

AGORAH

Assemblée Générale du 27 octobre 2009

HISTORIQUE DE LA VILLE A LA REUNION

En 1999, la population urbaine représente 86% de la population totale à La Réunion. C'est un taux d'urbanisation très élevé. Mais bien des agglomérations dites urbaines ne présentent ni les paysages, ni les activités de caractère urbain. De même, le sentiment de vivre en ville n'est pas aussi généralisé. C'est toute l'ambiguïté du fait urbain à La Réunion.

On ne s'attardera pas sur la définition de l'agglomération et de la ville (agglomération de plus de 2000 habitants) même si à l'occasion on en apportera des précisions par ce qu'on entend par là.

La Réunion n'étant définitivement peuplée qu'à partir de 1663, son histoire et aussi celle de la ville réunionnaise, ne peuvent être que récentes.

Quant à la prédominance du fait urbain, c'est un phénomène contemporain, la place de la ville étant plus réduite dans le passé.

On distingue deux grandes périodes dans l'histoire de la ville à La Réunion : la période coloniale au cours de laquelle la ville est au service du système de plantation et la période contemporaine, c'est-à-dire depuis la départementalisation de 1946, qui est celle d'une urbanisation massive et galopante. On abordera dans une troisième partie quelques problèmes et perspectives.

I-LA VILLE COLONIALE

Comme La Réunion, la ville réunionnaise est une création de la colonisation, ce qui lui donne des caractéristiques propres.

A) Origine et évolution

Sous la colonisation, La Réunion doit notamment produire pour la Métropole des denrées tropicales à bon marché. Pour cela on met en œuvre un système de plantation. Ce système a une double dimension, économique et socio culturelle. Au plan économique, il faut produire beaucoup et pas cher. Beaucoup : comme

l'île est étroite, il faut choisir ; d'où une culture dominante (café, puis épices), et même, avec la canne une quasi monoculture. Pas cher, ce qui nécessite de grandes surfaces, d'où de grands domaines et ce qui nécessite une main d'œuvre à bon marché, d'où l'esclavage, puis l'engagisme, puis le système du colonat partiaire.

Le système de plantation a aussi une dimension socioculturelle : la société est inégalitaire. La masse vit dans la misère. Une minorité possédant les terres et s'occupant des relations avec la Métropole, qu'aux Antilles on appelle la plantocratie, domine la colonie. Mais, contrairement aux Antilles, ici les différences de races ne correspondent pas entièrement aux différences de classes, puisqu'il y a de nombreux petits Blancs.

Dans ce système, la ville naît pour les besoins de la société de plantation. D'une part, la capitale est l'interface entre la colonie et la Métropole, c'est pourquoi Saint-Denis a eu une fonction portuaire, avec le barachois, jusqu'au transfert de cette fonction au port de la pointe des Galets en 1886. D'autre part, des villes sont créées à mesure que la colonisation agricole gagne l'île. Quand la population est suffisamment nombreuse dans un endroit, on construit une chapelle, on crée des services d'Etat Civil, des commerces de distribution et de collecte, des activités de services. Un petit centre se construit devenant paroisse puis commune. La faiblesse des moyens de communications fait que les villes sont proches les unes des autres (10 km en moyenne dans la zone cannière) tandis que le manque de moyens financiers de la masse de la population limite les échanges et le développement des villes.

La ville évolue parallèlement au système de plantation. Quand règne la prospérité, lors des cycles ascendants des productions, la ville s'équipe et s'embellit avec des cases créoles riches et des bâtiments (Saint-Denis au milieu du XIXe siècle). Quand arrive la récession, les villes se dégradent et leur activité ralentit.

B) La situation en 1946 :

En 1946, à la fin de la période coloniale, le fait urbain est peu répandu à La Réunion. Comme aujourd'hui, il est difficile à cerner. Bien des chefs lieux communaux dépassent 2000, mais l'imbrication des campagnes et des agglomérations dites urbaines est telle que leur distinction est malaisée.

Selon Daniel Lefèvre, en 1941, sept agglomérations peuvent être considérées comme urbaines : Saint-Denis et Le Port dans le nord, Saint-Paul dans l'ouest, Saint-Pierre et Saint-Louis dans le sud et Saint-Benoit et Saint-André dans l'est. Soit au total 48 169 habitants représentant 22% de la population insulaire.

Trois centres dépassent 5000 habitants et sont reconnues indubitablement comme étant des villes : Saint-Denis (22502 habitants), Le Port, (6170 habitants) et Saint-Pierre (8017 habitants).

Ce sont des villes coloniales, avec un noyau central au plan orthogonal, en damier, inspiré du camp des armées romaines, et des quartiers périphériques désordonnés. A la périphérie comme dans certains quartiers centraux s'incrument des poches d'habitat précaire et insalubre.

La minorité blanche, composée de négociants, d'administrateurs, de membres des professions libérales, des planteurs préférant vivre en ville que sur leur habitation, habite surtout le noyau central, voué à l'administration et aux affaires, A sa périphérie se sont installés les ouvriers, les artisans, les domestiques, et tous ceux qui, à l'abolition de l'esclavage en 1848, ont abandonné les plantations (Butor, Ruisseau des Noirs)

Quoi qu'il en soit, la ville ne répond qu'aux besoins de la société de plantation, qui sont ceux d'une minorité privilégiée, négligeant les équipements et les services de « masse ».

II – UNE URBANISATION RECENTE GALOPANTE

Entre 1946 et aujourd'hui, le taux d'urbanisation est passé de 22% à 86%, la population urbaine de 48 000 à 620 000 personnes.

Depuis cette date l'urbanisation est sans doute le phénomène irréversible qui a le plus bouleversé la physionomie de l'île et le mode de vie de ses habitants.

A) Une urbanisation démographique

Contrairement à ce qui s'est passé en Europe où le développement des villes est lié principalement à la révolution industrielle, à La Réunion comme dans les pays du Sud, les causes de l'urbanisation sont davantage démographiques qu'économiques.

Les causes de l'augmentation de la population urbaine sont l'accroissement naturel et les mouvements migratoires. C'est surtout à partir de 1954 que s'observe l'explosion urbaine et cela jusqu'en 1967 : entre ces deux dates, alors que la population totale augmente de 52%, celle de Saint-Denis s'accroît de 104% et celle du Port de 85%! La première phase de la transition démographique de La Réunion s'accompagne de migrations vers les villes et vers la métropole.

Des bidonvilles s'installent à la périphérie des villes. Leur éradication mobilisera les énergies à partir de 1970 (création des nouveaux quartiers du Chaudron, de Ravine Blanche...). La croissance urbaine est devenue depuis relativement lente : dès 1974, le taux d'urbanisation atteint 73%. Il ne sera que de 74% en 1990, ne gagnant qu'un point en 16 ans ! L'urbanisation gagne les campagnes où les terrains et les loyers sont moins onéreux. Le développement de l'automobile, l'attrait de la maison individuelle expliquent le processus de périurbanisation qui tend à se généraliser.

B) L'extension des villes

Au RGP de 1999, 620 000 Réunionnais vivent donc dans 45 agglomérations de plus de 2000 habitants. Mais beaucoup de ces dernières ne présentent pas de caractères urbains, comme sous la colonisation.

Aux trois villes ainsi estampillées durant la période coloniale de Saint-Denis, de Saint-Pierre et du Port, s'ajoutent d'autres agglomérations qui accèdent à la qualité de villes avec l'augmentation de la population et le développement des services. C'est le cas de Saint-Benoit et de Saint-Paul, devenues sous préfectures, puis de Saint-Louis, de Saint-André, du Tampon, de Saint-Joseph. On y a ajouté plus récemment Saint-Gilles-les-Bains et Saint-Leu.

Les villes s'étaient : elles couvrent, selon l'INSEE, 31 247 ha en 1999. La progression, de 1990 à 1999 est de 14 000 ha !

La Réunion produit ainsi des espaces urbanisés de façon accélérée : Saint-Denis a mis, entre 1669 date de sa création, et 1946, 277 ans pour s'étendre sur 520 ha. Elle dépasse aujourd'hui 3000 ha. Elle n'a donc mis que 53 ans pour multiplier par 6 sa surface de 1946!

Les densités urbaines sont faibles. La densité des logements par ha est faible : 6,6 en moyenne en 1999.

Une telle extension provoque la création de nouveaux quartiers. L'espace urbain n'est pas toujours bien structuré. On assiste cependant, à côté du centre ville historique, à l'émergence de « centralités périphériques ». D'une part, un centre plus moderne se développe, le plus souvent vers l'Est, dédoublant la ville : Saint-Denis et Ste-Clotilde/Le Chaudron, Saint-Pierre et Ravine Blanche, Saint-Joseph et le Butor, Saint-Benoit et le Butor en rive droite de la rivière des Marsouins....D'autre part, d'autres centralités résidentielles, commerciales et culturelles apparaissent, souvent autour de grands centres commerciaux (Duparc, Savannah).

C) L'urbanisation des campagnes :

Les villes débordent de leurs sites initiaux. Ainsi, entre 1990 et 1999, seule la moitié des 108 000 habitants supplémentaires de l'île a trouvé place dans le périmètre des villes de 1990.

La périurbanisation affecte les espaces ruraux. Ils ont été étudiés notamment par Joël Ninon et revêtent plusieurs formes. La plus achevée est la banlieue comme les quartiers périphériques de Saint-Denis. Les extensions se font alors de façon tentaculaire le long des routes desservant les interfluves et s'accompagnent parfois d'une densification sous forme d'habitats collectifs. La forme la plus courante est représentée par les bourgs. Le développement d'un habitat pavillonnaire s'égrène le long des routes suscitant la spéculation foncière. Des services s'installent et se développe une économie résidentielle (Sainte-Thérèse, bourgs des pentes de l'ouest...). Parfois apparaissent des agglomérations nouvelles (Plateau Caillou). Les espaces périurbains prennent aussi la forme de zones d'activités économiques (Chaudron, Bras Fusil, ZI du Port), d'espaces touristique et de villégiature sur le littoral ou dans les Hauts

III- PROBLEMES URBAINS

A) Le changement des modes de vie

Avec l'urbanisation les Réunionnais accèdent au système culturel des sociétés développées. Mais la ville se construit en même temps que la population y accède sans temps d'adaptation à la culture urbaine.

Le genre de vie urbain, c'est un changement d'habitat, avec notamment l'appartement en immeuble collectif, de nouvelles relations avec le voisinage et l'environnement naturel, un modèle de famille plus réduit que dans le monde rural. Il offre en contrepartie des conditions de confort, des équipements, qui participent de l'amélioration des conditions de vie.

Le développement du tertiaire crée de nouveaux emplois bien qu'en quantité insuffisante. Mais contrairement à la métropole, il s'agit d'une urbanisation démographique et non économique, dans un contexte de chômage qui limite les possibilités de promotion sociale par le travail. Des charges nouvelles apparaissent à périodicité régulière (loyer, factures d'eau, d'électricité, de téléphone...). Les revenus sont le plus souvent faibles et irréguliers, alors que la société de consommation s'impose avec la généralisation des grandes surfaces.

B) La dissociation entre les zones d'habitat et des zones résidentielles :

A La Réunion, même si on assiste à un accroissement plus rapide de la population dans certaines villes ou dans certaines zones, presque toutes les communes voient leur population augmenter. La répartition de la population est éclatée au point qu'on recense 95 agglomérations pour 24 communes.

A l'inverse de cette relative dispersion de la population, les emplois, les équipements, les services se concentrent dans les pôles urbains. Quatre pôles urbains, Saint-Denis, Le Port, Saint-Paul, Saint-Pierre regroupent en 2004 les deux tiers des emplois privés. Ils polarisent l'espace réunionnais offrant des emplois à des personnes résidant ailleurs. Quatre communes ont un taux d'attraction de l'emploi supérieur à 100 : Saint-Benoit (101), Saint-Denis (125), Saint-Pierre (134) et Le Port (183). Ces quatre centres concentrent aussi 71% des zones d'activités.

Il en résulte de nombreux déplacements et une intense circulation automobile, occasionnant un « coma circulatoire ».

C) La maîtrise du développement urbain.

Le problème fondamental de La Réunion est la maîtrise du développement urbain. L'évolution urbaine constatée met en cause le développement durable de l'île, par la consommation d'espaces agricoles et naturels, par la multiplicité

des déplacements automobiles et la pollution y afférente, par la consommation énergétique, par la production de déchets....

Les besoins en foncier pour l'habitat, pour les zones économiques, pour les équipements touristiques...sont importants en raison des prévisions de populations et de la croissance économique. Les seuls besoins en logements correspondent à la création d'une ville moyenne de 15 000 habitants chaque année.

La lutte contre l'étalement urbain est une priorité. Ainsi, entre 1990 et 1999, les 45 agglomérations urbaines ont pris 9000 ha aux zones rurales d'habitat diffus. Aussi le SAR met-il l'accent sur l'augmentation des densités et l'organisation de bassins de vie autour de pôles urbains principaux, l'urbanisation préférentielle autour des grandes infrastructures de transport en commun comme le tram train, la réalisation de pôles économiques d'intérêt régional....

Conclusion

La ville à La Réunion est un phénomène récent. On assiste à une urbanisation massive et accélérée. Dans d'autres pays, elle se serait traduite par une urbanisation pathologique, avec bidonvilles, activités informelles, pollutions, ségrégation entre les quartiers. Grâce aux moyens de la solidarité nationale et européenne, La Réunion a fait face tant bien que mal à cette explosion urbaine. Elle a du produire des espaces urbains à une cadence accélérée. Elle n'a pu ni planifier, maîtriser collectivement une telle expansion urbaine.

Il en résulte que la façon dont la ville évolue à La Réunion tourne le dos à une urbanisation durable. C'est donc à une révolution des pratiques, des comportements, des mentalités qu'il faut procéder.