Zeitschrift: L'Afrique explorée et civilisée
Band: 1 (1879)
Heft: 7

Artikel: Le chemin de fer et le port de la Réunion
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-131323

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

qui a auprès de l'empereur une situation importante. C'est la première fois qu'on envoie en Europe un personnage aussi considérable, et l'on peut croire que cette circonstance est un indice favorable pour les relations ultérieures des deux pays.

Disons maintenant adieu à la terre d'Afrique et regagnons nos foyers jusqu'au mois prochain.

LE CHEMIN DE FER ET LE PORT DE LA RÉUNION

Depuis plusieurs années le gouvernement français est entré, au point de vue de l'administration de ses colonies, dans une voie nouvelle ; il faut l'en féliciter. A une longue période d'indifférence, presque d'hostilité, envers les établissements coloniaux de toute nature, a succédé un sentiment plus juste de l'influence que le développement des colonies d'un grand pays exerce sur son commerce, sur l'accroissement de sa population, sur le rôle qu'il joue dans le monde. Cette intéressante modification de l'esprit public se traduit par une série d'actes très importants, dont les effets ne tarderont pas à se faire sentir. En Algérie le réseau des chemins de fer se complète rapidement ; de grands projets sont à l'étude pour construire au Sénégal une voie ferrée de Saint-Louis à Dakar, laquelle servira de tête de ligne à une autre voie rejoignant le Niger au-dessus de ses rapides ; de manière que les riches et populeuses contrées qu'il arrose seront ouvertes au commerce du monde, dans un avenir qui n'est peut-être pas éloigné, par les deux grandes voies du Sénégal et du Transsaharien.

La seule colonie que la France ait conservée dans l'Océan indien, l'île de la Réunion, n'a pas été moins favorisée. Il y a deux ans environ que le gouvernement, d'accord avec le parlement, a décidé la construction d'un port et d'un chemin de fer dans cette île, en concédant une garantie d'intérêt qui assure l'exécution de cette grande entreprise.

On sait que l'île de la Réunion se compose d'un massif montagneux, dont le pic le plus élevé atteint 3000 mètres au-dessus du niveau de la mer ; les pentes des montagnes sont seules cultivées ; mais si la nature a beaucoup fait pour cette belle île au point de vue de la fertilité des terres, de l'abondance des eaux et du pittoresque, elle l'a, en revanche, privée de ports et même de simples criques pouvant abriter les moindres caboteurs. C'est, au point de vue de l'abord par mer, la côte la plus inhospitalière qui se puisse voir. Les communications des navires avec la

terre sont des plus précaires. Pendant toute la mousson du S. E., qui souffle près de 6 mois, la mer est souvent grosse, et des raz de marées s'y déclarent à l'improviste ; pendant les 6 autres mois, ou au moins de janvier à mai, d'effroyables cyclones se déchaînent, obligent tous les navires à fuir la côte au plus vite, et causent chaque année à la marine française des pertes douloureuses.

Depuis plus de cent ans on n'avait cessé d'étudier et de projeter la création d'un port à la Réunion. C'est un honneur pour le gouvernement actuel d'avoir enfin résolu cette question difficile.

Le port creusé tout entier dans les terres, à la Plaine des Galets, dans la partie N. O. de l'île, est parfaitement orienté pour la sécurité des navires pendant les tempêtes. Les cyclones ne sévissent généralement dans cette partie de l'île que 24 heures après qu'ils l'ont abordée dans la partie E.-S.-E. Les jetées sont courtes, la côte étant très accore. Elles ont moins de 100^{m} de longueur ; elles sont construites en blocs artificiels, d'un volume et d'un poids exceptionnels (110 tonnes), pour résister aux mers terribles qu'elles auront à supporter.

Pour permettre à la colonie entière de jouir des avantages de ce port, il fallait en outre le relier aux différents quartiers à l'aide d'un chemin de fer. En effet, la configuration tourmentée de l'île n'aurait pas permis de concentrer les opérations commerciales dans le port, à l'aide d'une route seulement.

Les quartiers les plus producteurs s'étendent de Saint-Benoit à l'Est jusqu'à Saint-Pierre au S.-O., sur une longueur d'environ 135^{k} dont le port occupe le milieu. Les transports par terre sont si coûteux que les quartiers extrêmes, comme Saint-Pierre, ne pourraient les supporter. En outre un massif montagneux de $10,^{k}5$ d'épaisseur vient, au sud du port, tomber jusque dans la mer en une falaise abrupte, de plusieurs centaines de mètres, en coupant les communications. La belle route qu'on a tracée sur cette montagne, atteignant la cote de 800 mètres au-dessus du niveau de la mer, est par cela même impropre aux charrois industriels ; reste la mer dont les communications avec la terre sont incertaines et sans cesse interrompues. Aujourd'hui les communications de la capitale de l'île, Saint-Denis, située au nord du massif montagneux du cap Bernard, avec Saint-Paul au sud du port, et les quartiers de Saint-Leu, Saint-Louis, Saint-Pierre etc., ne se font qu'à l'aide d'une chaloupe à vapeur, qui se réfugie par les gros temps dans le petit *barachois* de Saint-Denis. On cite l'exemple de chasseurs qui, partis de Saint-Denis le matin avec cette chaloupe pour aller tuer quelques lièvres dans la Plaine des Galets, et

comptant revenir dîner tranquillement chez eux le soir, ont été surpris par les approches d'un cyclone; les communications avec la terre étant alors interdites, ils ont dû se réfugier à bord d'un des navires mouillés en rade; au bout de quelques heures, le cyclone se déclarant, l'ordre d'appareiller était donné à tous les navires, et quelques semaines après les chasseurs rentraient chez eux, revenant d'un voyage forcé à Madagascar, bien heureux encore de s'en être tirés sains et saufs !

On conçoit que, dans de pareilles conditions, il était absolument impossible de concentrer au port le mouvement commercial de l'île, — qui dépasse 100,000 tonnes par an, et atteint souvent 140,000 tonnes, — sans l'établissement d'un chemin de fer.

Ce chemin entoure l'île en longeant la mer, en passant par conséquent au pied des cultures, de Saint-Benoit à Saint-Pierre, sur une longueur de 132^{k}. Il ne laisse de côté qu'une fraction de l'île située au S.-E. mais qui, sauf Saint-Joseph près Saint-Pierre, est peu productive; c'est le domaine du volcan encore en activité, qui verse périodiquement des laves dans la mer. L'établissement de ce chemin de fer présente de grandes difficultés. Il faut d'abord percer le cap Bernard, à l'aide d'un tunnel de 10,^{k}5 de longueur, presqu'entièrement dans la basalte et les laves. Le passage des nombreuses vallées de l'île exige la construction d'environ 80 ponts, dont plusieurs traversent des torrents de 450 à 500^{m} de largeur, et dans des conditions d'exécution très difficiles.

Les travaux sont aujourd'hui en pleine exécution et poussés avec la plus grande vigueur. Les études définitives ont été commencées en février 1878; le chemin de fer sera probablement terminé en 1881, et le port en 1882. Si ce programme est rempli, ce sera certainement un des exemples d'activité les plus remarquables qu'on puisse trouver dans le monde entier, pour des travaux aussi lointains et aussi importants. Il fera honneur au gouvernement français, et il faut le dire aussi à la compagnie qui les a entrepris à ses risques et périls, pour le compte de ce gouvernement.

Quant à la colonie, les avantages qu'elle en retirera sont assez considérables pour devoir changer son régime économique et lui rendre son ancienne splendeur. Les frets baisseront dans une large mesure; des marchés qui lui sont fermés aujourd'hui par la difficulté des chargements s'ouvriront pour elle; son industrie sucrière sera transformée par la facilité de concentrer les cannes, et de créer par suite de grandes usines centrales travaillant mieux et plus économiquement.

Nous souhaitons vivement que ces résultats, promptement acquis et