaient qualifiés en battant respectivement Bourbon-Club, au sein duquel Bomel était par trop isolé, et les Aigles Blancs dont

sans oublier Bonnariez qui fit un bon match contre St-Paul, et le cadet R. Hoareau qui ne fut pas utilisé. Sur le plan valeur et efficacité, nous mettrons à égalité les trois premiers, avec cependant un petit point supplémentaire pour Arnoux qui vient de faire trois grands matches et semble bien avoir gagné sa place dans le « Six » fanion de la Ligue.

Avant cette rencontre, nous avions assisté à un match agréable disputé par deux équipes féminines qui méritent souvent des applaudissements. L'équipe dirigée par Mme La Touche battit finale-

(Suite de

Leurs trouves affectue maine climat unit.

Les leurs ré devoirs de l'im plus gr prévent nitaire, vail, lié plus pu té : P nistratif fique, tions c l'un des portants ne.

Certes réstera intérêts est des traitem doivent serve, i coup d quels l efficac les plu

Il a des r d'en c

A r mais, teur

Mé la pr l'ado

Mé le à dies

te l dies leur

M rié,

TIRAGE : 16.000

DRAME SUR LA ROUTE DE CILAOIS

Une R 4 dégringole dans un ravin à 400 m. en contrebas de la route

3 morts – 3 blessés

MON JARDIN

TéL. 0-57 75 rue Jean-Chatel

ARRIVAGE : Rosiers - Graines
Bulbes : Glâieuls - Bégonias - Gloxinias
 Dahlias - Cannas

Ouvert le samedi après-midi

Quelques secondes d'inattention de la part d'un conducteur ont provoqué jeudi après-midi 8 avril à 15 h. 30, sur la route de Cilaos, un véritable drame.

Une R 4 transportant quatre grandes personnes et trois enfants, conduite par M. Simon Ferrère, 28 ans, demeurant à la Rivière St-Louis, a brusquement quitté la route à la sortie Nord du tunnel dit « Gueule Rouge ».

La voiture, après avoir effectué plusieurs tonneaux, a dégringolé dans le vide par palliers successifs éjectant ses passagers au fur et à mesure de sa chute.

Le véhicule est actuellement à près de 400 mètres en contre-bas de la route, dans le ravin.

Trois personnes ont trouvé la mort dans cet accident : Mme Simon Ferrère, 28 ans, institutrice, demeurant à la Rivière St-Louis, le petit Joseph Ferrère, âgé de deux ans, et une enfant de 10 ans, Marie Hoareau, demeurant aux Avirons.

M. Simon Ferrère, le conducteur, a eu les deux jambes fracturées, tandis que deux autres passagers étaient moins grièvement blessés.

Enfin le septième passager, âgé de 16 ans, s'en est sorti avec quelques égratignures.

La R 4 était une voiture neuve. C'est donc vraisemblablement à l'excès de vitesse ou à l'inattention et à une perte de contrôle de la part du conducteur, que la responsabilité de l'accident est à imputer.

M. GEORGE BALL :

Les Etats-Unis continueront

Y a-t-il une maladie du volant ?

Une série d'incidents, souvent graves, parfois mortels, survenus depuis le début de janvier entre conducteurs irascibles, montés en épingle par la Presse, a permis l'ouverture d'un débat, qui dure encore, sur « la maladie du volant ».

Journalistes, médecins, psychologues, juristes, y participent sans avoir réussi à se mettre d'accord sur le point de savoir si l'homme, quand il tient un volant, a un comportement différent de celui qui lui est propre dans la vie quotidienne, familiale ou professionnelle. Autrement dit, sur le point de savoir si « le volant » fait subitement d'un mouton un loup, d'un homme calme un forcené, d'un placide un violent.

Certains psychologues ne le croient pas. Ils affirment qu'il n'y a pas de maladie du volant et qu'un homme correct hors de sa voiture reste correct à l'intérieur. Un violent reste un violent en toutes circonstances et un pacifique, pacifique.

D'autres spécialistes affirment par contre — et ils sont les plus nombreux — que l'homme au volant perd ses qualités sociales. Le fait de pouvoir, par une simple pression du bout du pied sur une pédale, déchaîner les forces énormes des dizaines de chevaux-vapeur transporterait le conducteur dans « un autre monde », il se sentirait un surhomme doté lui-même de la puissance de son moteur, d'où l'incitation à régler les différends par la force.

Il n'y aurait donc pas une « maladie du volant », mais une « psychose de l'accélérateur ». Pour d'autres psychologues, la voiture exalte le sentiment de la propriété. Dans sa voiture le conducteur est « chez lui » et il ne supporte pas plus qu'un autre conducteur empiète sur sa propriété, lui en entrave le plein usage, lui cause des dommages, que campagnard il ne supporterait que la branche de l'arbre d'un voisin dépasse au-dessus du mur mitoyen ou que, paysan, les poules d'un autre cultivateur viennent picorer la

participent... sur le point de savoir si l'homme, quand il est au volant, a un comportement différent de celui qui lui est propre dans la vie quotidienne, familiale ou professionnelle. Autrement dit, sur le point de savoir si « le volant » fait subitement d'un mouton un loup, d'un homme calme un forcené, d'un placide un violent.

Certains psychologues ne le croient pas. Ils affirment qu'il n'y a pas de maladie du volant et qu'un homme correct hors de sa voiture reste correct à l'intérieur. Un violent reste un violent en toutes circonstances et un pacifique, pacifique.

D'autres spécialistes affirment par contre — et ils sont les plus nombreux — que l'homme au volant perd ses qualités sociales. Le fait de pouvoir, par une simple pression du bout du pied sur une pédale, déchaîner les forces énormes des dizaines de chevaux-vapeur transporterait le conducteur dans « un autre monde », il se sentirait un surhomme doté lui-même de la puissance de son moteur, d'où l'incitation à régler les différends par la force.

Il n'y aurait donc pas une « maladie du volant », mais une « psychose de l'accélérateur ». Pour d'autres psychologues, la voiture exalte le sentiment de la propriété. Dans sa voiture le conducteur est « chez lui » et il ne supporte pas plus qu'un autre conducteur empiète sur sa propriété, lui en entrave le plein usage, lui cause des dommages, que campagnard il ne supporterait que la branche de l'arbre d'un voisin dépasse au-dessus du mur mitoyen ou que, paysan, les poules d'un autre cultivateur viennent picorer le grain des siennes.

Certains, enfin, rendent le nombre des voitures, la maladresse des conducteurs (les autres, évidemment), les difficultés de la circulation, les chicane-ris de l'organisation de cette circulation, les agents, etc., responsables d'une névrose du conducteur qui se sent brimé et peut-être tenté de se « défouler » non plus par des injures comme les cochers de fiacre d'antan, mais par l'exercice de la violence physique. Il apparaîtrait que ce sont les hommes qui souffrent d'une malformation physique, de déceptions d'ordre familial ou professionnel, qui manifestent le plus de prétentions et de nervosité au volant.

Tous les spécialistes qui ont pris part au débat sur la « maladie du volant » sont, cependant, d'accord pour considérer que l'automobile présente un problème social, car si elle a rendu d'immenses services, elle est en train de perturber la vie des cités et l'équilibre mental de ses usagers. La faire circuler, lui trouver un emplacement pour stationner, est un problème qui concerne les autorités, mais le comportement social de l'automobiliste ne dépend, en fin de compte, que de lui-même. Le Code de la Route prévoit tout (ou presque) pour la conduite d'un véhicule. Faudra-t-il bientôt un Code de la bonne conduite pour les automobilistes ?

Jean MONTARDAT

Ass
sentie
tits
tes
En
Gués
des
« a
Fou
Con
SA7
Pré
res
I
est
por
tié

Le 27 novembre prochain

La Prévention Routière lancera la Campagne « Carrefours »

Vendredi après-midi s'est tenue à la Caserne de Gendarmerie de la Redoute une réunion d'information et de travail destinée à mettre sur pied une campagne orchestrée par la Prévention Routière sur le thème de la priorité aux carrefours, des droits qu'elle donne mais aussi des devoirs qu'elle impose.

Assistaient à cette réunion, M. le Procureur Général Jonquères, le Colonel Eoivin, Commandant la Légion de Gendarmerie de la Réunion, assisté du Capitaine Cornu et du Maréchal des Logis-Chef Boncino, chef de la Brigade Routière, M. Artois, Directeur départemental des Services de Police, le Capitaine Morin, de la Compagnie Républicaine de Sécurité, M. Dont, représentant la Préfecture, et M. Joly, Directeur départemental de la Prévention Routière.

Plusieurs films furent tout d'abord présentés.

Réalisés à la demande de la Prévention Routière et avec le concours de diverses Brigades de Gendarmerie de Métropole (notamment celles de Lyon et de la Drôme), ces courts-métrages sont destinés à faire ou à compléter l'éduca-

tion des piétons, des cyclomotoristes et des automobiles.

Deux d'entre eux, et en particulier celui réalisé par « Gaumont Actualités » furent très favorablement commentés par les autorités présentes.

Le film pose entre autres les questions suivantes : « Au volant, êtes-vous distrait, négligent ou victime de l'impertinence ? ». Questions auxquelles, malheureusement, ce sont des accidents tragiques qui, trop souvent, apportent une réponse.

Ces films seront projetés dans les principales Communes de l'île par les soins de la Gendarmerie.

Nos confrères de la Télévision y puiseront les passages les mieux adaptés aux conditions locales de la circulation et, après en avoir réalisé un montage, les diffuseront sur le petit écran.

La discussion tourna ensuite autour du problème des carrefours et de cette sacro-sainte « priorité à droite ».

La priorité, souligna M. le Procureur Général Jonquères, est en effet trop souvent, et cela semble un paradoxe, une cause d'accidents.

Nombreux sont en effet les

automobilistes (les statistiques le prouvent) qui en font un usage abusif, se retranchant derrière elle pour aborder un carrefour à trop grande vitesse, sans s'inquiéter de ce qui peut surgir sur leur gauche.

Afin de mieux définir le sens véritable et les limites de la priorité, la Prévention Routière organisera, à partir du 27 novembre prochain, la campagne « Carrefours ».

Articles de presse, films, émissions télévisées, tracts distribués aux automobilistes sont les principaux moyens d'action d'ores et déjà retenus par les organisateurs de cette campagne.

Il convient de souligner que la campagne « Carrefours » est placée sous le signe de la prévention et non de la répression.

Prévention, cela signifie conseils, information, éducation.

C'est en fonction de cette ligne générale qu'à partir du 27 novembre les automobilistes seront donc appelés à méditer sur ce que le Code de la Route considère comme un droit mais que l'usager de la route utilise souvent très mal ou avec désinvolture : la priorité.

ANNEXE 29: "ACCIDENT 'SOUS NOS FENÊTRES'".

La van- direct
 ★
 S
 nace —
 repré-
 sche à
 Vallée
 ★
 r des
 Myli-
 n de
 Mari-
 man-
 de la
 Un
 Colo-
 ★
 aître
 ours
 cou-
 nche
 ours
 s de
 aître
 mu-
 ★
 Petit
 mpi-
 ★
 sexy
 s de
 mes
 e à
 sexy
 de
 mes

ACCIDENT « SOUS NOS FENÊTRES »

Une imprudence qui aurait pu avoir de graves conséquences :

une 2 CV brûle le stop

à l'angle des rues Juliette-Dodu et de Villeneuve



Il y a quelques heures, à 21 h. 10 exactement, un accident s'est produit à une trentaine de mètres de nos bureaux.

Une 2 CV Citroën conduite par M. Cyriaque Marius Hoarau, demeurant à Montgailard, a brûlé le signal « stop » de la rue Juliette-Dodu, à l'angle de la rue Alexis-de-Villeneuve.

Heurtée au carrefour sur son flanc droit par une Volkswagen conduite par M. Louis Allane, demeurant à St-Benoît, la 2 CV est allée percuter l'alle gauche arrière d'une Volkswagen 1500 en stationnement devant la Pharmacie de Paris, puis s'est renversée sur son flanc gauche à hauteur de la Librairie Maunier.

Par miracle, ni le chauffeur de la 2 CV, ni ses cinq passagers : deux femmes, un bébé et deux garçonnets n'ont été blessés.

La Volkswagen 1500, dont le propriétaire dinait à l'Arc-en-Ciel, s'en tire avec quelques centimètres carrés de tôle emboutie.

Plus sérieusement touchée, la voiture de M. Allane a l'avant écrasé, mais ses passagers sont indemnes.

Moins de dix minutes après le choc, les agents du Commissariat Central avaient redressé le véhicule couché sur la chaussée, dégagé la circulation et terminé leur enquête préliminaire.

Bilan : quelques tôles froissées. Plus de deux heures

à travers l'île

ST-DENIS

Jouer avec le feu

Commencement d'incendie, mercredi après-midi, à 13 h. 40, rue Ste-Marie, dans un immeuble occupé par M. Jacques Alin, 40 ans, employé à l'EER.

Les pompiers ont rapidement circonscrit le sinistre qu'un mégot de cigarette jeté par un enfant avait provoqué.

LE PORT

Ivresse dangereuse

Mardi soir, à 19 h. 30, sur la Nationale 1, au lieu-dit « Cœur Saignant », une 404 Peugeot conduite par le nommé Gabriel Nurgent, 43 ans, cultivateur, demeurant à la Possession, a brusquement quitté sa droite et heurté deux voitures venant en sens inverse.

Ces deux véhicules étaient conduits par M. Claude Léger, 40 ans, conducteur de travaux, demeurant au Guillaume St-Paul, et par M. Bernard Hoarau, 23 ans, gardien de la Paix, demeurant à St-Denis.

L'accident n'a heureusement fait que des dégâts matériels

ST-ANDRÉ

Volkswagen contre pylône : un blessé grave

Mardi, à 11 h. 55, sur la Nationale 2, à St-André, au lieu-dit « Petit Bazar », une camionnette Volkswagen conduite par M. Maurice Martin, 24 ans, demeurant à St-André, a heurté un pylône électrique et un mur de clôture puis a fait un « tête à queue » et

DATE	Journal	Page	AUTOMOBILES	Accident	Annonce	Pub
17-mai-52	JIR					
29-oct-56	JIR					
16-déc-60	JIR	1	FD "Auto stop - un accident d'un camion sur piéton sur la nationale 4 "	1		
	JIR	2	ART : campagne de sécurité routière en France contre l'alcoolisme (fait du jour)			
			pub Bosh (batterie et bougie)			1
			pub code de la route			1
	JIR	3	de Jovancourt pièces automobiles			1
			pub Fiat			1
	JIR	4	rallye de La Réunion du 10-11.12.1960			
			pub voiture Dopsy			1
17-déc-60	JIR		rallye automobile de 1960 (France?)			
	JIR	2	pub Peugeot			1
		3	loterie			1
	JIR		vente de voiture			
21-août-61	JIR	2	pub Bosh			2
			pub camion			1
	JIR		pub Fiat			1
07-déc-62	JIR		pub Jovancourt			1
04-janv-65	JIR					
05-janv-65	JIR	4	pub voiture Peugeot 404			1
06-janv-65	JIR	2	nouvelle voiture Peugeot 204 et 404			1
09-janv-65	JIR	4	pub			1
16-janv-65	JIR	4	pub Break Citroën			1
18-janv-65	JIR	3	pub 404 Peugeot			1
19-janv-65	JIR	1				
22-janv-65	JIR	2	pub Berline 404 65 Peugeot			1
23-janv-65	JIR	1	FD : "Accident route littoral"	1		
25-janv-65	JIR	4				
26-janv-65	JIR	4	pub Berline 24 Peugeot			1
30-janv-65	JIR	1	FD : " 68 morts sur nos routes en 1964"	1		
			FD : "La route littoral"	1		
			FD : "Un camion rate un virage, 2 blessés dont un grave".	1		
01-févr-65	JIR	2	pub Berline 404 Peugeot			1
02-févr-65	JIR	2	pub Berline 24 Peugeot			1
05-févr-65	JIR	4	pub Berline 24 Peugeot			1
06-févr-65	JIR	1	ART : " Vers la côte d'azur - au volant de la R-16, présentation de la nvlle 8CV RENAULT et R16 "			1
	JIR	6	pub Break Citroën			1
	JIR	8	ART : "Au volant de la R16" suite			1

10-févr-65	JIR	3	pub nvlls Berlines 24 Peugeot			1
12-févr-65	JIR	2	pub nvlls Berlines 24 Peugeot			1
13-févr-65	JIR	8	pub Break Citroën			1
15-févr-65	JIR	1	FD : acc route littoral - le maire possession et conseiller général VELOUPOULLE	1		
	JIR		FD : "Un gendarme motocycliste de la Brigade de St Pierre a trouvé la mort samedi"	1		
	JIR	3	pub 404 Peugeot - CAILLE			1
20-févr-65	JIR	1	ART : " De la pointe des Galets à Genève, le grd voyage de 2 réunionnais, un suisse et leur 2CV"			
	JIR	8	ART : " De la pointe des Galets à Genève, le grd voyage de 2 réunionnais, un suisse et leur 2CV" suite			
23-févr-65	JIR	1	FD : " A St Leu, 8 dans une 4CV... un pneu éclate : 2 morts et 6 blessés graves"	1		
	JIR	2	pub auto école Alex PICARD			1
	JIR	3	pub auto école FIATECO			
25-févr-65	JIR	2				
27-févr-65	JIR	8	FD : 2 acc	2		
03-mars-65	JIR	3	pub BMW chez Dindar			1
05-mars-65	JIR	2	ART : " Comment seront nos voitures en 1975?"			
06-mars-65	JIR	2	pub BMW 1800 CV chez Dindar			1
09-mars-65	JIR	4	pub BMW 1800 CV chez Dindar			1
11-mars-65	JIR	4	FD : 3 acc	3		
12-mars-65	JIR	1	EDITO : "Y a-t-il une maladie du volant ?"			
	JIR	4	pub DS Pallas Citroën			1
16-mars-65	JIR	2	pub BMW 1800 CV chez Dindar			
19-mars-65	JIR	2	pub Simca 900 à 430 000 francs			1
22/03/1965	JIR	4	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
23-mars-65	JIR	3	pub BMW 1800 CV chez Dindar			1
24-mars-65	JIR	1	FD: "Soif de Coca-Cola" 1 acc	1		
	JIR	2	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
	JIR	4	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
25-mars-65	JIR	4	pub Simca 900 à 430 000 francs			1
26-mars-65	JIR	3	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
29-mars-65	JIR	4	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
30-mars-65	JIR	5	pub BMW 1800 CV chez Dindar			1
31-mars-65	JIR	4	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1

01-avr-65	JIR	4	FD "Sur la route du littoral hier matin, folle embardée d'une 203 : un mort." 2 acc	2		
02-avr-65	JIR	2	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
03-avr-65	JIR	3	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
05-avr-65	JIR	4	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
07-avr-65	JIR	1	pub location de voiture Renault 4L - Samat			1
	JIR	3	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
09-avr-65	JIR	2	pub la nouvelle Dauphine 1965 export Etats Unis - S.A.M.A.T.			1
	JIR	4	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
10-avr-65	JIR	1	pub pour location de voiture Renault 4L - Samat			
12-avr-65	JIR	2	pub pour Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			
13-avr-65	JIR	1	faits divers : "Drame sur la route de Cilaos - une R-4 dégringole dans un ravin à 400m en contrebas de la route, 3 morts -3 blessés"	1		
15-avr-65	JIR	3	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
	JIR	4	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
16-avr-65	JIR	2	pub Fiat 600 "pas un franc d'augmentation" - Serca			1
17-avr-65	JIR	3	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
21-avr-65	JIR	1	pub la 204 Peugeot			1
22-avr-65	JIR	3	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
	JIR	4	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
24-avr-65	JIR	1	pub 204 Peugeot "La 204 Peugeot, une 6CV nerveuse, plaisante, pratique			1
28-avr-65	JIR	3	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
29-avr-65	JIR	3	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
30-avr-65	JIR	3	pub nouvelle Vauxhall VICTOR 101 chez Dindar			1
	JIR	8	pub pour Shell			1
04-mai-65	JIR	1	ouverture agence Simca			1
	JIR	4	FD: 4 acc	4		
	JIR	4	ART "Une grosse voiture et une 1500 Sport"			
05-mai-65	JIR	4	loterie de la Fiat 600 au Tampon			
06-mai-65	JIR	1	ART "Rallye automobile 1965 Tour de La Réunion"			
	JIR	2	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
	JIR	4	FD: 2 acc	2		
07-mai-65	JIR	1	ART: "Rallye automobile 1965 Tour de La Réunion"			

10-mai-65	JIR	3	victoire de Peugeot groupe Caillé au East african safari			
-----------	-----	---	----------------------------------------------------------	--	--	--

	JIR	3	loterie G.C.R., gros lot : une Opel			1
11-mai-65	JIR	4	FD : 4 acc	4		
13-mai-65	JIR	3	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
	JIR	4	loterie G.C.R., gros lot : une Opel			
	JIR	4	ART "Rallye automobile 1965 Tour de La Réunion"			
14-mai-65	JIR	3	ART "Rallye automobile 1965 Tour de La Réunion"			
	JIR	3	loterie G.C.R., gros lot : une Opel			1
	JIR	3	victoire de Peugeot groupe Caillé au East african safari			
15-mai-65	JIR	3	pub Fiat 1500L longue familiale - Serca			1
	JIR	8	FD : "Hier sur la route de Gillot, pluie... chaussées glissantes... Coup de frein - une ID 19 Citroen s'écrase contre un camion"	1		
17-mai-65	JIR	1	FD : "P'tit Louis n'est plus"	1		
	JIR	3	victoire de Peugeot groupe Caillé au East african safari			
	JIR	3	ART : "Rallye automobile 1965 Tour de La Réunion"			
	JIR	4	FD : "P'tit Louis n'est plus" (suite)			
	JIR	4	ART "Pont volant pour un cirque isolé"			
18-mai-65	JIR	4	FD: 3 acc dans "à travers l'île"	3		
19-mai-65	JIR	6	FD : 3 acc dans "à travers l'île"	3		
20-mai-65	JIR	2	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
	JIR	2	FD : 1 acc	1		
21-mai-65	JIR	1	loterie de la Fiat 600 au Tampon			1
	JIR	4	FD : 3 acc dans "à travers l'île"	3		
22-mai-65	JIR	2	pub pour Fiat 1500L longue familiale - Serca			1
25-mai-65	JIR	3	pub tout type de Fiat			1
26-mai-65	JIR					
28-mai-65	JIR	5	pub Chevrolet chevelle - Dindar			1
29-mai-65	JIR	3	pub Fiat 1500L longue familiale - Serca			1
02-juin-65	JIR	4	3 acc dans "à travers l'île"	3		
03-juin-65	JIR	2	pub Fiat 1300 - 620 000 fr cfa			1
			pub Fiat 1500 - 670 000 fr cfa			1
			pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
			pub Fiat 1500 break - 725 000 fr cfa			1
			pub Fiat 1500 cabriolet - 795 000 fr cfa			1
	JIR	3	pub Chevrolet chevelle - Dindar - 1 300 000fr cfa			1

	JIR	4	pub DS Pallas Citroën - Foucque			1
	JIR		FD 3 accidents	3		
04-juin-65	JIR	3	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
05-juin-65	JIR	3	pub pour Fiat 1500L longue familiale - Serca			1
10-juin-65	JIR	4	pub Fiat 1300 - 620 000 fr cfa			1
	JIR		pub Fiat 1500 - 670 000 fr cfa			1
	JIR		pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR		pub Fiat 1500 break -725 000 fr cfa			1
	JIR		pub Fiat 1500 cabriolet - 795 000 fr cfa			1
	JIR		FD : 2 acc	2		
12-juin-65	JIR	1	pub pour la nouvelle Dauphine RENAULT 1965 export Etats Unis - S.A.M.A.T.			1
	JIR	3	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
14-juin-65	JIR	3	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
	JIR		FD : 1 acc	1		
15-juin-65	JIR	6	pub la nouvelle Dauphine RENAULT 1965 export Etats Unis - S.A.M.A.T.			1
16 juin 1965	JIR	4	FD : 2 acc	2		
18-juin-65	JIR	6	pub la nouvelle Dauphine RENAULT 1965 export Etats Unis - S.A.M.A.T.			1
22-juin-65	JIR	6	FD : 2 acc	2		
25-juin-65	JIR	1	FD : " Hier après-midi, rue Bertin, Après avoir pris en écharpe une 2CV, une Fiat 1500 fait une spectaculaire embardée et se retrouve sur son toit	1		
	JIR	6	FD : 1 acc	1		
26-juin-65	JIR	2	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			
29-juin-65	JIR	1	FD : " Dimanche à Saint-Gilles-les-bains une fourgonnette et un camion se sont heurtés en se croisant - deux morts et un blessé grave"	1		
	JIR		FD: 3 acc	3		
30-juin-65	JIR	3	pub véhicules industriels et commerciaux COMMER			1
	JIR		FD : 4 acc	4		
01-juil-65	JIR	1	ART "La campagne nationale du piéton s'ouvre aujourd'hui"			
	JIR		FD : " Dimanche à Terre-Sainte une camionnette 403 percute une Ami 6 qui doublait une Fiat 600 : deux morts et 6 blessés"	1		
	JIR	2	vente de voitures		10	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
02-juil-65	JIR	2	vente de voitures		4	1
	JIR	3	pub les bonnes occasions - SERCA			1
03-juil-65	JIR	2	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			
	JIR	2	vente voiture		5	

05-juil-65	JIR	2	vente voiture		10	1
	JIR	3	pub camion Bedford chez Dindar			
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
06-juil-65	JIR	2	vente voiture		6	
		4	FD : 6 acc	6		
07-juil-65	JIR	2	pub véhicules industriels et commerciaux COMMER			1
		4	vente voiture		37	
08-juil-65	JIR	5	pub mobylette Cie Marseillaise de Madagascar			1
	JIR		pub Berline 404 65 Peugeot			1
	JIR	7	arrêt mairie St Paul - nettoyage voies publiques			
	JIR	8	FD : 3 acc	3		
	JIR	2	vente voitures		7	
09-juil-65	JIR	1	ART " A bord d'un combi Volkswagen - des vacances pas comme les autres pour Yves de la Giroday.... " vacances en voiture			
	JIR	2	vente voiture		6	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
10-juil-65	JIR	2	ventes voitures		42	
12-juil-65	JIR	1	ART " Quand le CG évoque Sully"			
	JIR	2	ventes voitures		6	
	JIR	4	pub Simca 1000 ; 1300 ; 1500			1
	JIR	5	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR	7	arrêt mairie St Paul - nettoyage voies publiques			
	JIR		pub camion Bedford chez Dindar			1
13-juil-65	JIR	2	ventes voitures		5	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
15-juil-65	JIR	2	ventes voitures		38	
	JIR	3	pub Fiat 850			1
	JIR		pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
16-juil-65	JIR	2	pub camion Bedford chez Dindar			1
	JIR		ventes voitures		35	
	JIR	3	arrêt mairie St Leu : règles code de la route en agg			
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
17-juil-65	JIR	2	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			
	JIR		ventes voitures		6	
	JIR	8	FD : 1 acc	1		
19-juil-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
	JIR		pub Fiat 850			1
20-juil-65	JIR	2	ventes voitures		33	
	JIR	3	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR	4	pub nouvelle R-10 MAJOR RENAULT			1
	JIR		FD : 2 acc	2		
21-juil-65	JIR	2	ventes voitures		33	

	JIR	4	FD : 3 acc	3		
22-juil-65	JIR	1	FD : " Sur le pont de Grand-Fond, mardi, une 403 et un camion se heurte en se croisant - 3 morts et 1 blessé grave	1		
	JIR	2	ventes voitures		8	
	JIR	3	pub camion Bedford chez Dindar			1
	JIR		pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
	JIR		pub Fiat 850			1
23-juil-65	JIR	2	ventes voitures		40	
	JIR	3	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR	4	pub RENAULT 4L SAMAT			1
24-juil-65	JIR	2	ventes voitures		16	
	JIR	3	pub RENAULT 4L SAMAT			1
	JIR	8	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
26-juil-65	JIR	2	ventes voitures		26	
	JIR	3	pub Fiat 850			1
	JIR	4	pub camion Bedford chez Dindar			1
27-juil-65	JIR	2	ventes voitures		27	
	JIR	3	pub RENAULT 4L SAMAT			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
28-juil-65	JIR	2	ventes voitures		18	
	JIR	3	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
29-juil-65	JIR	2	pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		24	
	JIR	3				
	JIR		pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	pub RENAULT 4L SAMAT			1
30-juil-65	JIR	2	ART " Qu'est-ce que bien conduire?"			
	JIR		ventes voitures		15	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
	JIR		pub Fiat 600 - 375,000			1
31-juil-65	JIR	2	concours loterie OMO-SIGNAL : R4L Renault à gagner			1
	JIR		ventes voitures		18	
	JIR	8	FD : 1 acc	1		
	JIR		FD : vols de voitures			
02-août-65	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 1 semaine			
	JIR		pub RENAULT 4L SAMAT			1
	JIR	4	pub camion Bedford chez Dindar			1
	JIR		pub Fiat 850			1
03-août-65	JIR	2	ventes voitures		49	
	JIR	3	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
04-août-65	JIR	2	ventes voitures		20	

	JIR	4	FD : 3 acc	3		
05-août-65	JIR	2	ventes voitures		10	
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR	3	annonce St Denis : limitation vitesse			
	JIR		pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	pub utilitaire fourgonnette RENAULT R4 à 425,000 frs - SAMAT			1
06-août-65	JIR	2	ventes voitures		56	
	JIR	3	annonce St Denis : limitation vitesse			
	JIR	4	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR		FD : 3 acc	3		
07-août-65	JIR	1	ART " A bord d'un combi Volkswagen - des vacances pas comme les autres pour Yves de la Giroday.... " vacances en voiture			
	JIR	2	ventes voitures		19	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
	JIR	8	FD : 3 acc	3		
09-août-65	JIR	1	pub Moskvitch 408 soviétique			1
	JIR	2	ventes voitures		32	
	JIR	3	pub Fiat 850			1
10-août-65	JIR	2	ventes voitures		45	
	JIR	3	pub Fiat 600 - 375,000			1
	JIR	4	FD : 4 acc	4		
11-août-65	JIR	2	ventes voitures		26	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
12-août-65	JIR	2	pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		17	
	JIR	3	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	FD : " Un carrefour dangereux - nouvelle collision à l'angle des rues Montreuil et Sainte Marie	1		
13-août-65	JIR	2	ventes voitures		25	
	JIR	4	pub Fiat 600 - 375,000			1
14-août-65	JIR	1	ART " A bord d'un combi Volkswagen - des vacances pas comme les autres pour Yves de la Giroday.... " vacances en voiture			
	JIR	2	ventes voitures		32	
16-août-65	JIR	2	ventes voitures		21	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
17-août-65	JIR	2	FD: "Effroyable collision entre un camion et une Fiat 600 hier soir Place de la Préfecture à St Denis"	1		
	JIR		ventes voitures		41	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
18-août-65	JIR	2	ventes voitures		12	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
19-août-65	JIR	2	ventes voitures		4	
	JIR	3	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
20-août-65	JIR	2	ventes voitures		91	

21-août-65	JIR	1	FD : "Boulevard Doret (Camélias) à St Denis - une volkwagen va au ravin. Pour une infraction antérieure, son conducteur avait été privé de son permis pour un an	1		
	JIR	2	ART : "Conductrices ... attention"			
	JIR		ventes voitures		11	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
23-août-65	JIR	2	ventes voitures		5	
	JIR	3	ART " La voiture de demain"			
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
	JIR		ART "Route du littoral : purge"			
24-août-65	JIR	2	ventes voitures		21	
	JIR	4	FD : 4 acc	4		
25-août-65	JIR	2	ventes voitures		41	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 1 jour			
	JIR	4	FD : 6 acc	6		
26-août-65	JIR	2	ventes voitures		60	
	JIR	3	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	4	FD" Le plongeon du poids lourd"	1		
27-août-65	JIR	2	ventes voitures		34	
	JIR	4	FD : "Acc "sous nos fenêtres"une imprudence qui aurait pu avoir de graves conséquences : une 2CV brûle le stop à l'angle des rues Juliette Dodu et de Villeneuve	1		
	JIR		FD : 4 acc	4		
28-août-65	JIR	2	ventes voitures		14	
30-août-65	JIR	2	ventes voitures		18	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
31 août 1965	JIR	2	FD : "Hier soir, rue Jean Châtel,13 mètres sur le flanc gauche"	1		
	JIR		ventes voitures		18	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
01-sept-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
02-sept-65	JIR	2	ventes voitures		35	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR	4	pub les bonnes occasions - SERCA			1
03-sept-65	JIR	2	ventes voitures		95	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
	JIR		FD : vols de voitures			
4 septembre 1965	JIR	2	ventes voitures		26	
	JIR	8	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
06-sept-65	JIR	2	ventes voitures		17	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR		Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			

07-sept-65	JIR	2	ventes voitures		78	
	JIR	3	FD : "En revenant du bal... ils reviennent de loin"	1		
	JIR	4	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR	5	pub FIATECO AUTO ECOLE			1
	JIR	6	FD : 7 acc	7		
08-sept-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR	3	pub Fiat 1500 longue - 715 000 fr cfa			1
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
09-sept-65	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	3	pub FIATECO AUTO ECOLE			1
10-sept-65	JIR	2	ventes voitures		80	
	JIR		V camion/ fg		6	
11-sept-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
13-sept-65	JIR	2	ventes voitures		27	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
14-sept-65	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	FD : " La fin d'une 4 CV"	1		
	JIR		FD : 4 acc	4		
15-sept-65	JIR	2	ventes voitures		22	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
	JIR		FD : vols de voitures			
16-sept	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		2	
17-sept-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		4	
	JIR	4	pub Fiat 850			1
	JIR		ART : "Début prochain des travaux d'endiguement de la Ravine Patates-à-Durand .."			
	JIR	6	FD : 2 acc	2		
18-sept-65	JIR	2	ventes voitures		15	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
20-sept-65	JIR	2	ventes voitures		12	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
21-sept-65	JIR	2	ventes voitures		4	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	pub Fiat 850			1
	JIR		FD : 6 acc	6		

22-sept-65	JIR	2	ventes voitures		8	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	Annonce de St Denis : rallye automobile du tricentenaire			
	JIR	4	pub FIATECO AUTO ECOLE			1
	JIR		FD : 3 acc	3		
23-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850			1
	JIR	2	ventes voitures		3	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	FD: conduite ivre			
	JIR		FD : 1 acc	1		
24-sept-65	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	3	pub FIATECO AUTO ECOLE			1
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
	JIR		pub Fiat 850			1
25-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ventes voitures		5	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	3	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
	JIR	8	FD : 3 acc	3		
27-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ventes voitures		11	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	5	pub FIATECO AUTO ECOLE			1
28-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		3	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
29-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	3	tombola loterie Covino 404- F 850 - R4L			1
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
30-sept-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ventes voitures		2	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	3	pub auto école SIMCA-FIAT			1
	JIR	4	FD : 4 acc	4		
01-oct-65	JIR	2	ventes voitures		10	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	3	Remise sur achat de voiture neuve avt 31/12/1965 et loterie chez D.J. SUZOR et SIMCA			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
	JIR		FD : conduite ivre			

02-oct-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	Remise sur achat de voiture neuve avt 31/12/1965 et loterie chez D.J. SUZOR et SIMCA			1
	JIR		ventes voitures		3	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	Annonce de St Denis : rallye automobile du tricentenaire			
	JIR	8	pub Fiat 850			1
	JIR		FD : 2 acc	2		
04-oct-65	JIR	2	ventes voitures	24		
	JIR		V camion/ fg	2		
	JIR	4	arrêté de St Denis : interdiction de circulation dans rues maréchal lecl, chatel, compagnie (tricentenaire)			
	JIR	5	pub auto école SIMCA-FIAT			1
05-oct-65	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		18	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	8	FD : 7 acc	7		
06-oct-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		2	
07-oct-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		ventes voitures		22	
	JIR		V camion/ fg		7	
	JIR	6	FD : 3 acc	3		
08-oct-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			1
	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		ventes voitures		22	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR	4	pub auto école SIMCA-FIAT			1
	JIR	6	FD : 1 acc	1		
	JIR		Annonce ss préfecture St Pierre : rallye automobile du tricentenaire			
11-oct-65	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		ventes voitures		32	
	JIR		V camion/ fg		7	
12-oct-65	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		8	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	6	pub ID 19 Citroën			1
	JIR		FD : 3 acc	3		

13-oct-65	JIR	1	ART : "Le rallye-surprise du Tricentenaire"			
	JIR	2	ART : " Spécial salon auto - 52eme à Paris"			
	JIR		ventes voitures		4	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
14-oct-65	JIR	1	FD : " Deux poids lourds s'enlacent .. C'est une estafette qui fais les frais de l'embrassade"	1		
	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg		2	
15-oct-65	JIR	2	ventes voitures		6	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
16-oct-65	JIR	1	loterie P 404 - R4L - F 850 semaine commerciale			
	JIR	2	ventes voitures		9	
	JIR		V camion/ fg		3	
18-oct-65	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		2	
19-oct-65	JIR	2	pub Fiat 850			1
	JIR		ventes voitures		9	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
20-oct-65	JIR	2	ventes voitures		17	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
21-oct-65	JIR	2	ventes voitures		11	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	FD: 2 acc	2		
22-oct-65	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
	JIR		FD : vols de voitures			
23-oct-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		4	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	8	FD : 3 acc	3		
25-oct-65	JIR	2	ventes voitures		24	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	6	FD : 1 acc	1		
26 octobre 1965	JIR	2	ventes voitures		8	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR	3	pub ID 19 Citroën			1
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
27-oct-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1

	JIR		FD : 1 acc	1		
	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	FD : 1 acc	1		
28-oct-65	JIR	2	ventes voitures		31	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	ann fermeture rte littoral ts les jours + week end			
	JIR		FD: 1 acc	1		
29-oct-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		29	
	JIR		V camion/ fg		2	
30-oct-65	JIR	1	FD : 1 acc UNE DAUPHINE - rte littoral	1		
	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		1	
02-nov-65	JIR	2	ventes voitures		16	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR		pub Fiat 850			1
	JIR	6	FD : 3 acc	3		
03-nov-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	pub ID 19 Citroën			1
	JIR		FD : 2 acc	2		
04-nov-65	JIR	2	ventes voitures		16	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	FD : 2 acc	2		
05-nov-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		15	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	4	FD: 1 acc	1		
06-nov-65	JIR	2	ventes voitures		25	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
08-nov-65	JIR	2	ventes voitures		19	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	5	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	6	FD : 3 acc	3		
09-nov-65	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	pub Fiat 850			1
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
10-nov-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		28	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	pub ID 19 Citroën			1

12-nov-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		39	
	JIR		V camion/ fg		1	
13-nov-65	JIR	2	ventes voitures		19	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	pub Fiat 850			1
	JIR	6	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	8	FD : 6 acc	6		
15-nov-65	JIR	2	ventes voitures		15	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR		ART : "La campagne éclairage et signalisation 1965"			
	JIR	6	FD : 1 vol voiture			
16-nov-65	JIR	1	FD : Appel à témoins - 1 acc	1		
	JIR	2	ventes voitures		15	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	pub Fiat 850			1
	JIR		FD : 1 acc	1		
17-nov-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		FD : "Dans cette camionnette sous les roches aucun blessé grave" -2 acc	2		
	JIR	2	pub ID 19 Citroën			1
	JIR		ventes voitures		26	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	ART " A bord d'un combi Volkswagen - des vacances pas comme les autres pour Yves de la Giroday.... " vacances en voiture			
	JIR	6	Annonce préfecture fermeture route littoral 3 jours			
	JIR		FD : 2 acc	2		
18-nov-65	JIR	2	ventes voitures		12	
	JIR		V camion/ fg		4	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
19-nov-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg		2	
20-nov-65	JIR	2	ventes voitures		9	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	8	FD: 1 acc	1		
22-nov-65	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg		4	
	JIR	4	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR	6	ART : "La prévention routière lancera sa campagne "carrefours"			
23-nov-65	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	pub ID 19 Citroën			1

	JIR	6	FD : 2 acc	2		
	JIR		FD: 1 vol voiture			
24-nov-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		FD : "En deux jours quatre morts sur nos routes" - 3 acc	3		
	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg		6	
	JIR	6	ouverture route littoral			
25-nov-65	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	6	FD : 3 acc	3		
26-nov-65	JIR	1	location voitures transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		10	
	JIR		V camion/ fg		4	
	JIR	4	FD : 6 acc	6		
27-nov-65	JIR	1	FD : "L'un des deux conducteurs avait la priorité... mais tous deux se sont retrouvés à l'hôpital" - 1 acc	1		
	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	3	annonce ouverture route littoral week-end			
	JIR	6	pub les bonnes occasions - SERCA			1
29-nov-65	JIR	2	pub les bonnes occasions - SERCA			1
	JIR		ventes voitures		23	
	JIR		V camion/ fg		4	
	JIR	6	FD : 1 acc	1		
30-nov-65	JIR	2	ventes voitures		5	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	4	pub Fiat 850			1
	JIR		FD : 6 acc	6		
	JIR		FD : 1 vol voiture			
01-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	6	FD : 2 acc	2		
02-déc-65	JIR	2	ventes voitures		6	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	8	FD : 4 acc	4		
03-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		ART "La campagne "carrefours"" - priorité			
	JIR	2	ventes voitures		13	
	JIR		V camion/ fg		3	
	JIR	3	annonce ouverture route littoral week-end			
	JIR	4	FD: 2 acc	2		
04-déc-65	JIR	2	ventes voitures		7	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	6	pub les bonnes occasions - SERCA			1

	JIR	8	FD : " Cette nuit, choc au carrefour" - 1 acc	1		
06-déc	JIR	2	ventes voitures		10	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	6	ART : " Après tirage de la loterie" - gain voitures			
07-déc-65	JIR	2	ventes voitures		18	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	pub Fiat 850			1
	JIR	6	FD: 3 acc	3		
	JIR		FD : 1 vol voiture			
08-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		FD : "Un camion militaire se renverse dans un champ" - 1 acc	1		
	JIR	2	ventes voitures		19	
	JIR		V camion/ fg		1	
09-déc-65	JIR	1	ART: "Feux tricolores au carrefour de la Victoire"			
	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	8	FD: 4 acc	4		
10-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		ART: "Prévention routière"			
	JIR	2	ventes voitures		27	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
11-déc-65	JIR	2	ventes voitures		5	
	JIR		V camion/ fg			
13-déc-65	JIR	1	ART: "Prévention routière" - atelier et bal			
	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	8	FD: 2 acc	2		
14-déc-65	JIR	1	pub Ford Taunus - essai à volonté			1
	JIR	2	ventes voitures		2	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	8	FD: 5 acc	5		
	JIR		FD : 1 vol voiture			
15-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		16	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	4	FD: 1 acc	1		
16-déc-65	JIR	2	ventes voitures		20	
	JIR		V camion/ fg		7	
	JIR	3	annonce fermeture rte Cilaos - travaux tunnel			
	JIR	8	Pub Ford Mustang			1
17-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR		pub Ford Taunus - essai à volonté			1
	JIR	2	ventes voitures		24	
	JIR		V camion/ fg		4	

	JIR	4	pub 2CV Citroën			1
	JIR	8	FD: 2 acc	2		
18-déc-65	JIR	1	FD : Heurté par une Volkswagen un piéton meurt pendant son transfert à la clinique" - 1 acc	1		
	JIR	2	ventes voitures		28	
	JIR		V camion/ fg		10	
20-déc-65	JIR	2	ventes voitures		15	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	5	Pub Ford Mustang			1
21-déc-65	JIR	2	ventes voitures		27	
	JIR		V camion/ fg		7	
	JIR	7	pub 2CV Citroën 1966			1
22-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		14	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	pub Ford Taunus gamme 1965-1966			1
	JIR		Pub Ford Mustang			1
	JIR	7	FD: 4 acc	4		
23-déc-65	JIR	2	ventes voitures		10	
	JIR		V camion/ fg		2	
24-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		12	
	JIR		V camion/ fg			
	JIR	5	pub 2CV Citroën 1966			1
	JIR	8	FD : 1 acc	1		
27-déc-65	JIR	2	ventes voitures		8	
	JIR		V camion/ fg		2	
28-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		4	
	JIR		V camion/ fg		2	
	JIR	7	pub 2CV Citroën 1966			1
	JIR	8	FD: 4 acc	4		
29-déc-65	JIR	2	ventes voitures		17	
	JIR		V camion/ fg		4	
30-déc-65	JIR	1	taxis transcontinents réunion			1
	JIR	2	ventes voitures		2	
	JIR		V camion/ fg		1	
	JIR	4	FD : 3 acc	3		
31-déc-65	JIR	2	ventes voitures		11	
	JIR		V camion/ fg		7	
	JIR	4	pub 2CV Citroën 1966			1
	JIR	8	FD : 2 acc	2		
5921233	0	1652	0	368	3095	235

ANNEXE 31: QUESTIONNAIRE

L'objectif général : dans le cadre de mon mémoire portant sur la transition entre l'abandon du chemin de fer et le choix du tout-automobile à La Réunion, je réalise des entretiens avec des personnes âgées ayant fréquenté ces deux moyens de transports et ayant connu cette transition. Le but est de comprendre les habitudes et les comportements des usagers des différents transports, de savoir comment chacun a vécu ce passage du rail à la route. Les usagers interrogés seront de tous sexes confondus et de toute catégorie socio-professionnelle.

Le questionnaire se fera en groupe et en entretien individuel. Il sera réalisé en créole et en français en fonction de la personne : la retranscription se fera dans la langue de l'interrogé.

UNE VUE D'ENSEMBLE ...

Nom :

Prénoms :

Âge :

Sexe :

Ville, quartier :

Ancien/actuel emploi :

Êtes-vous marié (e) ?

Avez-vous des enfants ?

CHEZ L'HABITANT ...

Où habitez-vous (ville, quartier) ?

Si non, quel(s) autre(s) endroit(s) ?

- Quel était le motif de votre déménagement (travail, personnel, rapprochement famille, rapprochement des commodités, santé...)
- Quel a été votre moyen de transport pour déménager ? (Difficulté, durée de voyage, beaucoup de choses à transporter, aides de la famille, voisins, amis, inconnus, démarches...)

LES DEPLACEMENTS ...

Si la personne réside dans les « **bas** » :

- Est-ce que chaque mode de transport avait une utilisation spécifique et pourquoi ?
(Prix)

Bus :

Train :

Voiture :

À pied :

Vélo :

- Quel transport utilisez-vous dans votre jeunesse ?
- Comment jugez-vous les transports de l'époque ? (Les différences, les améliorations, les inconvénients)
- Lequel est le plus rapide ? Quel était votre préférence ?

Si la personne habite dans les « **hauts** » :

- Comment vous vous déplacez en général ?
- Est-ce que chaque mode de transport à une utilisation spécifique pour vous et pourquoi ? (Prix)

Bus :

Train :

Voiture :

À pied :

Vélo :

- Quel transport utilisez-vous dans votre jeunesse ?
- Comment jugez-vous les transports de l'époque ? (Les différences, les améliorations, les inconvénients)
- Lequel était le plus rapide pour votre déplacement ? (Préférence)

LES LOISIRS ...

Quels étaient vos loisirs à l'époque ?

Cela nécessitait de se déplacer par un ou plusieurs transports ?

En famille, entre amis, entre collègues ?

LE TRAVAIL ...

Quel(s) est/sont votre/vos ancien(s) emploi(s) ?

Si la personne a travaillé pour la CPR :

- Depuis quand travaillez-vous pour la compagnie ?
- Quel était votre poste et sur quelle ligne ?
- Quels ont été les avantages et inconvénients de votre travail ?
- Suite à l'annonce de la fin du CPR, qu'avez-vous ressenti ?
- Avez-vous eu une compensation financière ou une reconversion dans un autre domaine ?

Quel est votre moyen de transport pour aller travailler ?

Avez-vous changé de mode de déplacement entre 1950 et 1980 ? Si oui, qu'avez-vous adopté ?

Cela avait-il été bénéfique pour votre famille et pour vous ? Quels avantages et inconvénients ?

Dans le cadre d'un séjour des personnes âgées de l'île de La Réunion au centre de vacances du Dos d'âne, j'ai eu le privilège d'animer une après-midi « *Rent' dan' rond* » autour du thème « La Réunion lontan ». La fiche ci-dessous décrit ma présentation. J'ai réadapté mon questionnaire ci-dessus afin de correspondre au format d'entretien.

APRES –MIDI SOUVENIR AVEC LE TI TRAIN LONTAN !

Introduction :

Musique de Maxime Laope, *Souv'nir ti train*.

Présentation et consigne :

« Aujourd'hui nous sa koz du ti train lontan, zot tte la connu le temp la ? Bon nous fai un ti tour pou que chacun i raconte un peu son ban souvenir : l'objet la i signifie c zot ki koz, tt le mond' i doit écoute a li raconté. En même temps c pou mon travail l'école : mi présente a moin Et du coup mi sa enregistré pou moin re-écri après. ».

L'objet est donné sur la première personne :

- Présentation : nom, lieu de vie, âge, souvenir du train lontan

« Alors maintenant nou sa parle un peu de la route :

- *zot i rappel un peu quand la améliorer les routes ? c t en quelle année sa ?*
- *et la route en corniche quand lafai, qui sa i rappel ?*
- *qui sa la conduit loto ici ? »*

« Bon, finalement, qui préfère le train et qui préfère loto ? Poukoi ?

Fin.

Retranscription

Certaines parties sont abrégées puisque le discours est hors sujet. Les noms n'apparaissent pas toujours car tout le monde répond en même temps.

Le chemin de fer.

Aline de la Rivière des Galets : *« moi mon souvenir que lé resté, j'étais encore très jeune on sortait de Trois Bassins et on descendait à St Leu à pied avec ma mère, pour prendre le train, pour aller à St Denis. C'était pour voir la famille de mon papa. La on prenait le train, un train qui marchait avec le charbon, le vrai train sur les rails. Et là y'avait la cheminée d'où sortait la fumée, après le train t tire une manette et ça sifflait « tchout ». Quand on sortait du train, on était couvert de charbon, c'était comme ça le vrai train. L'atorail est considéré comme un « faux » train, venu après, sortait du Port pour aller à Saint-Denis. Maintenant mi habite au Port, à la Rivière des Galets. On ne rentre pas dans le ti train avec du linge blanc sinon ça noircit. »*

Jacqueline, 69 ans, Etang-Salé : *« mi rappel à l'âge de 5/6 ans avec son grand-père, à chaque fois nous entendait le train arrive depuis la bas, li t di « allons zenfan, allons voir le train ». nous t assise dessous pied filaos pou voir le train passer. Dans ce train la mi rappel, t passe à l'étang salé les bains, lavait un réservoir d'eau qui servait à remplir grâce à un canal. Mi rappel lavai des bœufs, cet bana i appel « bœufs malgaches » t côté l'étang du Gol. ». Elle est rentrée dans le petit train aussi mais était encore petite. »*

Colette : *« mavai peut être 7/8 ans, (...) mi partai à St Louis Bel Air la caze mon matante en vacances mais mi vivait à l'Entre-Deux, kan nou t entend l'atorail arrivé, nou t cour regardé, nous lavai peur t crase a nous. L'atorail était rouge et noir et les roues étaient jolies, mi penchai mi regarder les roues »*

Camila, Tampon, 87 ans : *« la première fois ma rentre dans le train à 11 ans. Il a fallu sortir du Bras de Pontho descend jusqu'à la gare de St Louis à pied. Il fallait prendre le ticket, avec son frère et sa mère. Chaque ville avait sa gare, lavai des trucs à vendre (fruits). Et ma la atterris à la Possession. Un moment donné yavai pu le train, mais l'atorail pour aller à st denis. Depuis Ste Thérèse mi voyait le train qui boucané et faire son bruit *imitation de bruit*. Li passait dessous le tunnel, t largue bcp de charbon de terre, malgré les fenêtres fermées, la fumée i entrait. Arrivé à St Denis, elle faisait ses courses et reprenait l'atorail pour revenir. »*

Ce train ne s'arrêtait pas en chemin.

Rufine, St Leu, 85 ans : « *mi rappel le cyclone 48 la détruit les chemins de fer jusqu'en 51 où la détruit toute. C'est là la commencé la fin du ti train et le début des bus et tout* ».

Julia St Louis. « *Mi rappel le cyclone 48 et ses dégâts. Nous partait de St Louis à St Leu avec mon papa pour voir la famille. On allait aussi jusqu'à St Denis, depuis St Louis. Mi rappel du passage sous le tunnel qui était impressionnant. La lumière t arrive par les petites lucarnes et le train allait vite dessous.* »

Mathilda. 8 ans. « *On (elle et sa famille) a pris le train de St Pierre en sortant du tampon à pied pour aller jusqu'à St Denis. Nous partai à St Denis pour l'opération des yeux de mon petit frère. Lavai des tickets de rationnement pour tout nourriture, vêtements. Nous la parti 1 semaine sur St Denis, dans la famille de sa maman. Ma pas aimer parce que lavai des sereins de pluie et du vent, c'était l'hiver. On préparait un repas emballé dans des feuilles de figes. Mi souviens du tunnel et l'odeur de la fumée qui sentait pas bon.* »

Question : quelle est la différence entre l'autorail et le train ?

Jacqueline : « *L'autorail t a vapeur, t plus propre et plus accueillant. T plus sophistiqué aussi et plus cher. T coute environ 2 francs.* »

Denise : « *L'autorail t arrête pas dans toutes les villes, c'était du Port à St Denis* ». Certaines disent que l'autorail faisait le parcours de St-Pierre jusqu'à St-Denis.

Une dame : « *Le train t prend environ 2h30/3h. Lavait pas d'embouteillage.* »

Une dame : « *En 1965 ma commence travailler sur St Denis, fallait pren' l'autorail pour le trajet du Port jusqu'à St Denis parce que la route était encombrée.* »

Car courant d'air.

Camila : « *Nous prenai le car courant d'air de St Pierre jusqu'à St Denis, et la SETCOR aussi.* »

Une dame : « *Pour sortir de St Paul, lavait juste un seul car, le car courant d'air. Le car i partait le matin pour les ouvriers et les enfants à l'école et revenait le soir, donc les trajets t fait à pied.* »

Mamie Robert : « *ma poin beaucoup de souvenir mais le car courant d'air était un peu dangereux.* »

Julia : « *le car courant d'air t part de Cilaos et i descendait à St Louis pour prendre les courses.* » La route en corniche (anecdote) : « *mon mari travaillait à St Denis en 1966, la semaine et li rentrait le week-end. Un jour quand lavait le cyclone, li la traversé la route en corniche à pied jusqu'au Port. Après li prenait le car à partir du Port pour rentrer à Saint-Louis.* »

Il n'y aucune personne de l'est dans l'auditoire.

Colette : « *mon cousin intravaillait sur la route en corniche, un camion transportait 9 travailleurs depuis l'Entre-Deux jusqu'à la corniche. Zot t rest' une semaine la bas. Mais un jour le cap la déboulé...et la pu retrouve le corps.* »

Colette : « *Les routes l'étaï en macadam.* »

Jacqueline : « *Le train lé meilleur : d'abord par le prix, nou découvre les paysages, et na poin d'embouteillages, i arrête pas du tt* ». Une autre dame ajoute : « *Le train lé plus chouette* ».

Denise : « *La voiture est plus pratique pour se déplacer, de chez soi à l'endroit, ya pas d'attente du bus.* »

ANNEXE 33: RETRANSCRIPTION DE L'ENTRETIEN AVEC SULLY ARGAN.

Relieur, diplômé des arts et techniques du concours de l'Europe, chevalier de la légion d'honneur.

Sully Argan, 7 février 1922 :

« Depuis l'âge de 14 ans ma rentre en apprentissage et à 18 ans m'a ouvert mon atelier. 4 ans plus tard, fermeture oblige à cause de la guerre, ma rentré à la Rivière des Roches. Ma appris à faire du rotinage et comme i fallai s'en sortir ma travaillé dedan' (...).

Ma travaillé un peu au chemin de fer, sur la voie ferrée entr' Saint-Benoît et la Rivière du mât pendant la guerre. Avant la campagne sucrière, il fallait relever les rails et renforcer parce que dans la campagne sucrière lavai beaucoup de passages. Comme le surveillant des travaux était un vieux cousin de ma grand-mère, donc ma travaillé. Mais ma quitté mon travail avant la fin à cause de la mauvaise entente, des « ladilafé » avec la famille et les travailleurs. (...).

Des souvenirs des voyages dans le train :

« Mi prenai le train pour aller à St-André. Le plus long voyage c'était jusqu'à St-Paul. (...) lé dommage les ponts lé détruit, zot norai pu garder, ce sont des chefs d'œuvre mais les personnes la pas réfléchi. »

Dans le dialogue, il raconte ses histoires de famille dont nous n'avons pas souhaité retranscrire car cela est de l'ordre du privé. Pour les différents déménagements, il était obligé de louer un camion puisqu'il n'a jamais eu de voiture.

Il a chez lui des souvenirs, coupures de presse. Il a un recueil de document qu'il tient avec les chronologies du chemin de fer, préparé spécialement pour mon arrivée.

TABLE DES MATIERES

Remerciements.....	2
INTRODUCTION	3
Chapitre 1 : La fin de la locomotive, un débat politique et économique : 1953-1963.....	9
1. Les raisons de sa fermeture	9
A) Une époque révolue.....	9
B) La question de la rentabilité.....	11
C) Vers les dernières vapeurs du train	25
2. Les rails des luttes politiques	34
A) La position communiste : la S.G.P.C.P.R.....	34
B) Un gouvernement de droite : l'argument de la modernisation.....	50
3. Les habitudes et comportements face au chemin de fer et à la route	57
A) Témoignages d'usagers : de la locomotive à la voiture	57
B) Reconversions, créations et chômages : le sort des cheminots et des agents de la route.	64
Chapitre 2 : La victoire de la route sur les rails, entre réussite et désenchantement : 1963-1976	74
1. L'exemple de la route en corniche.....	74
A) Une première route de l'espoir : répondre aux besoins de la circulation (1963)	74
B) Un deuxième tracé : la sécurité et l'élargissement des voies (1976)	86
2. L'Etat des routes réunionnaises : la voie de l'économie.....	91
A) La voiture : le mode de déplacement préféré des Réunionnais.....	91
B) Les travaux routiers sur les grands axes économiques	99
C) Les routes délaissées.....	107
3. La multiplication des accidents	111
A) Les faits divers vus par le <i>JIR</i> de 1965	111
B) Les mesures règlementaires prises par les pouvoirs publics	119
Conclusion	126
Sources.....	129
Bibliographie.....	133
Ouvrages généraux:.....	133
Ouvrages specialisés :	134
ANNEXES	138
Résumé.....	198

RESUME

La question des transports sur l'île de La Réunion relève d'un besoin économique avant tout. En effet, étant une île au relief particulier et soumise à la logique de l'importation et l'exportation, La Réunion doit se doter de moyens de transports de plus en plus performants. C'est ainsi que naît le chemin de fer en 1882 mais au lendemain de la Seconde guerre mondiale son sort est scellé. Le train ne remplit plus les conditions de rentes économiques et est abandonné au profit d'un autre mode de transport, l'automobile. Cependant à partir des années 1960, la voiture crée un nouveau dynamisme dans l'île et dans le quotidien de chaque habitant. Le tout-automobile fait son apparition dans le département. Cette nouvelle façon de se déplacer implique un nouveau rapport avec l'espace et dans certains cas, conduit à des accidents et autres imprudences sur la route. La transition des rails à la route relève du domaine économique, politique et social. La route du littoral symbolise cette entrée dans une nouvelle étape de l'histoire de La Réunion.

Mots-clés : transition, transports, économie, tout-automobile, chemin de fer.

The question of transport on Reunion Island is first and foremost an economic need. Being an island with special needs and subject to that logic of which is of import and export, Réunion must equip itself with increasingly efficient means of transport. Thus the railway was born in 1882 but its fate was sealed after the Second World War. The train no longer met the conditions for economic rents and was abandoned in favour of another way of transport, which is the car. However, from the 1960s onwards the car creates a new dynamism in the island and in the daily life of each inhabitant. The all-motor car makes its appearance in the department. It is a new way to get around which implies a new relationship with space and in some cases they lead to accidents and other recklessness on the road. The transition from rail to road is rather a subject of economic, political and social issue. The "Route du littoral" symbolises this entry into a new stage in the history of Reunion Island.

Key-words : transition, transports, economy, all-motor cars, railway.