

---

## Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



# La question de la centralisation / concentration des usines sucrières à la Réunion au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle

Xavier Le Terrier

---

Number 133, September–December 2002

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1040760ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1040760ar>

[See table of contents](#)

---

### Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

### ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

---

### Cite this article

Le Terrier, X. (2002). La question de la centralisation / concentration des usines sucrières à la Réunion au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (133), 87–106.  
<https://doi.org/10.7202/1040760ar>

# La question de la centralisation / concentration des usines sucrières à la Réunion au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle

*par Xavier Le Terrier – Doctorant en Histoire  
Moniteur d'enseignement à l'université de la Réunion  
Centre de recherches et d'études sur les sociétés de l'Océan indien  
(CRESOI)*

Alors première des colonies françaises en matière de technologie depuis le début de l'activité jusque vers la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la Réunion semble être à la traîne à propos de la question des usines centrales<sup>1</sup> après l'abolition de l'esclavage. Il y a bien eu les tentatives de centralisation des usines de La Nouvelle Espérance à Saint-André ou de celles du Gol à Saint-Louis dans les années 1830, mais celles-ci furent (d'abord des tentatives) isolées et vouées à l'échec. De plus, ces tentatives ne procédaient pas d'une réflexion générale à propos des usines centrales. Il ne fut d'ailleurs plus question de centralisation après cette date.

Si une question mérite d'être posée, c'est celle qui concerne la définition de l'usine centrale. Qu'est ce qu'une usine centrale ? à partir de quel moment une usine se différencie-t-elle de ses consœurs pour devenir centrale ? L'usine centrale, dans l'historiographie locale, est un concept assez flou qui semble avoir été utilisé pour qualifier tantôt la taille d'un établissement sucrier, tantôt sa capacité de production, tantôt un établissement intégrant exclusivement la vapeur dans son processus de fabrication.

---

1. Les premières usines centrales apparaissent à la Guadeloupe au milieu des années 1840, selon Christian Schnackenbourg (Cf. « La disparition des "habitations-sucreries" en Guadeloupe (1848-1906). Recherche sur la désagrégation des structures pré-industrielles de la production sucrière antillaise après l'abolition de l'esclavage », dans *Revue française d'histoire d'Outre-mer*, tome LXXIV, 1987, p. 257.

La plupart des auteurs actuels ont assimilé l'usine centrale à une usine moderne, forcément à la pointe de la technologie, et nous verrons plus bas que cette conception, développée par les hommes de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, n'a pas rencontré d'écho dans la réalité.

Si l'on prend le sens de l'usine centrale au pied de la lettre, du moins dans son acception économique, l'usine centrale est celle qui ne s'occupe que de la fabrication du sucre, c'est à dire qu'elle ne se concentre que sur les aspects industriels de la canne et qu'elle emploie entièrement la vapeur et les machines modernes dans ses murs. Elle ne possède pas de terres, et ne vit qu'avec l'approvisionnement des planteurs qui lui sont attachés. N'ayant pas de frais relatif à l'exploitation agricole, l'usine centrale est en mesure de disposer des capitaux nécessaires à son équipement.

Sur le plan historique et sur celui de la technologie, cette définition n'a correspondu que très brièvement à la réalité, du moins à la Réunion, car le concept d'usine centrale a évolué. Dans les faits, l'usine « centrale » est devenue celle qui opère une concentration horizontale des moyens de production<sup>1</sup> aussi bien agricoles qu'industriels, bien qu'au cours de la période, elle ait été imaginée dans la théorie comme celle par qui s'opérerait la séparation de l'agricole et de l'industriel. Mais les hommes de l'époque ont toujours employé pour qualifier cette concentration le terme de centralisation, les deux notions étant synonymes pour eux.

La réflexion sur les points de centralisation et les domaines à centraliser ne semble pas reparaître avant le début des années 1870. Elle se poursuit au-delà de notre période d'étude. Avant les années 1870, les mots d'usine centrale semblent donc ne jamais avoir éveillé à Bourbon les passions qu'ils ont provoqué aux Antilles, pour la simple et bonne raison que la culture de la canne et sa transformation en sucre étaient des activités absolument indissociables, toujours réunies jusque-là dans les mêmes mains. Avant cette période, il apparaît que le fabricant de sucre purement industriel<sup>2</sup> n'a jamais existé, alors que c'est le fait généralement constaté en Europe dans la sucrerie de betterave. Aux Antilles, l'édification des usines centrales est le fait de capitalistes métropolitains qui ont créé des sociétés destinées à diviser le poids du financement entre les différents actionnaires, ces sociétés étant dirigées par un gérant statutaire. À Bourbon, on s'est élevé contre cet état de choses : pour les colons réunionnais, l'usine centrale est d'abord une usine née des potentialités locales, exempte de toute intrusion de capitaux européens ou métropolitains.

C'est d'ailleurs l'un des arguments des opposants à la centralisation qui pensent, par ailleurs, que l'usine centrale ne présente aucun intérêt pour des raisons tantôt géographiques (le relief de l'île, trop compartimenté, rendrait caduque toute tentative de centralisation de fabrication), tantôt économiques, nostalgiques, voire « nationalistes » ou catastrophistes. Ce sont en tous cas les propos de Dureau de Vaulcomte, ardent

---

1. C'est donc en ces termes qu'il faut comprendre l'expression « usine centrale » dans notre texte.

2. Qui ne s'occupe que de l'extraction du jus de canne et de la fabrication du sucre.

défenseur de « l'usine locale ». Contre l'avis des experts en matière de sucrerie tels Colson, Hugot ou Lemesle, Dureau de Vaulcomte avance que « du point de vue colonial, l'usine centrale sera une calamité : [...] le brave créole continuera à porter ses cannes à la petite usine voisine, non perfectionnée. Et si, par malheur, cette petite usine disparaît, il la pleurera ; [...] plus l'usine centrale sera puissante et prospère, plus elle enrichira ses actionnaires, et plus la colonie sera pauvre et misérable ; [...] Les terres du Crédit foncier colonial et la famille Le Coat de Kervéguen, Charles Choppy, Adrien Bellier, Lebeau, etc. les plus fertiles, les plus heureusement situées, les mieux exploitées, représentent la moitié du territoire colonial ; or tous ces propriétaires résident en France »<sup>1</sup>.

Ainsi, même pour ses partisans, l'usine centrale est conçue comme l'usine des planteurs, qui, associés, l'établissent et y apportent leurs cannes. Il y a là apparition de la notion de construction et celle d'association, notion soutenue et encouragée par Colson<sup>2</sup>. L'esprit d'association manque à l'époque à la Réunion car le système le plus courant parmi les entrepreneurs est celui des initiatives individuelles et des efforts personnels. Il est vrai, les premiers essais d'association n'ont pas toujours été heureux, et les contrats d'association très peu nombreux dans les archives notariales.

L'usine « centrale » doit être également une usine modèle, idéalement située, suffisamment alimentée en cannes, intégrant les dernières technologies en vigueur, et dans laquelle le travail pourrait s'effectuer jour et nuit, de manière continue, grâce à l'emploi de deux équipes de travailleurs.

Dubuisson, dans un article de presse<sup>3</sup>, vante les vertus de l'usine centrale, qui ferait passer la sucrerie de cannes réunionnaise définitivement à un nouveau stade, celui de la séparation de la culture de la canne et de la fabrication du sucre : « chez nous, la séparation des deux rôles s'impose, au moment où la transformation de la fabrication répond à une nécessité inéluctable. Or, avec les usines centrales, ce ne sera pas seulement la transformation de la fabrication que nous aurons, ce sera aussi la transformation des cultures, qui, partout, on peut le dire hautement, souffrent de ce que l'usine absorbe toutes les forces vives pendant 6 mois de l'année ».

Restait à fixer les critères sur lesquels se baser pour déterminer le ou les points de centralisation : devait-on prendre en compte la puissance de l'usine (critère technique) pour centraliser les produits ou aurait-il mieux valu mettre en avant des critères géographiques (position de l'éventuelle usine centrale par rapport à la zone à centraliser) ? C'est le Crédit foncier colonial (CFC) qui amorce la réflexion en 1872 en négociant, avec la société Cail, célèbre entreprise de constructions mécaniques pour l'industrie sucrière française, antillaise et réunionnaise, le rachat des domaines qu'il possède à la Réunion, afin qu'elle engage le processus de centralisation.

---

1. Dureau de Vaulcomte, *Propos d'un vieux créole*, 1911, 53 p. : AD Réunion, Bib 83.

2. Colson (L.), *Culture et industrie de la canne à sucre aux îles Hawaï et à La Réunion*, Chambre d'Agriculture de la Réunion, Saint-Denis, 1903, 375 p. : AD Réunion, BIB 320.

3. Dubuisson, « Le sport colonial », 1<sup>er</sup> février 1883 : AD Réunion, 1 PER 25/5.

Certains colons éclairés avaient immédiatement compris que la réalisation de ce projet introduirait dans l'économie agricole des modifications dont quelques-unes seraient certainement très avantageuses. Ainsi, la moitié au moins des 5 000 hommes employés pendant la manipulation dans les 70 usines en activité en 1874 pourrait être rendue aux cultures. En outre, les propriétaires, devenus simples cultivateurs, n'auraient plus à faire les lourdes dépenses que nécessitent l'entretien et le renouvellement du matériel d'une usine ; ils pourraient dès lors se procurer les bras (à une époque où ces derniers ne cessent de se plaindre de la rareté de la main-d'œuvre), les animaux et les engrais dont ils étaient « privés ». Si le projet avait pu être réalisé, l'activité agro-industrielle sucrière de la Réunion en aurait été profondément bouleversée, car il introduisait une double rupture, en ce qui concerne la capacité de production et en matière de technologie.

## LA RUPTURE DE LA TAILLE

Dolabaratz, ingénieur de la maison Cail chargé d'étudier et de monter le projet, s'était prononcé sur la création de quatre ou cinq colossales voire titanesques usines centrales, compte tenu de la puissance des sucreries réunionnaises de l'époque. En effet, on évaluait la puissance moyenne d'une sucrerie à une production de 350 000 kg de sucre pour une campagne, sans tenir compte des rares établissements « exceptionnels », capables de produire de 750 000 à 1 000 000 kg de sucre ou des nombreuses sucreries dont la production n'atteignait même pas les 250 000 kg de sucre par « roulaison »<sup>1</sup>. Celles que Cail se proposait de construire n'avaient rien en commun avec ce que les colons avaient jusque là connu et connaissaient en terme d'importance de fabrication : pour exemple, la plus puissante du projet, celle de Sainte-Suzanne, devait être capable de « manipuler » entre 3 200 et 3 600 tonnes de sucre, soit plus de trois fois à trois fois et demi la capacité des plus puissantes usines de l'époque ; l'usine centrale de Saint-Benoît était conçue pour fabriquer 1 760 à 1 980 tonnes de sucre par campagne (1,7 à près de deux fois la production des plus puissantes usines de l'île) ; l'usine centrale à établir à Saint-Paul devait être en mesure de produire 1 600 à 1 800 tonnes de sucre pour la même durée (1,6 à 1,8 fois la production des usines les plus puissantes) ; enfin, celle du Baril devait pouvoir recevoir 19 100 000 kg de cannes, soit une production allant de 1 527 à 1 719 tonnes de sucre. Au total, les quatre usines réunies auraient pu théoriquement produire de 8 568 à 9 369 tonnes de sucre, soit entre 1/5<sup>e</sup> (21,8 %) et 1/4 (24,56 %) de l'ensemble de la production sucrière réunionnaise de 1873 (39 244,227 tonnes).

## LA RUPTURE TECHNOLOGIQUE

Les usines du projet Cail devaient également être, pour reprendre les propos de Jacob de Cordemoy en 1869 devant la Chambre d'agriculture,

---

1. CAOM, Séries géographiques, Réunion, c. 486, d. 5 457.

des établissements « modèles ». Elles avaient été techniquement et technologiquement conçues sur le modèle des usines métropolitaines ou, devrions-nous plutôt dire, des raffineries de sucre métropolitaines. L'analyse de leurs organes et appareils nous le confirme.

Les usines de Sainte-Suzanne, Saint-Benoît, du Baril et de Saint-Paul étaient prévues pour fonctionner avec des moulins mus par une machine à vapeur de 30 CV, de défécateurs à vapeur, de filtres-presses pour les écumes, de filtres au noir animal (procédé qui avait été abandonné à cause de la taxation défavorable des sucres produits par ce moyen), d'appareils d'évaporation dits à triple effet, d'appareils à cuire en grains dans le vide, de turbines pour le clairçage des sucres, c'est-à-dire, en théorie, le *nec plus ultra* de la technologie sucrière. L'architecture était conçue de manière à ce qu'elle soit la plus légère et la plus ergonomique possible, avec l'emploi massif de métal pour les structures porteuses de l'édifice et la couverture : du fer pour les charpentes et les bastingsages, de la fonte pour les colonnes, de la tôle simple pour les planchers des appareils et des escaliers de service (les triple effet exigent qu'elles soient montées à l'étage), de la tôle ondulée et galvanisée pour la couverture. L'établissement de ces usines centrales aurait marqué à coup sûr une rupture dans l'industrie sucrière locale. Les usines que Cail proposait de monter à la Réunion tranchaient radicalement sur les plans technique et architectural avec celles de la colonie, ces dernières étant conçues pour la plupart en pierre maçonnée, aux charpentes en bois et généralement établies sur un seul niveau.

L'entretien des sucreries elles-mêmes et de leur appareil devait être assuré par deux ateliers de réparation, un pour les usines de la partie du Vent (nord-est et est), un pour les usines sous le Vent (ouest et sud de l'île). On avait prévu pour chacune d'entre elles un outillage complet nécessaire aux réparations mécaniques, mais aussi architecturales. Ces usines devaient être alimentées en cannes par des planteurs à qui il était prévu de confier la culture des domaines sucriers dépendant des anciennes sucreries.

Les offres faites par la maison Cail aux éventuels planteurs pour l'achat de leur cannes furent mal accueillies et le projet fortement décrié. De plus, en raison des difficultés que connaissait la maison Cail à l'époque, qui la mettaient dans l'impossibilité de réunir les capitaux nécessaires à l'entreprise, le projet n'aboutit pas. Le CFC était dans l'obligation de reprendre l'affaire à son compte en chargeant deux mécaniciens, Cologon et Dubois, de déterminer les usines à fermer et celles qui deviendront centrales afin de parvenir à la réalisation du projet de centralisation. Le but fixé par le CFC était d'établir de « très puissantes usines »<sup>1</sup> sur ses propriétés (productivité et rentabilité obligent), lesquelles usines seraient reconnues dans une situation centrale par rapport aux principaux groupes de propriétés encore libres (c'est-à-dire n'appartenant pas ou pas encore au CFC), propriétés dont les usines disparaîtraient devant ces « vastes usines centrales ».

Pour déterminer l'éventuelle « centralité » de ses usines, le Crédit foncier colonial prit en compte à la fois le critère géographique et technique. Dans ce sens, l'usine Beauvallon, située près de Saint-Benoît, sur la côte est de l'île, ne fut pas retenue comme probable usine centrale

---

1. *Bulletin de la Chambre d'agriculture*, session ordinaire de 1873 : AD Réunion, 2 PER 407.

pour des raisons géographiques et techniques : sa « situation comme point central, nous paraît défectueuse et dans tous les cas, les usines (machines) et les installations ne répondent pas aux exigences des produits qui pourraient lui arriver »<sup>1</sup> ; l'usine Baulieu (à Saint-Benoît) est retenue pour des raisons géographiques, plus précisément à cause de sa position par rapport aux autres propriétés qui l'entourent : « La propriété de MM. Delisle frères<sup>2</sup>, un des plus jolis plateaux de La Réunion, de belles terres et un volume d'eau immense, provenant de la Rivière des Marsouins, située tout contre la marine<sup>3</sup> de Saint-Benoît, cette propriété serait un point de centralisation remarquable. Puisque nous parlons de centralisation, il n'est pas inutile de vous faire remarquer le peu de distance qui sépare les propriétés situées dans cette commune »<sup>4</sup>.

Les premières créations d'usines centrales sont à mettre à l'actif du CFC. Mais peut-on réellement parler de création d'usines centrales ? D'abord, les « usines centrales », du moins celles qui sont perçues ou définies comme telles par les hommes de l'époque, et en mettant de côté les tentatives ratées de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et l'usine de Quartier Français, à Sainte-Suzanne, ne furent jamais (du moins si elles l'ont été, c'est de manière très brève) ce qu'on a coutume d'appeler des « usines sans terres ». Elles n'ont donc pas opéré la séparation tant vantée et désirée de l'agricole et de l'industriel, car elles exploitent toujours leur propre domaine et ceux dont les usines ferment. En effet, les usines centrales (ou plutôt celles qui sont qualifiées de centrales par les documents d'archives) ont pour ainsi dire toutes des domaines ou ont dû, dans une période relativement courte après leur édification, s'en procurer un, la fourniture en cannes par les planteurs alentours n'étant pas suffisamment importante et régulière. Ces usines n'ont pas fait l'objet d'une véritable création au sens premier du terme comme ce fut le cas, semble-t-il, dans les colonies françaises des Antilles ; ces sucreries existaient déjà, et elles deviennent « centrales » par la force des choses. Le Crédit foncier colonial, dans la politique de réorganisation de ses usines autour des années 1870, envisage d'abandonner ou de fermer certaines d'entre elles, celles dont l'activité a décliné depuis quelques années, et d'en réemployer les machines encore utilisables dans les usines qui restent et qui deviennent « centrales ».

Les domaines dont les usines ne fonctionnent plus doivent envoyer leurs cannes à celles qui sont, par le moyen ci-dessus décrit, renforcées, rénovées, mais rarement modernisées, en vue d'une fabrication sensiblement plus importante. À aucun moment il n'y a eu création<sup>5</sup>, ce qui semble être une particularité de la Réunion. Ainsi, Ravine-Creuse<sup>1</sup>

---

1. Rapport de Cologon et Dubois sur les usines du Crédit foncier colonial, 1872-1873 : AD Réunion, CFS 800, boîte n° 6.

2. C'est à dire le domaine et l'usine de Baulieu, qui fut, par ailleurs, la première sucrerie de l'île, créée autour de 1785 par Laisné de Baulieu, à Saint-Benoît.

3. La marine du Bourbier, dont il ne reste que quelques vestiges des massifs de maçonnerie autrefois destinés à soutenir la structure du pont débarcadère.

4. Rapport de Cologon et Dubois, *op. cit.*

5. Sauf peut-être pour Quartier-Français appartenant à Kervéguen, qui, selon les témoignages d'archives, semble avoir monté de toutes pièces cette usine.

(à Saint-André) devient l'une des premières usines centrales de la Réunion, manipulant en 1872 les cannes provenant des anciens domaines sucriers de l'Avenir (dont la sucrerie a été rasée), de Menciol et une partie des cannes du domaine de Trois-Frères. Suivent également la voie de Ravine-Creuse l'usine de Bagatelle qui manipule une partie des cannes de Trois-Frères et de Grande-Ravine qu'elle a absorbées ; c'est le même cas de figure pour la propriété de l'Harmonie centralisée sur Beauvallon.

Jean-Marc Chastel, dans sa thèse<sup>2</sup>, considère à tort l'usine centrale à la Réunion comme une usine fonctionnant entièrement à la vapeur ; il avance par ailleurs, reprenant les idées de Galloway<sup>3</sup> sur le sujet, qu'il y a eu rupture au plan technologique entre la sucrerie traditionnelle sans vapeur d'une part et l'usine centrale d'autre part. Selon cet auteur, les sucreries centrales fonctionnent à la vapeur et intègrent des machines de plus en plus perfectionnées<sup>4</sup>, ce qui implique le concept de modernité.

D'abord, il faut savoir de quoi l'on parle. Qu'est ce qu'une usine à vapeur ? Est-ce une usine qui emploie la machine à vapeur comme moteur pour le mouvement des moulins à cannes ? Dans ce cas, ce n'est pas l'usine qui « est à la vapeur » mais seulement un de ses organes. Une sucrerie qui extrait la canne au moyen d'un moulin mû par une roue hydraulique et traitant le vesou au moyen de la vapeur (système à double-fond ou au vide, double ou triple-effet, par exemple, laissant de côté les systèmes à feu nu) peut-elle être caractérisée d'usine à vapeur ? Sur ce point également, l'historiographie reste imprécise. Une usine possédant un moulin à vapeur est-elle une usine moderne ? Nous avons montré, en nous appuyant sur le dépouillement exhaustif des actes notariés concernant les mutations de propriété des usines sucrières de la Réunion et qui les décrivent, que rien ne différenciait, sur le plan technologique, l'usine « traditionnelle » pour reprendre les mots de Chastel, de l'usine centrale, « moderne » ou considérée comme telle à l'époque<sup>5</sup>. En matière de technologie, les principales usines centrales, pour ne pas dire la majorité d'entre elles, le Gol, Ravine-Creuse, Beauvallon par exemple, utilisent encore, au début du XX<sup>e</sup> siècle, des moteurs à eau (roue hydraulique) pour le mouvement des turbines à sucre pour la première usine, et celui des moulins à cannes pour les secondes. Elles sont loin d'être des modèles du genre en matière technologique, mais elles disposent d'appareils et d'un système de fabrication qui ont fait leurs preuves. Nous avons également montré que la modernité d'une usine n'en faisait pas une usine efficace sur le plan de la fabrication. En effet, les expériences menées par le Crédit

---

1. Ainsi que l'usine du Gol, appartenant à la famille Chabrier. L'usine du Gol, bien qu'ayant été étudiée, devient centrale dans des conditions qui restent encore assez floues, en raison du manque de sources à son sujet.

2. Chastel (J.-M.), *Le rôle des institutions dans l'évolution de la filière canne à sucre à la Réunion*, Thèse de doctorat, 1995, 545 p. L'auteur, par ailleurs, confond les moulins et les sucreries.

3. Galloway (J.-H.), *The sugar cane industry, an historical geography from its origins to 1914*, Cambridge, Cambridge studies in historical geography, 1989, 266 p., p. 224.

4. Chastel (J.-M.), *op. cit.*, p. 85.

5. Le Terrier (X.), « La question de la technologie dans l'industrie du sucre de canne à la Réunion entre l'abolition de l'esclavage et le début du XX<sup>e</sup> siècle », *Actes du colloque international sur la canne*, La Réunion, Stella Matutina, octobre 2002, à paraître.



foncier colonial sur différentes usines de l'île ont fait apparaître que les usines dites « modernes », c'est à dire employant exclusivement des technologies « dernier cri » issues de l'industrie du sucre de betterave, donnaient des résultats inférieurs en matière de fabrication à ceux des « sucreries traditionnelles » réunionnaises, dont la plupart des machines et des procédés avaient été conçus au cours des années 1820 (batterie Gimart) ou à la fin des années 1830 (chaudières basse-température Wetzell).

Dans les faits, la Réunion disposait d'un système technologique qui lui était propre – et qu'elle a par ailleurs exporté à Maurice, Madagascar ainsi qu'aux Antilles – à savoir un mélange de technologie locale héritée de la période précédant l'abolition, dont Wetzell est le principal concepteur, et d'appareils métropolitains réputés « modernes » ; et ce système fut largement employé dans la majorité des usines sucrières de l'île pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les usines centrales ne dérogeant pas à la règle. L'absence de résultats probants quant à l'utilisation de technologie européenne dans les sucreries réunionnaises contribua, avec les difficultés financières et la crise, à la pérennisation de la sucrerie de canne bourbonnaise.

## L'USINE CENTRALE KERVÉGUEN

L'établissement du Quartier-Français est réputé, dans l'historiographie locale, pour avoir été la première usine centrale de l'île pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ; elle fut même représentée par cette caractéristique par Roussin en 1876. Lorsque Gabriel Le Coat de Kervéguen décida de s'installer dans le nord-est de l'île (l'essentiel de ses établissements sont concentrés dans le sud de l'île, répartis entre les communes de Saint-Louis, Saint-Pierre et Saint-Joseph), il choisit la région de Quartier-Français et y acquiert des héritiers de Pierre-Joseph Brun la propriété Brun en décembre 1852<sup>1</sup>, connue également sous le nom de Rivière Saint-Jean, pour la somme de 414 600 F, dont l'usine avait cessé de fonctionner depuis le milieu des années 1830. Kervéguen y établit une nouvelle sucrerie (Quartier-Français) en 1852-1853 et, pour compléter son domaine, il acquiert quatre ans plus tard, avec Hippolyte Féry d'Esclands, sucrier lui aussi, la propriété de Marancourt<sup>2</sup> de 72 hectares de terre, dont l'usine est également fermée depuis une trentaine d'années : l'acte ne mentionne plus qu'une sucrerie ainsi qu'une purgerie anciennes. L'établissement de Quartier-Français est une unité de production relativement importante : elle emploie une main-d'œuvre composée de 240 engagés parmi lesquels 142 Cafres, 55 Malgaches et 43 Indiens au début de l'année 1858<sup>3</sup>. En 1860, il lui est attribué une fabrication théorique de 800 000 kg de sucre par campagne de manipulation<sup>4</sup>, ce qui la place parmi les trois premières sucreries appartenant à Gabriel Le Coat de Kervéguen au moment où celui-

---

1. AD Réunion, 4 Q 623, n° 1 079 : adjudication du 14 décembre 1852.

2. AD Réunion, 4 Q 662, n° 4 098 : adjudication du 7 octobre 1856.

3. AD Réunion, 12 M 16 : rapport de visite du 31 mars 1858.

4. Fonds privé : contrat de mariage entre Napoléon Charles Hippolyte Mortier, marquis de Trévisé, et Marie Angèle Emma Le Coat de Kervéguen, du 17 octobre 1860.

ci décède ; au début de l'année 1874, les études menées par le Crédit foncier colonial mentionnent que « Kervéguen possède une usine assez importante » dans la région de la Rivière Saint-Jean<sup>1</sup>. La sucrerie appartient en 1860 à Marie Angèle Le Coat de Kervéguen pour l'avoir héritée de ses parents, Gabriel Le Coat de Kervéguen et Anne Marguerite Zacharine Chaulmet, tous les deux décédés. Cette sucrerie manipule les cannes des anciens domaines d'usines de la rivière Saint-Jean et de Marancourt. Les « héritiers Kervéguen » décident de reconstruire l'usine Brun en vue d'en faire Quartier-Français, une unité centrale, à Sainte-Suzanne, dans la région même où la plus puissante des usines centrales du projet Cail devait fonctionner. La sucrerie est reconstruite par Denis Le Coat de Kervéguen, associé à Napoléon Charles Mortier, marquis de Trévise, au cours de l'année 1874-1875. Les propriétaires semblent profiter de l'engouement récent pour la centralisation et des échecs du projet Cail en 1873 et de celui du Crédit foncier colonial. Cette construction est signalée à plusieurs reprises par différentes sources. Parmi les améliorations apportées depuis quelques années dans les procédés agricoles et industriels, elles signalent « qu'une grande usine centrale se monte à Sainte-Suzanne sur une des propriétés des héritiers Kervéguen et promet de beaux résultats »<sup>2</sup> ; l'*Album* de Roussin signale également l'achèvement de la construction de l'usine de Quartier-Français, « un magnifique établissement », capable de « faire dix millions de sucre dans les meilleures conditions possibles de rendement et d'économie »<sup>3</sup>. Nous ne disposons pas d'éléments sur les conditions technologiques relatives à cette usine, mais au vu de l'importance de la fabrication, on peut supposer qu'elle dispose d'appareils comparables, probablement en plus grand nombre cependant, à ceux dont l'installation était projetée pour l'usine centrale de Sainte-Suzanne du projet Cail : la direction de l'Intérieur signale en 1875 que cent quinze colis attendent sur rade à l'adresse de Kervéguen et que seize de ces colis, selon l'inspecteur des Douanes et le capitaine du port, risquent de poser problème pour le débarquement à cause de leur poids et de leur volume : il s'agit vraisemblablement du matériel neuf de l'usine de Quartier-Français, que Kervéguen est autorisé à débarquer du bateau *Le Havre* sur le quai du Barachois. Quoi qu'il en soit, l'usine nouvellement édifiée est une usine neuve pour répondre aux importants besoins de fabrication. Pour Roussin, le succès de l'opération est dû au fait qu'un certain nombre de propriétaires ont accepté de fermer leurs sucreries : « plusieurs grands propriétaires voisins ont compris qu'en descendant au rang de simples planteurs, ils élèveraient sûrement la fortune »<sup>4</sup>. Cette information n'est pas vérifiée dans le tableau qui détermine la durée de vie des usines sucrières de la Réunion pour la région de Sainte-Suzanne : les seuls établissements à fermer leurs portes dans la zone appartiennent tous au Crédit foncier colonial et toutes les cannes produites sur ces propriétés sont envoyées aux usines du Crédit foncier colonial encore ouvertes. Leur fermeture n'a donc pas pu profiter au nou-

---

1. CFS 800, boîte n°6, liasse 83/1 : notes diverses des ateliers Cologon et Dubois, désignation des propriétés comprises entre Saint-Denis et la rivière de l'Est, 1874.

2. « Exposé général de la situation de la Réunion en 1874-1875 » dans *Revue coloniale*, t. 50, 1876, p. 485.

3. « Usine centrale Kervéguen » dans ROUSSIN (Antoine), *Album de l'île de la Réunion*.

4. *Ibid.*

vel établissement Kervéguen. Le croisement des sources notariales et des statistiques officielles ne montre pas non plus d'autres fermetures de sucreries dans la région de Sainte-Suzanne et dans la zone de Quartier-Français en particulier.

### QUARTIER-FRANÇAIS FUT-ELLE UNE USINE CENTRALE ?

Un début de réponse nous est donné par le gouverneur Faron, écrivant au ministre de la Marine et des Colonies à propos de la situation de la France au cours de l'année 1875 : parmi les tentatives nouvelles introduites à la Réunion, il signale, à l'instar de Roussin et de la *Revue coloniale*, la fin de la construction de l'usine de Quartier-Français. Faron précise que, si elle est sur le point de fonctionner, « elle n'est pas à proprement parler une usine centrale, puisqu'on n'y voit pas l'application du principe de séparation du travail agricole et manufacturier »<sup>1</sup>. Elle brasse les cannes d'au moins une partie des propriétés de la Rivière Saint-Jean acquises en décembre 1852<sup>2</sup> et de Maracourt en octobre 1856<sup>3</sup>. Malgré le recours à des planteurs pour la fourniture des cannes, l'usine semble ne pas fonctionner au maximum de ses possibilités ; c'est la raison pour laquelle ses propriétaires décident d'acquérir une nouvelle propriété cannière, celle de Dioré, d'une superficie totale de 205 hectares, pour le prix de 100 100 F<sup>4</sup>, avec plus de 300 engagés. Sur la propriété se trouve une sucrerie modeste, équipée comme la majorité des sucreries de l'île de cette époque, d'un moulin à vapeur alimenté par un générateur, d'une batterie Gimart, d'une basse-température et de tables à sucre. Cette usine, aux conditions technologiques modestes, est fermée l'année même de son acquisition par Denis André Le Coat de Kervéguen et Napoléon Charles Mortier, marquis de Trévisé, de manière à ce qu'elle ne puisse pas concurrencer l'usine de Quartier-Français. Celle-ci en manipule désormais les cannes, cultivées sur une surface de 139 hectares.

Ainsi, la « non-centralité » de Quartier-Français – du moins selon les critères de l'usine centrale, définis en introduction – est vérifiée par l'examen des sources notariales : cette usine possède bien, dès sa création (1852-1853), un domaine foncier qu'elle agrandira.

En 1904-1905, l'industrie sucrière subit de nouvelles difficultés qui s'ajoutent à la crise qui règne depuis 1862-1863. Le cyclone du 21 au 22 mars 1904 met à mal les bâtiments et les exploitations et rend encore plus graves les effets des faibles prix de vente du sucre, de l'insuffisance du rendement industriel des sucreries, de l'insuffisance et du surcoût de la main-d'œuvre. Parmi les solutions avancées, la Chambre d'agriculture propose que l'État intervienne pour permettre à la colonie de remettre en état et moderniser l'outillage des sucreries afin d'en augmenter le rendement et d'en diminuer les frais de fabrication par

---

1. CAOM, Séries géographiques, Réunion, c. 502, d. 5798.

2. AD Réunion, 4 Q 623, n° 1 079 : adjudication du 14 décembre 1852.

3. AD Réunion, 4 Q 662, n° 4 098 : adjudication du 7 octobre 1856.

4. AD Réunion, 4 Q 973, n° 3 800 : adjudication du 21 juillet 1880.

une « centralisation judicieuse »<sup>1</sup>. Le débat sur la centralisation reprend alors sur des considérations de plus en plus concrètes et porte essentiellement sur le nombre et la puissance des usines centrales à établir. Une commission chargée de répondre à ces questions est créée. Les propriétaires comprennent alors que le règlement de la crise passe par la création d'un certain nombre d'usines centrales, cinq exactement, toutes très puissantes<sup>2</sup>, capable de manipuler de 75 000 à 100 000 tonnes de cannes par roulaïson.

À l'époque, il n'est pas possible, pour plusieurs raisons, de pousser plus loin la centralisation à la Réunion : en effet, les accidents de terrains, nombreux dans l'île, s'y opposent dans un grand nombre de cas et les moyens mis en œuvre pour les éviter ne suffisent pas. La commission, chargée d'établir le devis d'une usine centrale capable de manipuler 750 tonnes de cannes par jour, présente ses résultats dans un rapport à la Chambre d'agriculture en 1905 : « Nous avons donc pensé que le mieux était de prévoir toute l'usine à l'état de neuf, munie de machines les plus modernes et les plus perfectionnées »<sup>3</sup>.

Les propriétaires comprennent rapidement que l'établissement d'usines centrales rend inévitable la mise en place de réseaux de transports plus performants que ceux employés jusqu'à présent sur les habitations. On pense naturellement au chemin de fer qui, contrairement aux autres modes de transports sus-décrits, serait seul capable de fournir le volume de cannes nécessaire au fonctionnement de ces sucreries.

#### LA CENTRALISATION ET LES TRANSPORTS : DEUX PROBLÈMES INDISSOCIABLES

Les qualités géographiques, topographiques ou pédologiques des domaines sucriers et techniques des usines ne suffisaient pas pour l'exploitation industrielle centralisée de la canne à sucre. La centralisation ne dépendait pas seulement de l'amélioration ou du meilleur emploi des moyens mécaniques dont l'industrie disposait. Lorsque c'est l'usine qui ne répond pas, par sa puissance, aux exigences d'une coupe à laquelle elle doit faire face, c'est le charroi qui n'est pas en rapport avec les besoins d'une usine assez forte. La centralisation passait donc par la maîtrise des problèmes liés à l'espace, dont celui des transports. Dans le cadre de la réflexion autour de la centralisation, plusieurs expériences ont été tentées individuellement par les établissements sucriers.

Sudel Fuma<sup>4</sup> a montré que les coûts liés à l'emploi des charrois, principaux moyens de communication sur les domaines sucriers, leur entretien ou/et leur renouvellement (l'entretien des chemins dégradés par le trafic des charrettes, le passage de cyclones ou de fortes pluies) entraînent pour une large part dans le passif des budgets d'exploitation. Cette ques-

---

1. *Bulletin de la Chambre d'agriculture de la Réunion*, séance du 7 juillet 1904.

2. Colson (L.), *Culture et industrie de la canne...*, *op. cit.*

3. « La question des usines centrales », rapport présenté devant la Chambre d'agriculture de la Réunion, Saint-Denis, 1905 : AD Réunion, PB 171.

4. Fuma (S.), *Une colonie, île à sucre*, Océan Éditions, 1989, p. 356,

tion est soulevée en 1873 par Cologon et Dubois<sup>1</sup> pour les terres à cannes de Beauvallon (à Saint-Benoît) qui appartient au Crédit foncier colonial : « L'exploitation est très coûteuse à cause des distances à parcourir, et des difficultés d'y faire et d'y entretenir des routes » et pour le domaine de Moka, situé à Sainte-Marie : « Toutes les terres sont franches et la partie la plus élevée [est] de composition argilo-ferrugineuse. Le moindre grain de pluie les rend collantes et glissantes et l'absence de pierres dans ces endroits rend les routes presque impraticables, quoi qu'elles soient bien faites »<sup>2</sup> ; à ces frais pouvaient s'ajouter ceux liés directement à la fabrication du sucre, au fonctionnement des usines, à l'achat d'engrais et à la main d'œuvre (salaires – après 1848 –, nourriture, logement...)

L'accumulation de ces dépenses avait pour effet de mettre encore plus en difficulté une exploitation, plus particulièrement en temps de crise, et d'augmenter le prix de revient du sucre de canne qui était lui-même concurrencé par le sucre de betterave. Les bulletins de la Chambre d'agriculture<sup>3</sup> montrent qu'il y a eu, tout au long de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, un grand débat autour de l'amélioration de ce qui touche de près ou de loin aux moyens de communication, ce qu'attestent les documents de la série des Archives Départementales de la Réunion relative à l'industrie sucrière<sup>4</sup>. À travers eux, il est possible de produire une réflexion sur le rôle des technologies de transport dans l'évolution de l'économie et de l'industrie sucrière du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle à la Réunion.

Très tôt, des projets destinés à améliorer les transports sur les établissements sucriers sont conçus et réalisés pour parvenir à des endroits inaccessibles aux charrettes. Ainsi, de nombreux propriétaires se tournent vers des systèmes de transport aérien (des câbles, tendus entre deux remparts d'une ravine, qui permettent de faire circuler les charrettes chargées de canne à sucre vers l'usine et de les faire revenir vers le lieu de chargement), comme en témoigne le nombre de demandes de brevets d'inventions concernant ces nouveaux moyens de communication que l'on a pu recenser. On a même pensé à utiliser les services des marines comme moyen de centralisation<sup>5</sup>.

Le Crédit foncier colonial, en 1874, lors de sa réflexion autour du problème de la centralisation de ses usines, est confronté au problème des transports. Dans une lettre du siège social à Alexandre Revercé<sup>6</sup>, directeur du Crédit foncier à la Réunion, il est fait remarquer qu'à Sainte-Suzanne, selon lui, la centralisation existe déjà en partie pour ses propriétés. L'habitation des Trois Frères et celles de Grande Ravine et Bagatelle manipulent en effet leurs cannes à l'usine de Bagatelle. Menciol, Ravine-Creuse et Avenir brassent leurs cannes à Ravine-Creuse. Mais le Crédit foncier colonial ne parvient pas à « centraliser » davantage ses

---

1. Cologon et Dubois, qui possèdent un atelier de constructions mécaniques à Saint-Denis, sont chargé en 1872-1873, par le Crédit foncier colonial, de faire le tour des différents domaines et usines qu'il possède afin de déterminer lesquels sont viables.

2. AD Réunion, fonds du CFC/CFS, boîte 185.

3. AD Réunion, 2 PER 407 : *Bulletin de la Chambre d'agriculture de l'île de la Réunion*.

4. AD Réunion, sous-série 9 M : industrie sucrière, brevets.

5. *Bulletin de la Chambre d'agriculture*, session ordinaire de 1874.

6. CFS 801/2, lettre du siège social à Revercé, 10 avril 1874.

usines à cause de la difficulté des transports qui représentent, si l'on en croit la lettre, « des obstacles presque insurmontables ». Les exemples cités ici relèvent davantage de la concentration industrielle que de la centralisation. Alfred Dolabaratz, chargé par la maison Cail de faire des études en vue de l'implantation d'usines centrales, conçut un projet qui avait pour base le transport pour chaque propriété de ses cannes à la route nationale où l'usine devait les faire prendre par une locomotive routière. Or, l'état des chemins ne permettait pas ce mode de traction. Car « les locomotives routières, qui ont peu réussi en France, ont absolument échoué à La Réunion »<sup>1</sup>, et on cite pour exemple M. de Kervéguen qui n'a pu se servir de celle qu'il avait fait venir à grands frais et M. Henri Miot qui n'a pas pu faire fonctionner la sienne convenablement. La lettre prétend en outre, que l'établissement d'un chemin de fer, et même d'un chemin de fer américain, aurait été impraticable et que le seul moyen de transport qu'il eût été possible d'employer était le transport par charrettes attelées de mules. Dans ces conditions, l'établissement d'usines centrales comme celles qui fonctionnent aux Antilles devint impossible. Fallait-il s'en tenir ou à peu près aux centralisations existantes à l'époque ?

Non, bien au contraire. Pratiquement une vingtaine d'années avant l'établissement du chemin de fer de la Réunion, on commence à mettre en place des transports d'un type nouveau, et ces initiatives ne viennent pas toujours du Crédit foncier colonial : voies aériennes pour les propriétés au relief accidenté (comme à Maison-Rouge dans les hauts de Saint-Louis), voies ferrées pour celles ayant une configuration plane. On peut en citer quelques exemples : au début des années 1860, la propriété de Bellier de Villentroy, située à Saint-Benoît, dispose d'une voie ferrée<sup>2</sup> pour transporter les cannes. Dès 1865, Sylvain Robert s'engage à faire de même pour sa propriété de Sainte-Marguerite. L'établissement de la Rivière du Mât, situé à Saint-André, dans l'est de l'île, emploie pour ses terres accidentées cinq embranchements de Wire-ropes ayant un développement de douze kilomètres et desservant la presque totalité de la propriété, englobant le domaine du Désert et les planteurs du Bras des Chevrettes, de la même localité. Ce système permet de transporter environ vingt mille tonnes de cannes par an, les engrais ainsi que les fagots et les cordes de bois nécessaires à la distillerie et à l'usine. Parmi ceux qui réfléchissaient aux problèmes de communication, notamment les membres de la Chambre d'agriculture de La Réunion, on a longtemps caressé l'idée d'installer des plans automoteurs utilisant la pente naturelle de l'île pour substituer la force de la pesanteur à celle des animaux ou des machines<sup>3</sup>. Cette idée prit corps au cours de l'année 1868 à Sainte-Rose, mais nos sources n'in-

---

1. *Ibid.*

2. Dont les wagons sont tractés par des bœufs.

3. Un moyen extrêmement simple dans sa conception, mais délicat à mettre en place ; il suffisait d'utiliser le poids du fardeau comme moteur : la charrette chargée de cannes, grâce à la pente, descendait seule du fait de son poids le long d'un chemin à bande ou à rails, et par sa descente et au moyen de poulies, faisait remonter vers le haut de la propriété les charrettes vides qui allaient prendre leur charge. L'établissement d'un tel système et son fonctionnement exigeaient que l'on prenne de sérieuses précautions : écartement réglé des voies, contrôle de la vitesse, système de freins efficaces et faciles à mettre en œuvre,

diquent pas si l'on a continué à employer ce système tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle et s'il fut utilisé par d'autres propriétés dans d'autres localités.

Il a aussi été question, nous le rappelons, dès 1869, d'appliquer à la traction des wagons les locomotives routières, lesquelles ressemblaient aux locomobiles ordinaires, à la différence près que la force était appliquée aux roues plutôt qu'aux « rolles » (cylindres) des moulins. Des expériences de liaisons de ce type, soutenues par les propriétaires sucriers du sud, avaient été menées en 1870-1871, mais elles n'aboutirent pas<sup>1</sup>.

En 1874, à la Chambre d'agriculture<sup>2</sup>, le débat porte sur un chemin de fer qui centraliserait les produits.

Le fait de centraliser les produits revient à fermer les usines des différentes propriétés, pour n'en garder qu'une, la mieux placée par rapport à l'ensemble du domaine ou la plus puissante. Les autres pourront rouvrir momentanément pour suppléer l'usine principale, dans le cas où cette dernière tomberait en panne ou aurait besoin de réparations. Mais il faut un système de transport adapté aux nouvelles conditions induites par la centralisation. Louis Chabrier, le fils de Jean-François Placide Fortuné, un des propriétaires du Gol, est présenté comme l'un des précurseurs en la matière. En 1875, une enquête est faite à propos d'une concession de chemin de fer destinée à une usine<sup>3</sup>. En 1878, une voie ferrée a été installée sur le domaine de Ravine des Figues par Paul de Lagrange. On prévoit pour le Gol l'installation d'un même système pour relier « les trois fonds de terres peu distants les uns des autres, de façon à permettre la manipulation centralisée »<sup>4</sup> des cannes des trois propriétés qui composent le domaine. En 1880 et au tout début des années 1900, ce système fonctionne au Gol : quatre kilomètres de voies ferrées Decauville (dont deux sont fixes et deux transportables) desservent une surface d'environ quatre cents hectares. Les cannes sont transportées dans des wagons de trois tonnes de cannes chacun, tractés par des bœufs. Quant aux cannes, une fois arrivées à l'usine, elles sont directement déversées sur la chaîne du moulin, ce qui permet une manipulation journalière moyenne de cinquante tonnes de cannes à sucre. Ce système préfigure un ensemble de voie ferrée encore plus grand, établi en 1906 et raccordé à la ligne officielle de chemin de fer en service depuis 1882<sup>5</sup>, servant à relier l'usine du Gol à celle de La Rivière ainsi que la gare de Saint-Louis, ou celui de Ravine-Creuse à Saint-André dans les mêmes années.

---

terrassements et petits ouvrages d'arts que peut nécessiter un relief accidenté, utilisation de chaînes ou de câbles plutôt que des cordes...

1. Cf. S. Fuma, *Une colonie, île à sucre*, op. cit., p. 374-375. Aux propriétaires qui avaient souscrit à cette expérience, Kervéguen avait fait la démonstration pratique d'une locomotive routière, le 20 juin 1870, entre son usine de La Rivière et Saint-Pierre.

2. *Bulletin de la Chambre d'agriculture*.

3. CAOM, Séries géographiques, Réunion, c. 337, d. 2202 : chemin de fer et port de la Réunion.

4. *Bulletin de la Chambre d'agriculture de l'île de la Réunion*, session ordinaire de 1878.

5. E. Maestri, « Naissance et premiers développements d'un outil économique : le chemin de fer de La Réunion », dans *Fragments pour une histoire des économies et sociétés de plantation*, p. 285-300.

À travers ces quelques exemples, il est possible de se rendre compte à quel point la réflexion sur la question de la maîtrise du territoire par l'emploi d'un moyen de transport nouveau était importante.

#### « CENTRALISATION » ET CHEMIN DE FER AU DÉBUT DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE : L'EXEMPLE DE L'USINE DU GOL<sup>1</sup>

L'usine du Gol est l'une des deux usines encore en activité à la Réunion. Elle est située à proche distance de la ville de Saint-Louis, sur la rive droite de la ravine de Gol. Le domaine du Gol est peut-être le plus célèbre de l'île, car il fut concédé en 1719 à Antoine Desforges Boucher, à l'époque des premiers temps du café. Le domaine originel fut divisé au fil des successions au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle en trois propriétés, celle du Château du Gol, celle de Gauthier et celle du Gol proprement dite. Reconstitué par Jean-François Placide Fortuné Chabrier, le domaine compte en 1840 quatre sucreries, dont celle du Gol, qui fut édifée en 1816-1817<sup>2</sup>.

L'année 1906 est une année de double rupture pour l'établissement du Gol : changement de propriétaire et de dimension. Le nouveau propriétaire, Robert Le Coat de Kervéguen, décide de mettre fin aux années de marasme et de difficultés que semble connaître l'usine depuis les années 1880-1890. Pour augmenter sa capacité de production jusqu'à 850 tonnes/jour, il fait installer dans ses locaux de nouvelles machines : machine à vapeur de 300 chevaux, moulins avec conducteurs de cannes, etc.

Kervéguen, qui souhaite moderniser également son usine des Casernes à Saint-Pierre, commande à la Société française de constructions mécaniques (anciens établissements Cail, les principaux fournisseurs de matériel et d'appareils de sucrerie à la Réunion) des moulins qu'il décide finalement de faire monter dans son usine du Gol dès la campagne de 1905<sup>3</sup>. Commandés et envoyés par voie maritime, les moulins de 0,90 m de diamètre et 1,80 m de long sont déclarés sinistrés pendant le transport. Une nouvelle commande semblable est effectuée. Une fois arrivées, les machines sont installées au Gol. Les moulins sont accompagnés d'un conducteur de cannes<sup>4</sup> dont l'avantage réside dans le fait qu'il présente aux moulins un flux constant de cannes ; les moulins sont également livrés avec des transmissions de mouvements, une machine à vapeur horizontale monocylindrique « Corliss » à « grande économie de vapeur » (de la force de 300 chevaux), de pompes, de bacs à vesou et de conducteurs de bagasse. Les moulins se composent de trois cylindres horizontaux ayant les mêmes caractéristiques que celui qui avait sombré en mer. La réorganisation de l'usine prend trois ans<sup>5</sup>.

---

1. X. Le Terrier, *Étude d'archéologie industrielle des usines sucrières : l'usine du Gol des origines au début du XX<sup>e</sup> siècle (1816-1906)*, mémoire de Maîtrise sous la dir. de C. Wanquet, université de la Réunion, 1998, 208 p.

2. *Ibid.*

3. AD Réunion, Archives du Gol : lettre de Kervéguen à la Société française de constructions mécaniques, 16 février 1905.

4. Sorte de tapis-roulant muni de dents qui achemine automatiquement les cannes jusqu'au moulin.

5. Archives du Gol, classeur 2 : lettre de la Société française de constructions mécaniques à Kervéguen, 7 octobre 1905.



La première année d'installation concerne le turbinage des masses cuites et le magasin à sucre. Certains appareils de l'usine Fiagues (qui appartient également à de Kervéguen et qu'il décide aussi de fermer) sont montés au Gol, tels un filtre-pressé et deux filtres mécaniques. Les appareils d'évaporation des usines du Gol et de La Rivière sont réunis pour former deux appareils à triple effet, installés au Gol. La deuxième année, ce sont un appareil d'évaporation à quadruple effet et une chaudière à cuire d'une capacité de 300 hectolitres que l'on aménage dans l'usine. La troisième et dernière année d'organisation de la sucrerie concerne le matériel complémentaire pour le travail de 850 tonnes que l'on veut faire traiter à l'usine : on installe des chaudières à cuire supplémentaires et les appareils pour le malaxage des masses cuites de premier et second jets.

Puisque l'usine du Gol dispose d'une concession d'eau considérable, on utilise une roue hydraulique pour donner le mouvement aux malaxeurs (appareils dans lesquels s'effectue désormais l'étape qui précède celle de la centrifugation dans les turbines). Elle sert également de moteur de secours aux turbines dans le cas où leurs machines viendraient à ne plus fonctionner : on voit bien, et c'est également le cas à Beauvallon et à Ravine-Creuse, que la centralisation, à la Réunion, n'a pas été incompatible avec l'utilisation de moteurs qui datent de l'origine de l'activité.

Mais pour que l'usine fonctionne avec un bon rendement, il lui faut travailler un volume de cannes plus important. Il n'aurait pas fallu que le temps et les difficultés d'acheminement ne rendissent caducs les efforts consentis pour augmenter la capacité de production. Probablement encore marqué par l'expérience de locomotive routière de 1870-1871, Kervéguen décide, pour faire parvenir les cannes de La Rivière au Gol avant que l'installation de l'usine ne soit complètement terminée, d'améliorer et d'augmenter le Decauville employé depuis le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle par la propriété en faisant construire une ligne de chemin de fer entre l'usine du Gol et celle de La Rivière, fermée à cette occasion. Pour plus d'efficacité, ce nouveau système est relié au réseau de chemin de fer officiel (CFR). Le site de La Rivière (dépouillé de ses appareils) devient centre de réception et de pesée des cannes, comme le sera l'établissement Mahavel plus tard. Avec l'établissement de la voie ferrée, les planteurs n'ont qu'à porter leurs cannes à l'usine des Cocos (ou usine de La Rivière) qui devient alors centre de réception. De là, une fois pesées, les cannes partent par chemin de fer vers le Gol pour être traitées. C'est d'ailleurs l'argument avancé par Kervéguen à Jules Bénard, alors maire de Saint-Louis, pour faire valoir le bien-fondé de son projet qu'il déclare être d'intérêt public. L'argument porte et le projet reçoit l'approbation du conseil municipal<sup>1</sup>, à condition que Kervéguen accepte de recevoir les cannes de tous les planteurs de Saint-Louis, pourvu qu'elles soient de bonne qualité, et ce, quelles que soient les conceptions politiques des planteurs.

Après études soumises aux autorités, la concession de raccordement de la voie privée à la ligne du CFR est accordée à Kervéguen le 6 juin

---

1. Archives du Gol, classeur 2 : décision du conseil municipal de Saint-Louis convoqué pour la troisième fois, le 9 avril 1906.

1906<sup>1</sup>. L'usine du Gol devient, semble-t-il, la première<sup>2</sup> à disposer d'une voie ferrée privée avec locomotive et à profiter de la ligne officielle de chemin de fer. Une fois la concession acquise, commande est passée à la Société française de constructions mécaniques pour une locomotive à vapeur, le 13 juin 1906<sup>3</sup>.

L'établissement de la voie ferrée ne rencontra pas de difficultés particulières, hormis le fait qu'elle devait couper en deux points la route nationale et quelques routes communales, ainsi que la ravine du Gol. Sur ce point, il était prévu de commander un pont métallique, mais on lui a préféré un pont de bois de fort équarrissage à cause du manque de temps (la campagne sucrière était sur le point de commencer) et par souci d'économie : le bois, Kervéguen l'avait déjà. La longueur du pont était de vingt mètres et la voie privée se conformait aux normes de la voie officielle avec un mètre d'espace entre les rails. Le principe de fonctionnement de la voie était simple : une fois les cannes livrées aux Cocos, elles partaient vers le Gol en train pour y être traitées. Ensuite, le produit était convoyé en sens inverse vers la gare de Saint-Louis. On pouvait décharger le sucre et charger les wagons de produits ou de machines arrivés par le « train gouvernman ». Et le train repartait pour un nouveau cycle.

À l'usine du Gol, cette nouvelle organisation des transports n'a pas entraîné de modifications de la conception de l'espace sur le site : il n'a pas été nécessaire de prévoir l'implantation de dégagements plus vastes autour des bâtiments pour accueillir les voies, bien que l'on ait mis en place des aiguillages pour que celles-ci soient raccordées entre elles, des voies de garage pour les convois en attente, et des aires de chargement et de déchargement, sans compter l'installation de nouveaux entrepôts. L'installation de la voie ferrée ne semble pas avoir modifié la disposition des bâtiments : les voies se sont adaptées à l'espace qui leur était proposé. Ces dernières longent les bâtiments ou entrent à l'intérieur (des modifications ou des créations d'ouvertures sont alors nécessaires).

## CONCLUSION

S'il y a eu révolution dans l'industrie sucrière au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, ce fut bien celle des transports. Avec le règlement – provisoire – de la question des communications sur les domaines sucriers, la centralisation, ou plutôt la concentration de la production à la Réunion n'a pas cessé de se poursuivre et, par voie de conséquence, le nombre des usines a baissé d'année en année. En revanche, en 1914, la séparation de l'agricole et de l'industriel n'a toujours pas réellement progressé. En 1872, époque des premières « centralisations » (ou plutôt concentrations) opérées par le CFC, il existait 89 usines en activité. Dix ans plus tard, il n'en restait plus que 54. Au XX<sup>e</sup> siècle, avec l'emploi de moteurs, de machines et de procédés toujours plus perfectionnés (mais

---

1. *Ibid.* : décision du gouverneur de l'île de la Réunion, 6 juin 1906.

2. Cette antériorité reste encore à préciser car, à peu près au même moment, l'usine de Ravine-Creuse est, elle aussi, reliée au CFR.

3. Archives du Gol, classeur 2 : lettre de la Société française de constructions mécaniques à Kervéguen mentionnant la commande, 20 juillet 1906.

dont l'implantation et la diffusion ont été retardées au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle)<sup>1</sup>, de camions (les célèbres « cachalots ») et de l'amélioration des transports et de leurs réseaux en général et depuis l'abandon du chemin de fer, cette centralisation s'est considérablement accélérée pour ne laisser que deux usines, le Gol dans le sud-ouest et Bois-Rouge au nord-est, dont les domaines, comme par hasard, ont souvent été comparés pour avoir des caractéristiques semblables au cours du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

1. X. Le Terrier, « La question de la technologie... », *op. cit.*

## La centralisation des usines sucrières à La Réunion (fin XIX<sup>e</sup> - début XX<sup>e</sup> siècle)



