

L'urbanisation de l'Île de la Réunion : évolution et modèles de villes

Jean-Michel Jauze

Volume 42, Number 116, 1998

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/022737ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/022737ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Jauze, J.-M. (1998). L'urbanisation de l'Île de la Réunion : évolution et modèles de villes. *Cahiers de géographie du Québec*, 42(116), 195–221.
<https://doi.org/10.7202/022737ar>

Article abstract

Reunion island, a French Department in the Indian Ocean, is densely populated, with 653600 inhabitants in a confined area of 2512km², which gives a density of 260 inhabitants per square kilometre. About 65% of its population can be considered as urban. However, about ten only of the eighty five built-up areas counted on the island really appears as towns. They are all on the littoral but present very unequal levels of development. These characteristics find their explanation in Reunion's political and economic history. The paper first examines the level of urbanization in Reunion Island today, by giving in particular a definition of the notion of town in the insular context; then, it goes through the main factors which have influenced the urban process from settlement to the present day and it ends with an analysis of the urban forms resulting from the evolution and which can be placed in two prevailing models.

L'urbanisation de l'île de la Réunion: évolution et modèles de villes

Jean Michel Jauze

Département de géographie
Université de la Réunion

Résumé

La Réunion, département français dans l'océan Indien, est une île fortement peuplée, avec une population de 653 600 habitants sur un espace exigu de 2512 km², ce qui lui confère une densité de 260 habitants au km². Environ 65 % de cette population peut être considérée comme urbaine. Toutefois, sur les 85 centres agglomérés que compte l'île, seule une dizaine peut être classée dans la catégorie des villes. Ces dernières occupent toutes l'espace littoral, mais présentent des niveaux de développement très inégaux. Cette caractéristique puise son explication dans l'histoire politique et économique de l'île. L'article examine tout d'abord le niveau d'urbanisation actuel de l'espace réunionnais, en présentant notamment une définition de la notion de ville dans le cadre insulaire. Il passe ensuite en revue les facteurs principaux ayant influencé la dynamique urbaine depuis le peuplement de l'île jusqu'à aujourd'hui, pour enfin terminer par une analyse des formes urbaines issues de l'évolution, qui s'inscrivent essentiellement dans deux modèles dominants.

Mots-clés: colonisation, urbanisation, ville, réseau urbain, tertiarisation, espace insulaire, modèle urbain, île de la Réunion.

Abstract

Urbanization in Reunion Island: evolution and town models

Reunion island, a French Department in the Indian Ocean, is densely populated, with 653 600 inhabitants in a confined area of 2512 km², which gives a density of 260 inhabitants per square kilometre. About 65 % of its population can be considered as urban. However, about ten only of the eighty five built-up areas counted on the island really appears as towns. They are all on the littoral but present very unequal levels of development. These characteristics find their explanation in Reunion's political and economic history. The paper first examines the level of urbanization in Reunion Island today, by giving in particular a definition of the notion of town in the insular context; then, it goes through the main factors which have influenced the urban process from settlement to the present day and it ends with an analysis of the urban forms resulting from the evolution and which can be placed in two prevailing models.

Key Words: colonization, urbanisation, town, urban network, tertiarization, insular space, urban mode, Reunion Island.

INTRODUCTION

Après une longue période de retard, l'urbanisation à la Réunion s'est soudainement emballée et partout le phénomène triomphe. En réalité, il faudrait distinguer dans l'histoire de l'urbanisation de cette île deux grandes périodes bien marquées, tant au plan de la durée qu'en ce qui concerne les résultats obtenus. La première, coloniale, débute en 1665, date du peuplement officiel de l'île, et s'achève en 1946, soit près de trois siècles plus tard. Elle se caractérise par une sous-urbanisation manifeste qui se traduit par une armature urbaine au niveau supérieur. La seconde, départementale, qui s'ouvre en 1946 avec le changement de statut politique de l'île, permet le passage d'une économie et d'une société de plantation figées à une économie et société pseudo-industrielles évolutives de type tertiaire. Les effets continus de ce changement, depuis une cinquantaine d'années, dans tous les domaines possibles (économique, social, culturel, politique, etc.) ont induit une forte poussée de l'urbanisation qui consacre des disparités spatiales importantes sur le territoire.

Toute ville est le reflet de la société qui l'a produite; elle correspond à un mode particulier d'occupation du sol et d'organisation de l'espace par une communauté, en fonction de projets particuliers, d'ordre économique, social, culturel, cultuel, etc. À ce titre, la ville à la Réunion devrait s'identifier comme le miroir de «l'âme réunionnaise», à travers les styles de construction, les modes d'habiter, les échanges économiques et sociaux, etc. Or l'urbanisme, l'architecture et, d'une manière plus globale, l'aménagement du territoire insulaire n'expriment pas encore tout à fait la spécificité réunionnaise: ils tardent à traduire le «style» propre de la communauté populaire réunionnaise (Hoareau, 1993: 33). Ce constat, qui interpelle fortement les différents acteurs locaux de l'aménagement urbain, permet de préciser les enjeux pouvant guider l'urbanisation de ce territoire: comment faire en sorte que la ville puisse permettre l'expression de l'identité réunionnaise? N'est-elle pas, en fin de compte, qu'un instrument d'assimilation dans le cadre d'une politique nationale? Ou encore, un simple produit de l'évolution structurelle? Comment arriver à réduire les disparités spatiales induites par une urbanisation fortement polarisée du territoire? Autant de questions qui rappellent la complexité du phénomène et qui soulignent la difficulté de cerner l'urbain dans son intégralité à la Réunion.

Dans le cadre de cet article, nous nous intéressons plus particulièrement à l'évolution et à l'identité des villes réunionnaises dans la mesure où, à l'évidence, le problème de fond qui se pose actuellement est celui de la conciliation des exigences de l'évolution et du modernisme (la conjoncture) d'une part, et de la tradition créole (la structure), d'autre part. Ce choix n'est bien sûr pas exclusif et l'analyse aborde également d'autres aspects tout aussi importants et significatifs de l'évolution urbaine, comme par exemple celui de l'aménagement du territoire dont l'objectif est la réduction des déséquilibres régionaux. Dans une première partie nous définissons la notion d'«urbain», dans ce qu'elle peut avoir de spécifique au sein de cet espace géographique. Pour ce faire, nous procédons tout d'abord à une identification de centres agglomérés considérés comme urbains, puis nous analysons la hiérarchisation (l'armature) et la disposition spatiale (le réseau) des villes. Cette première approche s'appuie sur les travaux de recherche que nous avons eu l'occasion de mener dans le cadre de notre thèse (Jauze, 1994). Dans une

seconde partie, nous examinons les facteurs de la dynamique urbaine qui sont essentiellement de trois ordres: historiques, démographiques et économiques, à partir des travaux de différents chercheurs sur la période coloniale et la départementalisation et des données de l'INSEE (Institut National de la Statistique et des Études Économiques) pour les aspects démographiques et économiques. Enfin, dans une troisième partie, nous étudions la structure des villes, à travers la présentation de deux modèles urbains: l'un dérivant directement de la structure coloniale ancienne, l'autre résolument plus moderne, intégrant de ce fait l'évolution récente. Ces modèles théoriques qui sont issus de nos propres travaux de recherche, ont été déterminés à partir des récurrences émergeant de l'analyse comparative de l'organisation spatiale de chaque centre.

LE FAIT URBAIN RÉUNIONNAIS

Définir le fait urbain dans le contexte insulaire est une opération délicate à mener. En effet, dans le vécu quotidien, tous les centres agglomérés, chefs-lieux des communes, sont perçus en tant que «villes». Cette simple expression: «*mi sava an vil*» («je m'en vais en ville»), de la part de l'habitant de la campagne, suffit à qualifier cet espace par essence différent du sien; celle-ci: «*mi rès an vil*» («j'habite en ville»), marque clairement l'appartenance à une communauté particulière et l'accès à la modernité pour celui qui la formule. Une telle perception de l'espace n'est sans doute pas dénuée de tout fondement et révèle bien un certain souci de distinction entre deux mondes par essence différents, la ville et la campagne, mais elle ne suffit pas pour autant à rendre compte de la réalité urbaine insulaire.

COMMENT SE DÉFINIT LA VILLE RÉUNIONNAISE?

Pour certains aménageurs, notamment parmi ceux qui sont chargés de mettre en œuvre la politique de la ville, il apparaît commode de définir l'urbain à partir d'un certain seuil de densité de population. Si ce critère en lui-même semble pertinent dans la mesure où une concentration humaine importante par rapport au reste de l'espace environnant est bien la caractéristique première de l'espace urbain, il n'en reste pas moins qu'à travers cette approche fortement réductrice, deux notions essentielles sont arbitrairement amalgamées: celle de «ville» et celle de «fait urbain», qui ne sont absolument pas synonymes et encore moins interchangeables. En effet, au-delà du simple critère quantitatif de concentration d'individus sur un espace donné, il n'y a de ville que s'il y a un noyau susceptible d'unifier, de dominer, d'organiser la périphérie (Beaujeu-Garnier, 1980: 17). Par conséquent, toute concentration humaine, même si elle est porteuse du fait urbain, n'est pas automatiquement assimilable à la ville.

Peut-on se référer par ailleurs à la définition officielle proposée par l'INSEE en France pour essayer d'identifier la ville à la Réunion? Selon cette définition, sont considérées comme une unité urbaine, une ou plusieurs communes, sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations qui présentent entre elles une continuité, c'est-à-dire 200 mètres au maximum, et qui comportent au moins 2000 habitants. Or la très grande taille et l'hétérogénéité des communes réunionnaises font qu'elles comprennent presque toutes une partie urbaine et une partie rurale, ce qui ne permet pas d'utiliser la définition nationale des unités

urbaines dont l'unité de base est la commune (Pavageau, 1992: 3). Dans un premier temps, pour ses recensements, l'INSEE-Réunion avait commencé par restreindre la définition de la population urbaine au seul cadre du chef-lieu communal. Cette démarche, en elle-même, avait contribué déjà en 1974 à une généralisation abusive du terme de «ville» à l'ensemble des centres réunionnais. L'étape suivante dans l'identification des espaces urbains a été proposée par l'*Atlas des Villes* qui, en 1990, dénombrait une cinquantaine d'agglomérations pouvant être considérées comme urbaines, en fonction du poids de leur population et de leurs rôles. Ici, assez curieusement, le seuil minimal retenu pour la classification descendait à 1500 habitants, mais on pouvait noter l'apparition d'un critère supplémentaire, celui de «rôle», dans l'essai de définition.

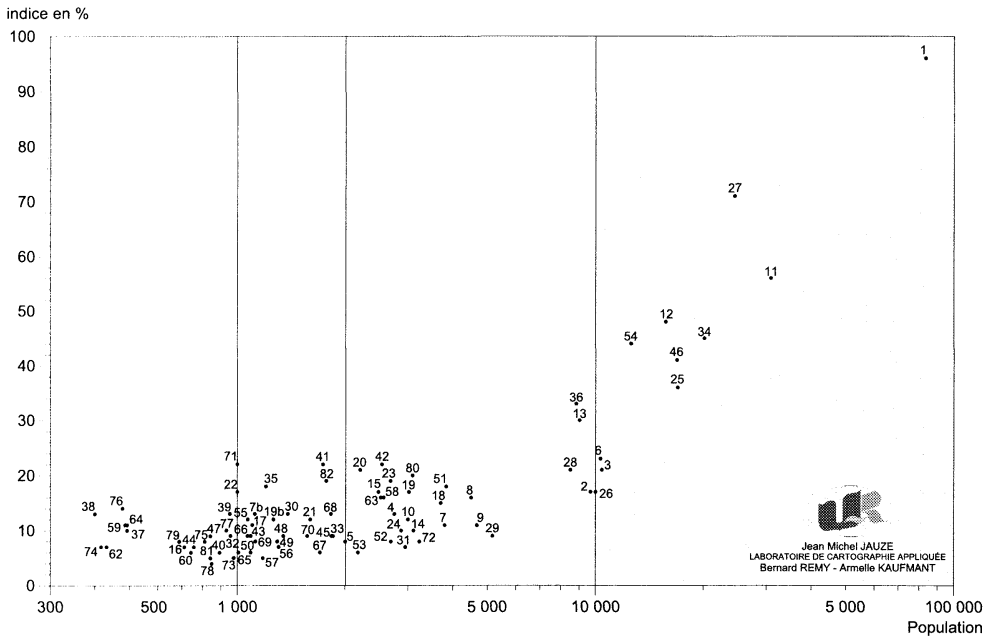
À notre sens, pour pouvoir identifier clairement les villes réunionnaises, il est indispensable de déterminer tout d'abord l'armature urbaine. Or celle-ci ne peut apparaître qu'à la suite d'une hiérarchisation de l'ensemble des centres agglomérés que compte l'île. C'est la démarche que nous avons eu l'occasion d'adopter, lorsque nous avons procédé à l'analyse du phénomène urbain dans la région Est-Nord-Est de la Réunion (Jauze, 1994: 15-33). Elle n'a pas la prétention d'être unique ni même originale, dans la mesure où il s'agit d'une technique qui a été souvent employée par les géographes pour hiérarchiser les centres urbains. Seuls les critères varient d'un chercheur à l'autre, en fonction des espaces considérés. Ainsi, dans la sphère indianocéanique, elle a été utilisée successivement pour définir l'armature urbaine de Madagascar (Lebourdieu, 1982) et celle de la Réunion (Lefevre, 1986).

La hiérarchisation des 84 centres agglomérés réunionnais a été effectuée à partir de l'examen de trois variables constitutives des activités urbaines: *la fonction tertiaire d'encadrement, les activités économiques, le niveau d'infrastructure et d'équipement*. Chaque variable prend en compte 50 éléments de référence:

- fonction tertiaire d'encadrement: administration centrale, services économiques et financiers, postes et télécommunications, justice, santé, travail et emploi, éducation, police, affaires maritimes, etc.;
- activités économiques: industries, BTP, commerces, transports, activités liées au tourisme, activités financières, assurances, services marchands, artisanat, etc.;
- niveau d'infrastructure et d'équipement: infrastructure hôtelière, équipements éducatifs sportifs et de santé, infrastructures de communication, dépôts, télécommunications, voirie, marchés, assainissement, services de secours, etc.

Chaque variable a donné lieu à une quantification sous la forme d'un indice de hiérarchisation pour chaque centre. Ainsi, dans un premier temps, trois lectures successives de la hiérarchie urbaine ont pu être réalisées à partir du croisement des effectifs de population et des indices déterminés. Dans un second temps, la hiérarchisation finale des centres a été obtenue grâce à la superposition de ces trois approches, dans un indice synthétique rapporté à la population, où chaque variable a été prise en compte à part égale, ce qui a permis alors de faire apparaître l'armature urbaine insulaire (figure 1).

Figure 1 Hiérarchisation des centres agglomérés réunionnais en fonction de l'indice synthétique en 1993 (voir la légende en annexe)



UNE ARMATURE MACROCÉPHALIQUE ET UN RÉSEAU URBAIN PÉRIPHÉRIQUE

L'armature urbaine réunionnaise est commandée par la plus grosse agglomération, Saint-Denis (83 414 hab.), dont la primatialité, outre sa dimension économique et culturelle, se définit à travers son triple statut de chef-lieu départemental, de capitale régionale et de capitale insulaire. La ville de second rang, Saint-Pierre, qui peut être considérée comme un pôle régional d'équilibre dans le sud, ne compte que 24 450 habitants, soit environ 3,5 fois moins que Saint-Denis. Dans la strate immédiatement inférieure on dénombre six villes que l'on peut qualifier de taille moyenne à l'échelle de l'île et dont les effectifs agglomérés s'échelonnent entre 12 000 et 31 000 habitants. Il s'agit, par ordre d'importance, des centres suivants: Le Port, Saint-Paul, Le Tampon, Saint-Benoît, Saint-André et Saint-Louis. Le troisième niveau ne compte que deux centres qui font figure de petites villes: Saint-Joseph (8827 hab.) et la station balnéaire de Saint-Gilles-les-Bains (9018 hab.). Dans la strate suivante prennent place sept centres dont la population est comprise entre 2000 et 10 000 hab. et qui se définissent à partir de notre approche comme des gros bourgs semi-urbains. C'est le cas de Cilaos, Bois-de-Nèfles-Moufia, Saint-Leu, Ravine-des-Cabris, Sainte-Suzanne, La Montagne et Sainte-Marie. Les niveaux inférieurs sont composés de 67 centres, où l'aspect rural prédomine et qui se subdivisent en 16 bourgs, 16 villages-centres et 35 villages. Si l'on tient compte également des centres à caractère semi-urbain, c'est au total 68,38 % de la population agglomérée qui se trouve concentrée dans ces espaces.

Cette approche de la définition du fait urbain, qui s'est appuyée sur les deux composantes fondamentales de la ville (la population et ses fonctions), nous a permis de constater qu'au-delà d'un certain seuil numérique (9000 hab.), il existait une relation très forte entre le poids démographique du centre et sa place dans l'armature urbaine. À l'inverse, en dessous de ce seuil, il n'y a plus de corrélation manifeste entre les deux variables. Autrement dit, au niveau des centres composant les strates supérieures de l'armature urbaine, les équipements et services offerts correspondent bien à l'effectif de population desservie et la fonction de ces centres apparaît en quelque sorte conforme à leur place dans la hiérarchie urbaine. Par contre, en ce qui concerne les niveaux inférieurs, cette relation est faussée. Compte tenu des résultats de cette approche, il semble donc que la notion de ville dans l'île puisse être associée à ce seuil numérique de 9000 habitants. Comme on peut le constater, on est bien loin des 2000 habitants officiellement retenus par l'INSEE, seuil ayant déjà fait par ailleurs l'objet de vives critiques (Lefevre, 1986: 1875).

Du fait de ses caractéristiques physiques et en raison de l'histoire de sa mise en valeur, la Réunion possède un réseau urbain de type périphérique qui souligne un double déséquilibre de son territoire (figure 2). Celui-ci se traduit, tout d'abord, par une opposition entre les Bas, c'est-à-dire la région du littoral et des basses pentes (altitudes inférieures à 600 m) et les Hauts (pentes externes au-dessus de 600 m, plateaux de la Plaine des Palmistes et de la Plaine des Cafres et cirques). Le premier espace s'identifie comme étant fortement urbanisé et tertiairisé; il polarise l'ensemble des activités économiques, à l'intérieur des dix agglomérations ayant le statut de ville et composant les strates supérieures de l'armature urbaine. Le second est sous-peuplé (moins de 3 % de la population insulaire), sous-urbanisé, et présente toutes les caractéristiques d'un espace à la traîne. Dans ce contexte, le centre géographique de l'île se définit donc comme une périphérie, tandis que la périphérie côtière s'impose à l'évidence comme le centre dynamique, s'appuyant sur un réseau de distribution et de circulation relativement bien structuré. Le déséquilibre se manifeste ensuite à l'intérieur même de la région du littoral et des basses pentes où quatre faciès urbains s'individualisent nettement (Lefevre, 1996: 144). Le premier, celui du nord-ouest, associe le dynamisme de la capitale Saint-Denis à celui de la ville industrielle du Port distante d'une vingtaine de kilomètres; c'est le poumon de l'île. Le second, dans le sud, s'articule autour de la ville de Saint-Pierre, sous-préfecture qui, par sa fonction commerciale et administrative, s'impose comme un véritable centre régional. Le troisième faciès est celui du littoral ouest (Saint-Paul, Saint-Gilles les Bains, Saint-Leu), où l'urbanisation a profité du développement des équipements et des infrastructures, notamment de la modernisation du réseau routier, en relation avec la mise en tourisme de cet espace à vocation balnéaire. Le quatrième et dernier faciès, au nord-est, se distingue par un certain retard dans l'urbanisation, en raison principalement d'une emprise très forte de la grande plantation sucrière pendant longtemps. Ce faciès se caractérise par une bipolarisation de l'espace à partir des deux villes centrales moyennes, Saint-André et Saint-Benoît, aux fonctions complémentaires, après avoir été longtemps concurrentes (Jauze, 1997: 370).

Conscients de l'existence de ce réseau urbain anisotrope fortement préjudiciable à un développement harmonieux du territoire, les pouvoirs publics (Conseil Général et Conseil Régional), à travers les différents organismes œuvrant dans le domaine

de l'aménagement (Direction Départementale de l'Équipement, Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt, Association pour la Promotion Rurale, Chambre de Commerce et d'Industrie, etc.) ont voulu ouvrir le débat le plus large possible autour de la politique de rééquilibrage du territoire. Témoin, le forum-débat «Ville-Habitat-Aménagement» organisé du 8 avril au 14 décembre 1993, conjointement par le Plan Urbain, la Direction Départementale de l'Équipement, le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement et l'Université. Ou encore le séminaire sur la structuration des bourgs, organisé à la Plaine des Palmistes en décembre 1994, à l'initiative du Commissariat à l'Aménagement des Hauts. Tous ces efforts de concertation se sont concrétisés à l'intérieur d'un SAR (Schéma d'Aménagement Régional) adopté en 1995 et dont l'objectif est la réduction des disparités spatiales engendrées par une urbanisation jusqu'à présent non contrôlée. Ainsi, le développement urbain des dix prochaines années devra se faire en s'appuyant d'une part sur l'armature existante et d'autre part sur la structuration des bourgs ruraux qui sont appelés à accueillir le développement urbain à mi-pente (SAR, 1995: 78) (figure 2).

Concernant le rééquilibrage des différents faciès urbains littoraux, un premier projet du SAR en 1990 avait proposé une action intéressante, à savoir le développement de «pôles d'équilibre», qui aurait permis de passer d'un territoire fortement polarisé, où par sa taille Saint-Denis domine de loin les autres agglomérations, à un territoire mieux équilibré (SAR, 1990: 9). Les différents «pôles d'équilibres» alors retenus étaient: Saint-Denis, dans le Nord, le «binôme» Le Port-Saint-Paul, pour l'Ouest, la structure tripolaire Saint-Pierre-Le Tampon-Saint-Louis au Sud, et enfin, le «binôme» Saint-André-Saint-Benoît pour l'Est. Mais assez curieusement cette option «pôles d'équilibre» n'apparaît plus dans le projet final du SAR retenu en 1995, où l'on ne parle que de «densification des agglomérations», «d'armature urbaine existante qu'il convient de conforter face au saupoudrage urbain».

La structuration des bourgs passe par trois grands principes: l'aménagement des centres bourgs et la réalisation d'une trame de voirie autour de laquelle se greffera une structure de village; la programmation volontariste d'équipements structurants (sportifs, éducatifs, culturels, administratifs, etc.) éventuellement sous forme de centres ruraux à vocation multiple; une approche par quartier, avec un souci d'organisation de l'habitat, préservant un cadre de vie compatible avec le tissu social existant (SAR, 1995: 70).

Certes, il est encore trop tôt pour prétendre pouvoir mesurer raisonnablement les effets de cette politique de rééquilibrage. Toujours est-il que des efforts évidents ont été accomplis en faveur de l'équipement et de la structuration des bourgs des Hauts. L'urbanisation de ces agglomérations rurales est une possibilité à laquelle il est permis de croire, dans la mesure où elle s'inscrit dans une politique globale de développement des Hauts rassemblant autour d'un Plan d'Aménagement des Hauts (PAH) différents secteurs de la vie économique (agriculture, forêt, artisanat, tourisme, etc.). Ce plan bénéficie pour l'heure d'une promotion due à la montée en puissance d'un secteur particulier, celui du «tourisme vert», qui semble avoir un certain avenir dans l'île. Toutefois, le type d'urbanisation induit par cette activité restera limité principalement aux bourgs bénéficiant de quelques atouts particuliers et porteurs de ce fait de potentialités touristiques: Salazie, Hell-Bourg, Cilaos, la

Plaine des Palmistes et la Plaine des Cafres. Par ailleurs, la densification supposée de ces bourgs d'altitude par montée des habitants des Bas semble être quelque peu illusoire; ces derniers ont déjà le plus grand mal à pouvoir retenir sur place leur propre population. En réalité, le vrai défi qui s'impose à ce plan se situe au niveau du développement des équipements et infrastructures d'accompagnement nécessaires, notamment par l'amélioration de la desserte de ces espaces qui pourront être ainsi intégrés dans des réseaux structurants. Pour l'heure, il semblerait que les centres de Hauts de l'ouest et du sud, mieux reliés entre eux par un réseau de circulation à mi-pente d'une part, et avec les centres urbains du littoral d'autre part, soient mieux placés que ceux de l'est nettement plus défavorisés, pour recevoir ce type de densification. Enfin il convient de rajouter que le déséquilibre nord-sud semble s'atténuer quelque peu avec la densification du «triangle urbain» du sud: Saint-Pierre, Le Tampon, Saint-Louis, ensemble de plus de 90 000 habitants qui s'oppose de plus en plus à la domination de Saint-Denis (Ah-Son et Froute, 1997: 26)

LES FACTEURS D'URBANISATION DE L'ESPACE INSULAIRE

Trois facteurs essentiels interviennent dans l'explication de l'évolution urbaine contemporaine: le premier d'ordre historique, le second démographique et le troisième de nature économique. En réalité, le second et le troisième apparaissent intrinsèquement liés au premier, dans la mesure où le changement de statut intervenu en 1946 a eu des répercussions extrêmement fortes, d'une part sur la croissance naturelle, et d'autre part sur la structure économique du pays. Toutefois, il importe d'analyser séparément chacun de ces facteurs, afin d'en dissocier les effets, dans la mesure où non seulement ces derniers s'inscrivent dans une perspective diachronique, mais où ils ont induit aussi des compositions différentes au niveau de la structure urbaine.

LE LEGS DE L'HISTOIRE: COLONISATION ET DÉPARTEMENTALISATION

Une évidence s'impose face à la situation urbaine de l'île en 1946: la colonisation n'a été qu'un faible moteur d'urbanisation. La croissance de la capitale insulaire dionysienne n'exclut pas le développement des petits centres secondaires, au premier rang desquels se place la ville nouvelle du Port, mais ce développement reste dans des limites modestes (Lefevre, 1986: 635). Cette faiblesse urbaine apparaît tout à fait logique compte tenu de son cadre contextuel, car la raison du peuplement de l'île fut et demeure la mise en valeur du sol par des cultures tropicales; les colons y sont depuis le début des planteurs, des habitants résidant sur leur terre ou à proximité, groupés en hameaux, en écarts ou îlets (Defos du Rau, 1960: 635). Les seuls centres ayant profité véritablement de la colonisation pour se hisser au rang de ville sont Saint-Paul, Saint-Denis, Saint-Pierre et Le Port. Toutefois, le statut «privilegié» de ces quatre agglomérations ne repose en réalité que sur des bases purement conjoncturelles, marquées par la nécessité du moment. Le cas de Saint-Paul est à cet égard tout à fait exemplaire. Première ville ayant vu le jour sous la colonisation, cette porte insulaire était destinée à devenir la capitale de la colonie. Pourtant elle sombra dans un profond marasme après le choix du gouverneur La Bourdonnais de transférer la fonction de commandement à Saint-Denis, petite bourgade qui prit alors son essor, grâce à ses nouvelles fonctions économiques et administratives. La création de la ville de Saint-Pierre obéissait quant à elle à la

nécessité de créer un comptoir dans le sud de l'île, afin de collecter et d'évacuer la production agricole de l'arrière-pays et également de ravitailler les populations locales. Cette nécessité répondait à l'éloignement de la capitale située au nord, dans un environnement où la circulation était relativement malaisée. Enfin, la ville nouvelle du Port ne devait son existence qu'au choix de son site favorable au creusement d'un port devenu indispensable au développement économique de l'île. Saint-Denis, la capitale, ne possédait en effet qu'une rade très inconfortable, dangereusement exposée aux houles cycloniques dévastatrices, qui de surcroît ne correspondait plus aux impératifs d'un trafic maritime en augmentation constante.

À part ces quatre centres urbains, il existait bien ailleurs quelques bourgs, comme Saint-Benoît dans l'est, Saint-Leu dans l'ouest et Saint-Louis dans le sud, mais à titre d'indication, la seule population de Saint-Denis en 1941 (22 502 hab.) représentait le double de celle de l'ensemble de ces bourgs réunis (soit 10 025 hab.). Les autres villages nés de la progression du mouvement d'occupation des terres, aussi bien vers l'ouest et le sud que vers l'est et l'intérieur, ne possédaient pas suffisamment d'habitants pour pouvoir prétendre à une quelconque organisation de type urbain (Jauze, 1994: 221).

Le changement de statut politique, intervenu en 1946 grâce à la loi de départementalisation, eut des répercussions dans l'île à partir des années 1950. Il s'agissait pour la France d'amener ce tout jeune département au même niveau que ses homologues métropolitains, d'où la nécessité d'un rattrapage rapide dans tous les domaines possibles. S'il est indéniable que l'effort de modernisation et d'équipement qui s'ensuivit eut des retombées bénéfiques sur l'ensemble de l'espace insulaire, ce sont avant tout les centres agglomérés qui en furent les premiers bénéficiaires. En effet, il était d'une part plus facile et surtout plus rentable d'équiper des espaces déjà relativement peuplés, et d'autre part, il s'agissait de doter les différents chefs-lieux communaux des équipements et services nécessaires afin qu'ils puissent jouer véritablement le rôle qui leur était désormais dévolu au sein de leur territoire administratif. C'est l'époque où l'on verra s'installer les grands services administratifs, ainsi que les services économiques et financiers. Bien évidemment, dans la plus pure tradition centralisatrice française, la capitale hérita de l'ensemble de ces services, asseyant ainsi définitivement son pouvoir de commandement sur la totalité de l'espace insulaire. Toutefois, les autres agglomérations ne demeurèrent pas en reste, car partout s'édifièrent des maisons forestières, des bureaux de postes, des gendarmeries, en même temps qu'on commençait la reconstruction d'églises, d'écoles et de mairies cyclonées (Defos du Rau, 1960: 582).

L'urbanisation de l'île profita également, durant cette phase d'équipement et de modernisation, d'une élévation notable du niveau de vie des Réunionnais, grâce aux différentes aides sociales étendues au département, à partir de 1947, ainsi qu'au SMIG (salaire minimum interprofessionnel garanti) institué en mars 1951. Mais le plus intéressant dans cette dynamique sociale demeure sans nul doute l'apparition d'une nouvelle classe sociale urbaine, celle des petits fonctionnaires, née de l'installation des nouveaux services étatiques qui nécessitaient une main-d'œuvre abondante. L'élévation générale du niveau de vie eut une double répercussion, tout d'abord sur la consommation, qui donna l'impulsion nécessaire au commerce local, ensuite sur l'habitat. L'élégance et le confort relatif des nouvelles demeures

suscita l'émulation; l'urbanisme, importé avec la départementalisation, sut y imposer sa marque souvent très critiquée, et le souci du rationnel et du durable en face de l'«à peu près» créole poussa les gens à essayer la construction en dur (Defos du Rau, 1960: 583). Autrement dit les centres agglomérés réunionnais avaient perdu progressivement leur allure de village africain pour se parer de leurs nouveaux habits «à la française».

C'est la départementalisation qui a véritablement réussi à créer l'image de la ville à la Réunion. Dès lors va se mettre en place une dichotomie caractéristique entre le milieu rural et le milieu urbain, s'inscrivant à la fois dans les faits et dans les esprits. Dans les faits, en ce sens que la croissance et la modernisation se sont effectuées beaucoup plus rapidement, surtout en ville. Dans les esprits, dans la mesure où l'appartenance à un monde ou à l'autre était, pour beaucoup, synonyme d'un *standing* et de réussite sociale, ou à l'inverse, de retard. Compte tenu de l'existence de cette nouvelle mentalité, il n'était pas rare de voir des ruraux ayant atteint un certain niveau d'instruction migrer vers la ville, non pas forcément dans l'espoir d'y trouver du travail, mais bien parce que cette séparation ville-campagne, avec les valeurs qui y étaient alors attachées, constituait déjà une réalité bien présente.

CROISSANCE NATURELLE ET MIGRATIONS

La période départementale consacre une forte poussée démographique en raison d'une très nette amélioration des conditions d'hygiène et de santé d'une part, et d'autre part, des conditions de vie, se traduisant notamment par un régime alimentaire plus équilibré. En l'espace de 12 ans, de 1948 à 1959, la population de l'île augmenta de 37,8 %. Les espaces agglomérés furent les premiers à ressentir les effets de cette croissance importante. En réalité, on peut distinguer trois grandes phases distinctes dans l'évolution démographique des centres urbains (tableau 1).

Tableau 1 Évolution de la population réunionnaise de 1954 à 1990
(accroissement annuel en %)

	1954-67	1967-74	1974-82	1982-90
Population urbaine	4,7	2,11	1,08	1,78
Population agglomérée	5,7	2,46	1,19	1,92
Population insulaire	3,26	2,05	0,90	1,86

Sources: Lefevre (1986) - INSEE (1992).

Au cours de la première période, qui va de 1954 à 1967, la population urbaine enregistre une croissance de 4,7 % par an, ce qui ne se vit plus par la suite, alors que la population insulaire, elle, n'augmenta que de 3,26 %. Cette dynamique répond à la conjonction de deux facteurs déterminants. Tout d'abord, la croissance naturelle généralement forte sur la période (environ 32 %). À titre d'indication, le

taux de fécondité féminine était alors de 20,6 % en moyenne, contre 7,8 % pour la métropole. Ensuite, le mouvement d'exode rural déclenché aux alentours de 1950, époque où les villes commençaient à être véritablement équipées en réseaux de distribution d'eau et d'électricité, en services de santé, et également en commerces, et par conséquent, à exercer leur pouvoir d'attraction sur les campagnes environnantes.

Pendant cette période, c'était la capitale qui détenait le record d'augmentation de la population, avec un taux annuel de 6,14 %. Mais trois autres agglomérations la suivaient de très près, avec un taux moyen de 5,6 %: Saint-Benoît, Saint-Paul et Saint-Joseph. La croissance plus importante de la population de Saint-Denis correspondait à ses fonctions et à sa dynamique de développement. Saint-Benoît et Saint-Paul ne faisaient que commencer à retirer les bénéfices de leur accession au grade de sous-préfecture, tandis que dans le sud la croissance de l'effectif aggloméré de Saint-Joseph s'inscrivait dans la définition de ce rôle naissant de la ville comme centre de modernité dans un milieu profondément rural.

La deuxième période qui s'ouvre à partir de 1967 se caractérise par un ralentissement progressif de la croissance des effectifs agglomérés jusqu'en 1982 (tableau 1). De 1967 à 1974, l'accroissement de la population urbaine demeura encore légèrement supérieure (2,11 %) à celle de la population insulaire (2,05 %). La Réunion sembla avoir atteint son seuil d'équilibre, avec ces taux relativement voisins. Le déclin de l'augmentation des effectifs urbains s'accentua sur la période intercensitaire suivante (1974-1982) qui n'enregistra qu'un taux annuel de 1,08 %. Mais il faut bien noter que cette phase s'inscrit dans un mouvement d'ensemble de la population insulaire dont la croissance annuelle est alors tombée à 0,9 %. En dehors d'un accroissement naturel moindre qui permet d'expliquer cette évolution, il faut faire intervenir également deux autres facteurs. Le premier a trait à l'apparition d'un flux migratoire à destination de la France, par le biais du BUMIDOM (Bureau de Migrations des Départements d'Outre-Mer) qui vint ralentir quelque peu le mouvement d'exode rural. Le second procède de l'évolution du processus de la départementalisation dont les effets finirent par se faire sentir également au niveau des campagnes.

Pour la période 1967-1974, ce sont les villes de Saint-Paul et du Port qui enregistrèrent l'accroissement annuel de population le plus important, avec respectivement 3,29 % et 2,8 %. La capitale, elle, ne vit son effectif progresser que de 2,31 % par an. De 1974 à 1982, alors que la croissance de la population de Saint-Denis tomba à son niveau le plus bas (0,21 %), inférieur même au taux insulaire (0,9 %), celle du Port se poursuivit, avec un gain annuel s'établissant encore aux alentours de 2,46 %. En observant l'évolution de la population de cette dernière de 1954 à 1982 (tableau 2), on s'aperçoit alors qu'elle fut la seule agglomération à avoir connu véritablement une croissance soutenue de son effectif qui fut multiplié par 2,5. Ici, outre un croît naturel important, en raison de la présence d'une masse ouvrière à fort taux de natalité, il faut noter également l'existence d'un mouvement continu d'arrivées de populations en provenance des écarts ruraux des communes voisines, attirées là sans doute par la perspective d'un emploi.

Tableau 2 Croissance annuelle de la population des principales villes réunionnaises de 1954 à 1990 (%)

	1954-67	1967-74	1974-82	1982-90
Saint-Denis	6,14	2,31	0,21	1,29
Le Port	4,30	2,87	2,46	1,59
Saint-Paul	5,61	3,29	-0,29	-0,15
Saint-Louis	1,95	0,77	-1,75	1,84
Saint-Pierre	1,48	1,51	-0,28	0,87
Le Tampon	4,81	2,26	1,81	1,86
Saint-Joseph	5,62	0,65	-0,59	0,75
Saint-Benoît	5,71	1,92	0,93	1,56
Saint-André	4,24	1,38	3,61	2,21

Sources: Lefevre (1986) - INSEE (1992).

La troisième phase de l'évolution de la population urbaine (1982-1990) se distingue de la précédente par au moins deux aspects essentiels. Tout d'abord, on note une légère reprise de la croissance des effectifs agglomérés (1,92 %), qui s'inscrit dans un mouvement d'ensemble insulaire (1,86 %). Celle-ci apparaît comme le résultat combiné de deux facteurs: d'une part, le passage à l'âge fécond des générations nombreuses de femmes nées dans la décennie 1960; d'autre part, la forte diminution de l'émigration, comparée à celle de la décennie 1970, et la croissance de l'immigration, avec des arrivées plus nombreuses de métropolitains et des retours plus fréquents de Réunionnais installés en France (INSEE, 1992: 40).

Le mouvement d'exode rural depuis la départementalisation enregistra une modification structurelle qui s'inscrivait à la fois dans le temps et dans l'espace.

Dans un premier temps, il semblerait bien que le mouvement ait été surtout d'origine psychologique, et c'est cette motivation qui avait prédominé durant la première phase que l'on pourrait qualifier de «mirage de la ville». Au cours de cette première phase, on avait assisté à une descente importante des habitants des écarts communaux, ainsi que des Hauts, vers les centres urbains côtiers. Cette migration obéissait avant tout à une volonté de fuir le milieu rural, avec son côté arriéré et son inconfort. C'étaient les premiers «papillons» attirés par les lumières de la ville. Ils venaient grossir la population des bidonvilles périphériques et la gêne de vivre dans les taudis des quartiers de Saint-Denis était largement compensée à leurs yeux par le fait qu'ils pouvaient aller au cinéma le dimanche avec un beau complet et des souliers jaunes, et que c'était moins pénible que d'être «haleur de pioche», c'est-à-dire ouvrier agricole (Defos du Rau, 1960: 467).

La seconde période se caractérise par une sorte de stabilisation du phénomène, due en majeure partie à la modernisation du milieu rural. Les bourgs secondaires et les écarts ruraux, après un certain retard, se sont dotés à leur tour d'équipements et des services décentralisés, notamment en matière d'administration et de santé. La population rurale est alors moins disposée à migrer vers la ville et ceux qui partent ne le font surtout qu'en raison de l'emploi.

La troisième phase, contemporaine, présente une sorte de continuité avec la période précédente, en ce sens que les campagnes continuent à s'équiper et à se moderniser. Mais c'est une rupture, dans la mesure où elle consacre un certain éclatement du flux de migrants, en même temps qu'un mouvement d'inversion de celui-ci. En effet, bien que les arrivées en provenance de la campagne continuent à se produire, celles-ci sont alors beaucoup plus sporadiques. Ensuite, le mouvement s'effectue également entre les zones campagnardes, par des déplacements massifs de ruraux vers des lotissements sociaux créés dans les écarts agglomérés. Enfin, de plus en plus, on assiste à l'installation de populations d'origine citadine en milieu rural, à l'intérieur de lotissements de type aisé ou de moyen *standing*, ou encore dans des résidences pavillonnaires individuelles.

En résumé, dans un premier temps, l'exode rural a contribué à renforcer l'image de la ville dans le vécu quotidien, tout en participant à la densification du tissu urbain. Dans un second temps, les relations villes-campagnes se sont clarifiées, avec une certaine affirmation des rôles respectifs. Enfin, dans un troisième temps, la ville s'est répandue sur la campagne, consacrant un mouvement naissant de périurbanisation. En somme, on retrouve là les trois phases classiques de la croissance urbaine, avec tout d'abord, la périphérie (la campagne) en attente ou délaissée, puis la périphérie dominée et, enfin, la périphérie intégrée (Jouve *et al.*, 1994: 82).

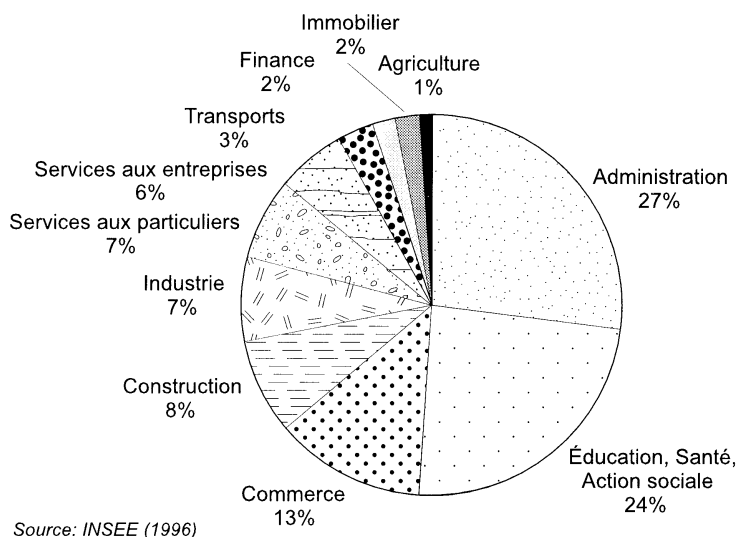
LA DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE: TERTIAIRISATION ET SOUS-INDUSTRIALISATION

Les centres urbains réunionnais montrent une nette prédominance de la fonction tertiaire sur celle de production; à cet égard, on peut dire que les villes réunionnaises sont filles de l'administration et des services.

La départementalisation décidée en 1946 avait pour but d'amener progressivement l'île au niveau de la France et le développement économique faute, pensait-on, de grandes possibilités d'industrialisation, devait s'appuyer essentiellement sur la création d'activités tertiaires (Lefevre, 1975: 18). En 1946, le secteur tertiaire n'employait que 28,04 % de la population active. Cette part atteignait déjà près de 50 % en 1967 et s'établissait à 69,08 % en 1982. En 1994, l'INSEE estimait que 84 % des emplois salariés appartenaient au tertiaire (figure 3). À l'intérieur de ce secteur, ce sont surtout les services marchands, ainsi que les commerces, qui ont connu un essor extraordinaire avec respectivement 113,09 % et 69,71 % d'augmentation des actifs employés entre 1982 et 1993. Bien évidemment, le gonflement exceptionnel de ces activités s'est effectué en priorité au niveau des centres urbains. En 1985, les agglomérations urbaines regroupaient 67,62 % des commerces de l'île, 66,18 % des services, 100 % des unités de finance et d'assurance,

ainsi que 74,14 % des services liés au tourisme et au transport. En seconde place, pour la création d'emplois, après les services marchands, arrive l'administration au sens large du terme, branche urbaine par excellence. À titre d'indication, il faut savoir que les salaires versés par l'administration publique représentaient 22 % des revenus des ménages en 1994¹.

Figure 3 L'emploi salarié par secteur en 1994



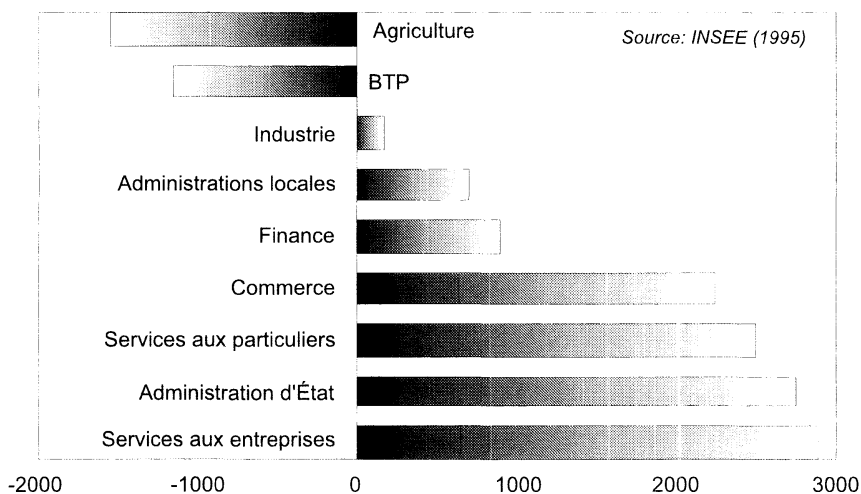
Dans ce contexte de tertiairisation de l'économie urbaine, les deux plus grosses agglomérations, Saint-Denis et Saint-Pierre, se sont taillé la part du lion, en concentrant une part importante d'emplois du secteur public. En 1946, à Saint-Denis, le tertiaire occupait environ 40 % des actifs; cette proportion est passée à 85 % en 1990, ce qui signifie que depuis la départementalisation jusqu'à cette date, il y a eu chaque année plus de 1 % d'actifs supplémentaires employés dans ce secteur. À Saint-Pierre, le tertiaire n'occupait que 15 % de la population active urbaine en 1946, mais 81 % en 1990; le gain sur la période a été supérieur à celui enregistré dans la capitale même (Châtelain, 1993: 92). En 1990, Saint-Denis concentrait à elle seule environ 43 % des emplois tertiaires de l'île et plus de 47 % des emplois du secteur public. D'autre part, la ville rassemblait environ 25 % des unités de commerce et 40 % de l'ensemble des unités de service autres que celles de la fonction publique, où dominent les activités financières et d'assurance. Dans le cas de Saint-Pierre, le développement urbain s'est appuyé à la fois sur le poids des fonctions d'encadrement, lui permettant d'assurer son rôle de centre régional d'équilibre par rapport à Saint-Denis, et sur la fonction de centre commercial.

Évidemment, les autres agglomérations urbaines ont également participé à ce mouvement de tertiairisation de l'économie réunionnaise. Ainsi, Saint-Paul montre

une nette prédominance des services administratifs, des services privés et des commerces de détail où le rapport à la population (1/58) est le plus favorable, comparé à celui de Saint-Denis (1/87) et à celui de Saint-Pierre (1/87) (Miranville, 1991: 75). De même, dans la région Est, on peut remarquer l'émergence de Saint-Benoît et de Saint-André, respectivement en tant que centre de service et centre commercial, et l'importance des activités de service comme moteur essentiel de la croissance des petits centres secondaires (Jauze, 1994: 242).

Par contre, même si ces villes agglomèrent environ 70 % des entreprises réunionnaises, la production industrielle n'a jamais été et ne sera jamais leur fonction économique première. La distribution des entreprises sur leur espace est à cet égard très révélatrice, avec 65,86 % des unités consacrées au commerce, 26,42 % aux activités de service et uniquement 7,72 % à l'industrie. Cette situation tient avant tout à un contexte géographique et économique défavorable à l'industrialisation de ce territoire éloigné de ses fournisseurs et de ses clients éventuels, et de surcroît handicapé par une main-d'œuvre relativement chère. En 1946, uniquement 13,36 % des actifs étaient employés dans le secteur secondaire; en 1961, cette part réussissait à grimper jusqu'à 22,51 %, pour redescendre à 15,07 % en 1994. Il suffit de jeter un coup d'œil au graphique de l'évolution de l'emploi salarié entre 1989 et 1993 (figure 4) pour se rendre compte de la faiblesse du secteur industriel, au regard de l'évolution des autres secteurs.

Figure 4 Évolution du nombre d'emplois dans les secteurs (1989-1993)



Trois villes, Saint-Denis, Saint-Pierre et Le Port se distinguent de l'ensemble des centres urbains en regroupant à elles seules environ 71 % des PMI (petites et moyennes entreprises) de l'île. Toutefois, le secteur secondaire n'arrive pas à employer plus de 14 % de la population active dans les deux premières villes. Le Port, dont la genèse et l'évolution sont indissociables de l'histoire de l'installation

de l'infrastructure portuaire, s'impose à l'heure actuelle comme la seule véritable ville industrielle de la Réunion. En 1982, 41,1 % des actifs qui y avaient un emploi étaient occupés dans le secteur secondaire et, en 1995, l'industrie représentait à elle seule 54,95 % des emplois offerts par l'ensemble des entreprises inscrites à la CCIR (Chambre de commerce et d'industrie de la Réunion), contre 19,34 % pour le commerce et 25,7 % pour les services. Hormis les trois cas que nous venons de citer, tous les autres centres urbains présentent une carence marquée de leur secteur industriel.

LES MODÈLES DE VILLES RÉUNIONNAISES

La conjonction des facteurs historiques, politiques, économiques et sociaux a fortement influencé l'organisation spatiale réunionnaise, tant au plan de la répartition des centres, comme nous l'avons vu, qu'à celui de la structuration de l'espace urbain proprement dit, où deux modèles se sont constitués distinctement. Le premier, qui est un héritage direct du système colonial de plantation, apparaît plus authentique en ce sens qu'il est l'exact reflet de la réalité réunionnaise. Le second, issu de l'évolution socioéconomique récente déclenchée par la départementalisation, a tendance à se rapprocher progressivement du modèle urbain français et par conséquent à gommer la structure originelle.

LE MODÈLE URBAIN ANCIEN HÉRITE DE LA STRUCTURE DE PLANTATION

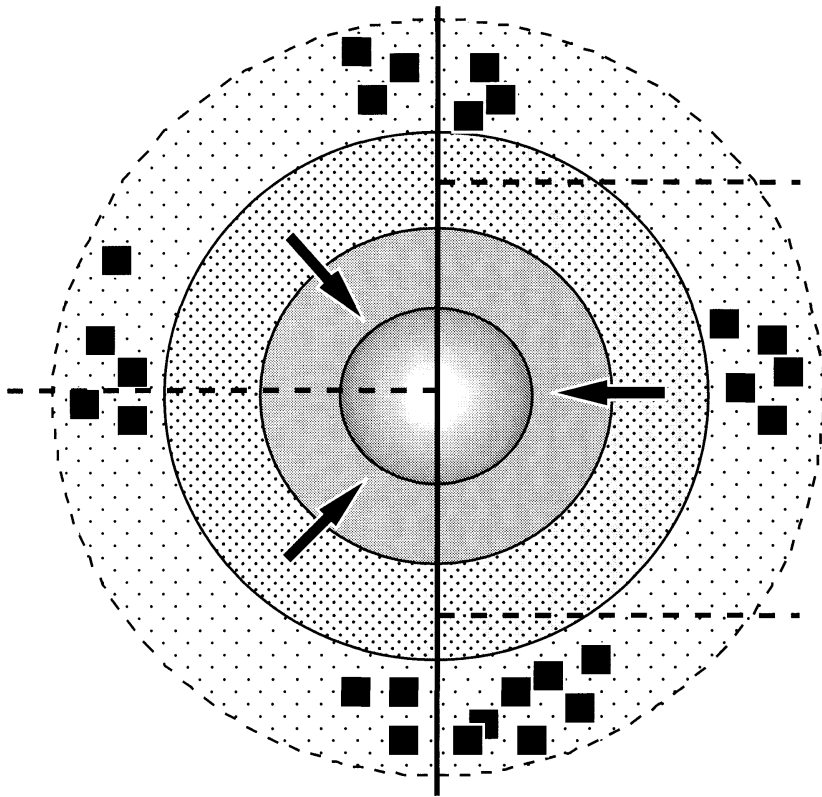
C'est le type d'organisation de l'espace urbain qui a pris naissance avec la société coloniale qui a perduré jusque dans les années 1960 environ. C'est un modèle centre-périphérie, reproduisant les rapports sociaux de l'économie rurale de plantation. Ainsi, la structure de la ville ancienne reflète dans ses grandes lignes l'organisation socio-spatiale de l'exploitation sucrière (usine et «habitation»), dans la mesure où l'on y retrouve cette opposition caractéristique entre le centre — demeure du maître, pouvoir de décision, puissance économique, aristocratie blanche — et la périphérie — camps ouvriers, conditions d'existence misérables, descendants des anciens esclaves et engagés indiens. Les demeures, rassemblées sur les terres de l'usine, à proximité de celle-ci, vont des grandes maisons coloniales ou modernes des cadres supérieurs, aux cases serrées des ouvriers. Dans d'autres zones, la maison de maître demeure le centre vital d'une région où se dispersent les individus qui appartiennent aux divers échelons de la hiérarchie; et ici comme là, la corrélation entre position sociale, appartenance ethnique et nature de l'habitat est frappante (Benoist, 1983: 49).









Dans ce modèle ancien, les espaces centraux des villes, qui sont les mieux équipés et les plus dynamiques du point de vue économique, accueillent la classe dirigeante et la bourgeoisie blanche des gros propriétaires terriens et du grand négoce, tandis qu'à la périphérie s'entasse, dans des poches d'habitat précaire et insalubre, la masse des travailleurs qui ne participent que très peu à la vie économique en tant que consommateurs. À Saint-Denis, par exemple, le long de la rue de Paris, les élégantes villas créoles en bois rivalisent d'attrait avec les demeures de style colonial se signalant par leur colonnade caractéristique en devanture. À mesure que l'on s'éloigne vers l'extérieur, les cases se font plus modestes; on arrive aux faubourgs populeux et misérables (Defos du Rau, 1960: 448). À Saint-Pierre, on retrouve la

même configuration: jouxtant au nord-nord-est la rue des Bons Enfants, le quartier résidentiel aisé compte certaines demeures qui n'ont rien à envier à celles de la bourgeoisie dyonisienne. Au-delà de cet espace, ainsi qu'à l'ouest et au nord-ouest, les résidences aisées cèdent rapidement la place aux petites cases misérables (Lefevre, 1986: 644). Avec la départementalisation, ce modèle originel a quelque peu évolué, en ce sens qu'une nouvelle classe sociale de petits fonctionnaires est venue s'insérer entre le centre aisé et la périphérie misérable, procurant ainsi pour quelque temps une structure fortement typée aux villes réunionnaises. Celle-ci se matérialise par une zonation plus ou moins concentrique des catégories sociales (figure 5), caractérisée par une dégradation progressive des conditions de vie du centre vers la périphérie et par l'existence d'un style architectural particulier en rapport avec le niveau social. En effet, l'espace central se distingue toujours par ces somptueuses demeures de l'époque coloniale, généralement agrémentées de jardins très bien entretenus; à Saint-André, par exemple, ces résidences s'échelonnent le long de la rue de la Gare ou encore composent en majorité le quartier de Pont-Minot. La première couronne est occupée par un habitat composite: résidences cubiques en dur avec un étage, ou encore villas pavillonnaires, témoignage de la présence des fonctionnaires de la première génération, ainsi que des coquettes cases créoles en bois sous tôle qui sont apparues progressivement avec l'augmentation et la diversification de cette classe sociale de petits fonctionnaires, à laquelle est venue s'ajouter celle des ouvriers de catégorie supérieure. Ainsi, dans le cas de Saint-André, ce sont les quartiers péricentraux qui se sont densifiés progressivement à Pont-Auguste (au nord), Terre-Rouge (à l'ouest) et vers Mille-Roches (au sud). Enfin, la périphérie est occupée de façon ponctuelle par des poches d'habitat précaire et insalubre. Ces dernières sont composées à la fois de cases en tôle particulièrement dégradées des ouvriers et de bidonvilles abritant des chômeurs ainsi que des travailleurs au noir. Dans l'exemple cité, on retrouve cette composition à la sortie de l'agglomération, à Petit Bazar au nord, à Mille-Roches et Rivière-du-Mât les-Bas au sud et vers les quartier des Rails à l'est.

Ce modèle urbain ancien se caractérise, du point de vue économique, par une concentration extrême des activités sur un espace central limité dans son extension. Ce centre, qui regroupe l'ensemble des services administratifs et commerciaux de la ville, est traversé par un axe de communication principal: c'est la rue des Bons Enfants à Saint-Pierre, ou encore la route nationale reliant les différents centres (RN 2 à Saint-André, Saint-Benoît et Saint-Louis) véritable artère vitale, sur laquelle viennent se greffer perpendiculairement des voies secondaires le long desquelles s'échelonnent les ateliers d'artisans. Dans le cas de Saint-Denis, cette structure est un peu plus complexe, avec notamment deux axes principaux: la rue Maréchal Leclerc (commerçante) et la rue de Paris (administrative dans sa partie basse et résidentielle dans sa partie haute). L'appareil commercial, composé pour l'essentiel de petites unités, est dominé par deux catégories ethniques particulières. Le secteur du textile, de l'habillement et de l'électroménager est aux mains des Indomusulmans (les «Z'arabes») tandis que les Chinois accaparent l'essentiel du commerce boutiquier de distribution alimentaire. Ce centre regroupe également la majorité des immigrants en provenance de la France (les «Z'oreils»), fonctionnaires occupant des postes de responsabilité dans l'administration. L'éloignement causant des difficultés de recrutement, ces fonctionnaires se virent attribuer de nombreux

Figure 5 Le modèle urbain réunionnais ancien



-  Centre-ville: administrations, commerces et activités artisanales
-  Zone résidentielle: classes sociales aisées de grands propriétaires terriens et de commerçants
-  Espace de moyen standing: employés des services publics
-  Quartiers ouvriers
-  Poches d'habitat précaire et insalubre
-  Axe principal de circulation
-  Voie secondaire
-  Flux de population

avantages salariaux et fiscaux, étendus en partie à leurs collègues recrutés sur place, et ces avantages furent particulièrement élevés à la Réunion (Benoist, 1984: 220).

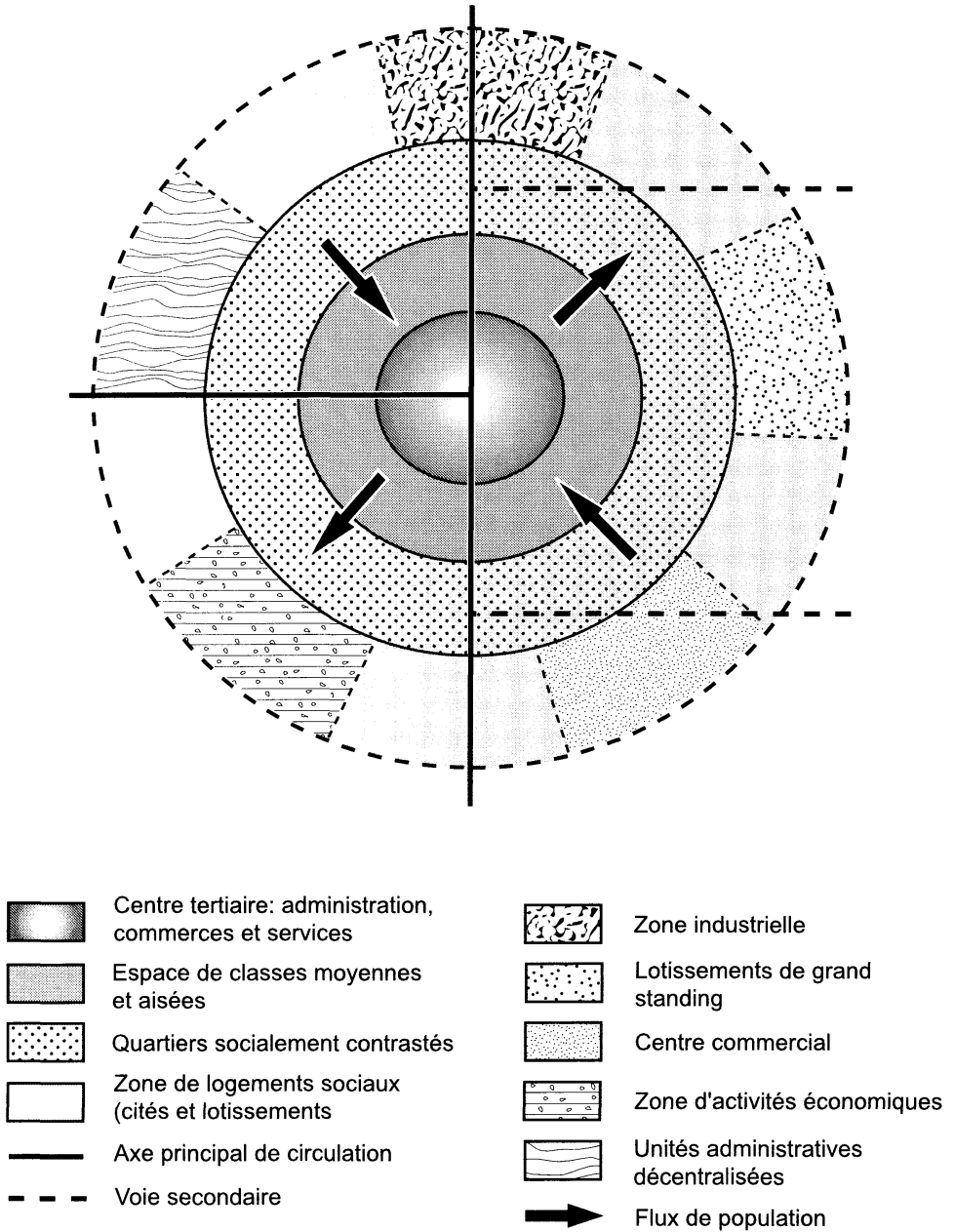
Dans un tel modèle, où l'identité créole s'affirme aussi bien à travers l'organisation spatiale des fonctions urbaines et la distribution des catégories sociales qu'au niveau des styles architecturaux, la communication s'établit suivant un schéma centripète, privilégiant un espace central dynamique autour duquel s'organisent, suivant une disposition grossièrement auréolaire, des quartiers à la fonction résidentielle affirmée. Le centre est alors un lieu de rencontre, un espace de contact privilégié entre la ville et la campagne, dans la mesure où les ruraux viennent y commercialiser leurs produits, y utilisent les services offerts et de ce fait y côtoient les citadins.

LE MODÈLE URBAIN CONTEMPORAIN ISSU DE L'ÉVOLUTION SOCIOÉCONOMIQUE

À partir de la fin des années 1960, on assiste à une évolution caractéristique des politiques urbaines et à une modification progressive du visage des villes qui se poursuit encore de nos jours sous l'action combinée de deux facteurs essentiels. Le premier, d'origine sociale, contribue à modifier en profondeur la structuration socio-spatiale des espaces urbains. Le second, d'origine économique, influence à la fois la structure et l'organisation des flux intraurbains.

Le premier facteur peut apparaître comme relevant des effets à long terme de la départementalisation, qui se concrétisent par une élévation notable du niveau de vie des Réunionnais et une augmentation considérable de la classe des employés du secteur public en raison de la multiplication des services étatiques. Tout ceci va provoquer un gonflement considérable de la classe intermédiaire des petits et moyens fonctionnaires ainsi que des employés des services privés. Autre effet tardif de la départementalisation, les mesures importantes prises en faveur de l'habitat social; il s'agit de donner à chaque Réunionnais un logement décent. Or cette politique sociale s'est exercée en priorité au niveau des espaces urbains, dans la mesure où l'objectif des municipalités était avant tout d'arriver à faire disparaître progressivement les poches d'habitat précaire et insalubre qui s'étaient étalées aux portes des cités. Au niveau de la structure urbaine, ces transformations sociales se traduisent par une modification du contenu des différents quartiers (figure 6). Si l'espace central est toujours occupé majoritairement par les catégories les plus aisées, il faut noter toutefois une modification dans la composition de ces catégories. En effet, la bourgeoisie terrienne y a cédé le pas aux professions libérales, de la médecine et des affaires, ainsi qu'aux cadres des grands secteurs publics. Aux fonctionnaires de passage, et aux cadres locaux rattachés à la fonction publique, sont venues ainsi s'adjoindre de nouvelles élites, qui à la différence des anciennes, se rattachent étroitement à la nouvelle société réunionnaise. La promotion vers ces élites, par la voie de l'éducation, a été assez générale et a touché la plupart des groupes ethniques (Benoist, 1983: 84). D'autre part, on assiste à un certain panachage par intrusion de plus en plus fréquente de classes moyennes. C'est le cas par exemple dans les quartiers Teyssedre-La Clinique à Saint-Benoît, ou encore chemin Lagourgue-Les Rails et La Gare à Saint-André. La seconde couronne urbaine, qui était en quelque sorte l'espace de la classe intermédiaire, est devenue une couronne

Figure 6 Le modèle urbain réunionnais contemporain



multisociale, où se côtoient des catégories très disparates allant de l'ouvrier au fonctionnaire, en passant par les employés des services et commerces. On trouve cette composition dans les quartiers résidentiels de l'est et de l'ouest de Saint-Paul, également au sud, au nord-ouest et à l'ouest de Saint-Louis. La grande transformation intervenue dans cette nouvelle structure urbaine concerne la couronne externe qui est en pleine structuration, celle qui portait anciennement les poches de bidonvilles. Ces dernières ont été progressivement éradiquées et à la place les municipalités ont construit des lotissements sociaux, qui abritent les anciens occupants des bidonvilles, mais également des ruraux migrant vers la ville. Ce sont les cités du sud de Saint-Benoît autour de l'usine sucrière de Beaufond, les quartiers de Terre-Sainte, Tanambo et Ravine Blanche à Saint-Pierre, du Chaudron à Saint-Denis, de la Cressonnière à Saint-André, de l'Étang à Saint-Paul, de Roches Maigres à Saint-Louis, etc. De plus, toujours dans cette périphérie, se rencontrent aussi les zones d'habitat aisé, sous forme de villas pavillonnaires comportant jardin et quelquefois piscine. Ce sont généralement des lotissements de grand *standing*, regroupant les catégories les plus favorisées ayant fui le centre urbain sous la pression des classes moyennes, mais ayant été rattrapées progressivement par la croissance urbaine, comme par exemple à la sortie nord de Saint-Benoît ou, encore, à la sortie de l'agglomération tamponnaise, le long de l'autoroute rejoignant Saint-Pierre.

Le changement social intervenu dans la structure urbaine se répercute sur l'habitat. Après une première phase d'urbanisation étalée, on assiste à présent à une seconde phase de densification des espaces par construction en hauteur. Partout l'habitat individuel, qui caractérisait la première période, cède progressivement le pas aux immeubles collectifs; partout le style architectural créole recule devant l'avancée du béton. Enfin, cette transformation de la société urbaine se traduit par un mouvement de progression vers le centre des catégories les moins favorisées qui occupaient traditionnellement les couronnes externes.

Le second facteur de transformation des espaces urbains a trait à l'évolution économique de l'île. En effet, après une période d'occupation maximale des centres par les services, on assiste à présent à un phénomène d'exurbanisation des activités sous l'effet d'une double prise de conscience de la part des autorités. D'une part, celle du manque de place dans les centres anciens devenus trop exigus. D'autre part, celle de la faiblesse du secteur secondaire et, par conséquent, de la nécessité de l'étoffer. À cette prise de conscience est venue s'ajouter l'évolution de la structure commerciale sous l'effet de l'apparition de nouvelles formes de distribution importées de France, se traduisant notamment par l'implantation de centres commerciaux venant causer la faillite du petit commerce traditionnel. La conséquence de tout ceci a été la création de zones d'activités à la périphérie des villes, regroupant à la fois industries, artisanat, commerces et mêmes services (figure 5). C'est la zone de Savannah, à la périphérie nord de Saint-Paul, celle de Bras-Fusil au sud-ouest de Saint-Benoît, la ZAC (zone d'aménagement concertée) Chatoire au nord de l'agglomération tamponnaise, l'espace du Chaudron à la sortie est de Saint-Denis, rebaptisé même par certains d'«autre ville», les ZAC Bank et de Terre-Sainte les Hauts (en programmation), respectivement au nord-ouest et au nord-est de Saint-Pierre, etc.

Ce phénomène d'exurbanisation des activités, qui rappelle l'évolution classique des villes françaises, a eu un impact très important sur la prédominance des centres. En effet, on a assisté d'une part à l'affaiblissement de leur dynamisme économique et, d'autre part, à la remise en question de leur rôle d'espace de contact entre le rural et l'urbain, dans la mesure où celui-ci s'est désormais déplacé vers la périphérie. Saint-Denis représente actuellement le cas le plus évolué de cette remise en cause de la suprématie centrale, dans la mesure où celle-ci touche également les secteurs administratifs et culturels, notamment avec la migration à la périphérie sud-est (Moufia) de l'Université et du Rectorat, et également l'installation du Conseil Régional dans ce quartier. De même, l'action culturelle qui était anciennement concentrée au sein du CRAC (Centre réunionnais d'action culturelle), occupant une position centrale près du Jardin de l'État, s'est déplacée vers l'est, sous la forme d'un théâtre et d'une salle d'exposition implantés à Champ-Fleuri. Si ce phénomène de décentralisation relève bien d'une politique de la ville répondant à un souci d'aménagement plus harmonieux de l'espace urbain, il faut néanmoins noter, au titre de facteurs ayant pu conditionner ce mouvement, le manque crucial d'espace au centre-ville. En effet, toutes les unités décentralisées présentent les particularités communes suivantes: elles étaient toutes frappées d'archaïsme, les services étaient à l'étroit, et ce sont toutes de grosses consommatrices d'espace. De ce fait, leur modernisation nécessitait un déplacement obligatoire vers la périphérie, c'est-à-dire là où il restait encore de la place disponible. Ce mouvement semble être actuellement le mieux engagé dans le cas de Saint-Denis, mais il existe également ailleurs. À Saint-André, c'est le quartier à la sortie est de l'agglomération qui abrite à présent les lycées (enseignement professionnel et classique), la gendarmerie, l'IMPRO (Institut médico-professionnel) et la perception. À Saint-Benoît, à la périphérie sud, à proximité de la sous-préfecture, on trouve l'Hôtel des Impôts et une antenne du Conseil Général, tandis que le quartier de Beaufonds au sud-est s'est étoffé des services de l'ASSEDIC et de l'ANPE. Enfin, dans le cas du Tampon, l'antenne universitaire sud a été installée à la périphérie nord, à proximité de la ZAC Chatoire. Ce mouvement de rejet à la périphérie des unités administratives et culturelles existe à l'heure actuelle à des stades différents d'un centre à l'autre, mais un fait est certain, c'est qu'il est inéluctable et qu'il ne pourra que s'affirmer dans les années à venir en raison, d'une part, de la structure de ces villes et, d'autre part, du processus de modernisation enclenché dans ces centres.

Ce processus d'exurbanisation a contribué à bouleverser les flux intraurbains traditionnels qui convergeaient vers le centre. Ces derniers se caractérisent à présent par un mouvement permanent d'entrées et de sorties, dans la mesure où les centres ont gardé encore un certain monopole administratif et commercial (commerces anomaux), alors que la périphérie concentre les grands centres de distribution alimentaire et de biens de consommation courante. Ce croisement des flux n'est pas sans occasionner quelques perturbations de la circulation dans des espaces où le réseau initial n'avait pas été prévu à cet effet, et où souvent la modernisation des infrastructures suit avec quelque retard l'évolution structurelle.

CONCLUSION

L'urbanisation à la Réunion date à peine d'un demi-siècle et, de ce fait, les villes apparaissent comme des espaces dont la structuration est encore en action. Dans un tel contexte, il est évident que le modèle urbain qui émerge actuellement sera appelé à évoluer et à se préciser davantage dans un proche avenir. Peut-être dans le sens d'une plus grande affirmation de l'identité créole? Car pour l'heure, il faut bien le reconnaître, les villes réunionnaises ayant atteint le stade de développement le plus avancé semblent fonctionner plutôt comme des espaces d'acculturation que comme des lieux où se manifestent véritablement les particularismes locaux (manière d'habiter, style architectural, culture, comportements, etc.).

Cette situation résulte du télescopage permanent entre deux modèles majeurs qui s'affrontent sur le territoire réunionnais: l'un issu de la tradition créole et l'autre, moderne, européen, importé par les interventions publiques, notamment en matière d'habitat social (Simonin, 1993: 168). Les villes, par leur genèse, leur évolution et leur rôle au sein de l'espace insulaire, constituent des lieux de prédilection où se focalise cet affrontement. De celui-ci et de son niveau d'exacerbation découle une crise identitaire que l'on pourrait qualifier de crise urbaine au sens global du terme et qui dans ses manifestations les plus violentes, et aussi les plus visibles, pourrait s'apparenter à la crise des banlieues. À la Réunion elle n'en est encore qu'à un stade primaire, mais elle a déjà eu l'occasion de montrer des signes révélateurs, notamment en 1991, lors des émeutes du Chaudron, quartier d'importante concentration d'habitat social, à l'est de Saint-Denis, ou encore des récents pillages (1997) organisés par des bandes de jeunes au Port.

Cette crise est dans une certaine mesure salubre, car elle permet aux pouvoirs publics de prendre conscience de la nécessité de repenser la politique de la ville, qui depuis 1989 avait été réduite uniquement à une politique sociale de résorption des zones d'habitat insalubre (Pavageau, 1997: 89). Certains élus semblent être désormais convaincus qu'il est possible de développer un modèle d'«urbanisation à la créole». Cette nouvelle orientation se dessine, d'une part, au sein des villes proprement dites et, d'autre part, dans les écarts agglomérés («les quartiers»). Dans le premier cas, cela se traduit par une plus grande prise en compte du vécu des gens dans la construction des lotissements sociaux qui se développent un peu partout à la périphérie urbaine, ce qui évite ainsi d'avoir des ruraux déracinés par un passage trop rapide de l'habitat individuel pavillonnaire aux grands ensembles collectifs impersonnels. À la Réunion il faudrait construire environ 12 000 logements par an pour pouvoir satisfaire la demande. Or bon an mal an, on n'arrive à en produire qu'entre 6000 et 7000. La question posée est la suivante: pourra-t-on, dans cette situation d'urgence, se permettre de miser longtemps sur la qualité aux dépens de la quantité? Plus concrètement, l'habitat pavillonnaire individuel, qui est la forme de base de la Réunion, aura-t-il encore longtemps le droit de cité? Dans le second cas, cela se concrétise par des actions de densification et de structuration des «quartiers» autour de quelques équipements structurants: mairie annexe, école, centre de santé, équipements de sports et de loisirs, etc. Cette politique, qui rejoint en quelque sorte les principes du SAR sur la densification des bourgs ruraux, présente le double avantage d'arriver à fixer la population de ces espaces, voire d'en attirer de l'extérieur, tout en conservant les caractères propres.

Finalement, l'originalité de l'urbanisation dans ce milieu insulaire tient à deux aspects essentiels. Le premier réside dans la présence de cette double dichotomie entre les Hauts et les Bas, et entre le nord et le sud, malgré les efforts évidents de rééquilibrage. Dans le premier cas, en plus de l'insuffisance flagrante des équipements et infrastructures d'accompagnement qui pose les limites de la politique d'aménagement, il existe également une dimension humaine que l'on a un peu tendance à occulter: le clivage sociopsychologique entre ces deux entités régionales. Celui-ci s'enracine dans l'histoire même de l'occupation de ce territoire et de son développement. De sorte qu'il est assez difficile d'effacer de l'esprit des gens, surtout ceux des Bas, cette image dévalorisante du côté «arriéré» et «à l'écart» des Hauts, qui fonctionne toujours comme une sorte de repoussoir et qui par conséquent vient entraver quelque peu les tentatives de densification des bourgs d'altitude. Dans le second cas, le réajustement est en marche, témoin les délocalisations successives des grandes unités de l'administration, de la justice et de l'enseignement et le projet de création d'une infrastructure aéroportuaire à Pierrefonds (Saint-Pierre). Toutefois, le mouvement ne semble pas aller assez vite, ce qui a conduit certains élus, notamment ceux du sud, à présenter un projet de création d'un second département, dans le cadre d'une politique d'aménagement visant à réduire les disparités entre le nord et le sud. Ce projet qui, à l'évidence, favoriserait Saint-Pierre, suscite toutefois un certain nombre d'interrogations et entraîne bien des débats passionnés tant au plan des effets attendus qu'au plan des limites spatiales à adopter. Pour l'heure il ne fait pas encore l'unanimité, car il faut bien le reconnaître, les propositions des uns et des autres ne sont pas toujours dénuées d'arrière-pensées politiques (Lefevre, 1996: 155). Le second a trait au caractère particulier du réseau urbain considéré dans le cadre élargi de l'outre-mer français. En effet, dans tout l'outre-mer français, la population se concentre autour de la ville principale. Au-delà de sa couronne urbaine apparaissent des espaces délaissés, malgré un fort dynamisme démographique. Dans ce contexte, la Réunion fait figure d'exception avec des villes secondaires qui polarisent leur espace immédiat (Godard et Benjamin, 1997: 27). Le développement de ces centres secondaires semble être le plus sûr moyen d'arriver à contrebalancer la macrocéphalie de Saint-Denis et d'aboutir à une meilleure distribution des rôles au sein du réseau littoral, mais n'est-ce pas là porter le regard encore et toujours davantage sur les Bas que sur les Hauts?

NOTE

- 1 Cette part a été calculée à partir du recoupement de deux sources: Quarré et Dominique (1997) *Les salaires des agents de l'État en 1994*. Paris, INSEE; INSEE-RÉUNION (1997) *Tableau Économique de la Réunion*, Édition 1997/1998, Saint-Denis, Réunion.

BIBLIOGRAPHIE

- AH-SON, Daniel et FROUTE, Olivier (1997) La couronne urbaine se renforce à l'Ouest et au Sud. *Économie de la Réunion*, 89: 20-26.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline (1980) *Géographie urbaine*. Paris, Colin.
- BENOIST, Jean (1983) *Un développement ambigu - Structure et changement de la société réunionnaise*. Documents et Recherches 10, Fondation pour la recherche et le développement dans l'océan Indien, Saint-Denis, N.I.D.
- (1984) *Paysans de la Réunion*. Aix-en-Provence, CERSOI, Presses Universitaires d'Aix-Marseille.
- CHATELAIN, Marie-Claire (1993) *Urbanisation et aménagement comparés de Saint-Denis et de Saint-Pierre de la Réunion depuis 1946*. Paris, Université de Paris I - Panthéon Sorbonne, département de géographie, thèse de doctorat non publiée.
- DEFOS DU RAU, Jean (1960) *L'île de la Réunion, étude de géographie humaine*. Bordeaux, Institut de géographie, thèse de doctorat non publiée.
- GODARD, Henry et BENJAMIN, Didier (1997) La ville structure le peuplement de l'outre-mer français. *Économie de la Réunion*, 89: 27-33.
- HOAREAU, Paul (1993) La société réunionnaise et l'aménagement de son espace. In *Ville - Habitat - Aménagement*. Réunion, CAUE - URA 1041 CNRS/Université, Actes du Forum-Débat, pp. 33-38.
- INSEE - RÉUNION (1992) *Tableau Économique de la Réunion*. Saint-Denis, Réunion.
- (1992) *Recensement Général de la Population de 1990*. Saint-Denis, Réunion.
- JAUZE, Jean Michel (1994) *Le phénomène urbain dans la région Est-Nord-Est de la Réunion*. Saint-Denis, Université de la Réunion, thèse de doctorat.
- (1997) *Dynamiques urbaines au sein d'une économie sucrière: le cas de la région Est-Nord-Est de la Réunion*. Paris, L'Harmattan.
- JOUVE, Annie et al. (1994) *La France des villes, le temps des métropoles*. Rosny, Bréal.
- LEBOURDIEC, Paul (1977) *Villes et régionalisation de l'espace à Madagascar*. Paris, Université de Paris I Sorbonne, département de géographie, thèse de doctorat non publiée.
- (1982) Économie urbaine et disparités régionales à Madagascar. *Travaux et Documents de Géographie Tropicale*, 47: 28-50.
- LEFEVRE, Daniel (1975) Les villes. In *Atlas des D.O.M - la Réunion*. Paris, IGN, planche 18.
- (1986) *Organisation de l'espace à Maurice et à la Réunion, étude de géographie comparée*. Nice, Université de Nice, département de géographie, thèse de doctorat d'État non publiée.
- (1996) Les transformations de l'espace réunionnais. In *la Nouvelle Réunion*. Saint-Denis, Département de la Réunion, pp. 134-158.
- MIRANVILLE, Alexis (1991) *Saint-Paul de la Réunion, étude de géographie urbaine*. Saint-Denis, Université de la Réunion, département de géographie, mémoire de maîtrise non publiée.
- PARAIN, Claude (1996) La création d'emplois se poursuit grâce au tertiaire. *Économie de la Réunion*, 81: 15-20.

PAVAGEAU, Colette (1992) Une croissance urbaine plutôt modérée. *Économie de la Réunion*, 61: 2-5.

——— (1997) Une politique expérimentale née dans l'urgence. *Économie de la Réunion*, 89: 15-19.

QUARRÉ et DOMINIQUE (1997) *Les salaires des agents de l'État en 1994*. Paris, INSEE; INSEE-RÉUNION (1997) *Tableau Économique de la Réunion*, Édition 1997/1998, Saint-Denis, Réunion. RÉGION RÉUNION (1995) *Schéma d'Aménagement Régional - Rapport*. Saint-Denis, Conseil Régional.

SIMONIN, Jacky (1993) Penser la ville à la Réunion? In *Ville-Habitat-Aménagement*. Réunion, CAUE - URA 1041 CNRS/Université, Actes du Forum-Débat, pp. 164-171.

ANNEXE

Légende du graphique de hiérarchisation des centres agglomérés réunionnais, à partir de l'indice synthétique

1 : Saint-Denis	26 : La Rivière	54 : Saint-Benoît (centre)
2 : Domenjod-La Bretagne	27 : Saint-Pierre (centre)	55 : Sainte-Anne
3 : Bois-de-Nèfles-Moufia	28 : Ravine-des-Cabris	56 : Rivière-des-Roches (Saint-Benoît)
4 : Saint-François	29 : Bois-d'Olive	57 : La Confiance
5 : Le Brûlé	30 : Ligne-Paradis	58 : Sainte-Rose (centre)
6 : La Montagne	31 : Concession-Condé	59 : Piton-Sainte-Rose
7 : Rivière-des-Pluies	32 : Montvert-Les Bas	60 : Dos-d'Ane
7b: Duparc	33 : Grand-Bois	62 : Tan-Rouge
8 : La Possession (centre)	34 : Tampon (centre)	63 : Trois-Bassins (centre)
9 : Rivière-des-Galets	35 : Petite-Île (centre)	64 : La Chaloupe (Saint-Leu)
10 : Sainte-Thérèse	36 : Saint-Joseph (centre)	65 : Le Plate (Saint-Leu)
11 : Le Port	37 : Les Lianes	66 : Le Téléleve
12 : Saint-Paul (centre)	38 : Vincendo	67 : Les Maques (Saint-Louis)
13 : Saint-Gilles-Les Bains	39 : Saint-Philippe (centre)	68 : Entre-Deux (centre)
14 : La Plaine	40 : Basse-Vallée	69 : 14è Km (Tampon)
15 : Bois-de-Nèfles	41 : Saint-Marie (centre)	70 : Pont-d'Yves (Tampon)
15b: Plateau Caillou	42 : Sainte-Suzanne (centre)	71 : Plaine-des-Cafres
16 : Bellemène	43 : Bagatelle	72 : Bras-Creux (Tampon)
17 : Le Bernica	44 : Deux-Rives	73 : Bérive (Tampon)
18 : Saint-Gilles-Les Hauts	45 : Quartier-Français	74 : Montvert-Les Hauts
19 : La Saline	46 : Saint-André (centre)	75 : Piton-des-Goyaves
19b: Le Guillaume	47 : Champ-Borne	76 : Salazie (centre)
20 : Saint-Leu (centre)	48 : Ravine-Creuse	77 : Hell-Bourg (Salazie)
21 : Piton-Saint-Leu	49 : Rivière-du-Mât-Les Bas	78 : Mare-à-Vieille-Place
22 : Les Avirons (centre)	50 : Bras-des-Chevrettes	79 : Grand-Ilet (Salazie)
23 : Étang-Salé (centre)	51 : Bras-Panon (centre)	80 : Cilaos (centre)
24 : Étang-Salé-Les Bains	52 : Rivière-du-Mât-Les Hauts	81 : Palmiste-Rouge
25 : Saint-Louis (centre)	53 : Rivière-des-Roches	82 : Plaine-des-Palmistes