Histoire du port de Saint-Pierre

**L'histoire de ce port est jalonnée de faux espoirs et de faux départs, mais surtout, elle est marquée par une admirable persévérance, et une formidable ténacité.**

Le port de Saint-Pierre L'histoire de ce port est jalonnée de faux espoirs et de faux départs, mais surtout, elle est marquée par une ténacité à toute épreuve, une admirable persévérance que les plus grands revers n’ont pu entamer. Si la construction d’un magasin de la Compagnie des Indes à la Rivière d’Abord a été la première pomme de discorde entre le Nord et le Sud, la construction du port a été la deuxième. L’autorisation donnée par Labourdonnais d’utiliser des pirogues, est le début d’une longue histoire marqué de nombreux rebondissements. Cette liberté apportée aux sudistes par le nouveau patron de l’océan Indien, provoque l’engouement pour la construction d’un vrai port à l’embouchure de la rivière d’Abord. Cette idée cependant, n’est pas nouvelle, le Père Bernardin l'avait déjà émise depuis 1687. Quinze personnes, et quarante esclaves Le 28 août 1740, quinze braves habitants s’engagent à ouvrir et à entretenir la passe avec 40 de leurs esclaves. Ces vaillants entrepreneurs et leurs ouvriers enlèvent la barrière de sable qui sépare le bassin d’eau douce du grand bassin, et le tout est transformé en une grande et profonde baie. En même temps, des chantiers pour la construction de bateaux s'élèvent sur le rivage de la ville. Monsieur Labourdonnais avait bien dit que, dans un premier temps, il fallait que les sudistes prennent les affaires à leur propre compte, la Compagnie ne pouvant pas grand chose pour eux. En 1750 le gouverneur Bouvier de Lozier fait plaisir aux Saint-Pierrois en soutenant l’idée de faire de leur ville un grand port, et qui plus est, avec le concours du gouvernement ! Les installations sommaires existantes à ce moment-là, construites uniquement par le courage et la force des bras, sont loin d’offrir de bonnes conditions de mouillage. En 1771, l’intendant Crémont souhaite lui aussi qu’un port de tout premier ordre soit enfin aménagé à Saint-Pierre, mais les choses n’avancent pas davantage. Deux ans plus tard, en 1773, c'est l’ingénieur Tromelin qui, avec l’appui du gouverneur de Bellecombe et de son intendant du Ternay, relance l’idée. Il souhaite y aménager un bassin pour des navires de 200 tonneaux. Les sudistes pensent bien que cela va se faire, tôt ou tard. Dès l’année suivante, 1774, il arme un bateau de taille moyenne, une flûte, et lui-même aux commandes entre dans la passe de Saint-Pierre pour sonder dans des conditions réelles, la valeur de ses dessins. Tout le monde pense que cette fois-ci est la bonne. Peine perdue, de Bellecombe ayant laissé entre-temps sa place à de Steynauer, projets et travaux tombent à l’eau. Les années passent et, en dehors des bonnes paroles et des bonnes volontés, rien de concret ne voit le jour. Seize années plus tard, en 1789, suite à une lettre de Louis XVI envoyée aux administrateurs de l’île, l’affaire du port renaît de ses cendres : un nouveau projet est confié à messieurs d’Entrecasteaux et Du Puy. Hélas, ils resteront dans les cartons. Entre-temps, même si des projets vont et viennent, même si des travaux commencent et s’arrêtent, une certaine activité donne toujours vie au port primitif de la ville. Depuis longtemps il y a un transport par mer entre Saint-Pierre et Saint-Denis, assuré par 20 à 25 petites chaloupes de 10 à 15 tonneaux. On charge à Saint-Pierre de la chaux, du bois, des bardeaux et autres produits de la terre. On ramène de Saint-Denis les marchandises venues de France. Au-delà de Saint-Pierre, vers Saint-Joseph et Saint-Philippe, on distribue cette marchandise par cabotage. Ce port, tel qu’il est, fait désormais vivre tout le Sud. Pour prouver le dynamisme et le courage des sudistes, en 1816, sous l’acclamation de tous les habitants de la ville, un grand bateau de pêche est lancé à la mer depuis les chantiers du port de Saint-Pierre, le "Télémaque". A l’époque, plusieurs petits bateaux de pêche construits dans ces ateliers, atteignent facilement les quarantièmes rugissants ! En 1838 Monsieur de Ferrières, ingénieur colonial, remet sur la sellette une énième proposition pour la construction du fameux port de Saint-Pierre. Cette proposition est restée hélas, trois fois hélas, sans lendemain. Hubert Delisle pose la première pierre Il faut attendre l’arrivée du premier gouverneur créole, Louis-Henri Hubert de Lisle, (devenu Delisle) qui, dès son arrivée le 8 août 1852, a dépoussiéré cette vieille affaire et a entrepris pour de bon, l’exécution des travaux avec la bénédiction de Paris. Les ingénieurs Bonin, Maillard et Prozinski sont chargés de mener à bien l’ouvrage. Dans l’euphorie, Prozinski conçoit même l’idée d’y construire un port militaire, mais on ne s’étonnera pas que ce projet ne voie jamais le jour. Le 30 août, moins d’un mois après son arrivée dans l’île, Delisle pose enfin la première pierre de la jetée Est, qui atteint 326 mètres en 1860. Dans l’euphorie, pour donner une impulsion supplémentaire aux travaux, les saint-pierrois apportent spontanément la somme de 35.000 FF recueillis par souscription auprès des 28.000 habitants de la ville. Le 12 mars 1854 la même cérémonie a lieu, cette fois-ci pour l'inauguration de la jetée Ouest, qui atteint 266 mètres en 1856. Dès l'année précédente, 1855, le premier épi de protection était érigé. A l’époque, à la place de la capitainerie il y avait un petit cimetière qui a du laisser sa place aux premiers aménagements portuaires. On l'a déplacé plus à l’Ouest, là où il est aujourd'hui. Parfois, la houle bien connue dans la région, déloge les jetées, des blocs de pierre de plus de 20 tonnes ! Cette force permanente de la mer est un vrai problème. L’épi de protection de la digue s’avère alors insuffisant. En 1860 et 1861, deux nouveaux barrages assis sur le corail sont construits. En 1863 le bassin intérieur est complètement circonscrit et le mardi 10 janvier 1865, il est ouvert aux usagers. Cette date marque d’une pierre blanche l’histoire du port de Saint-Pierre. Toute la population est à quai pour assister à l’arrivée du "Franklin". Le vendredi 13, jour de chance diront certains, deux goélettes de cabotage y entrent, entraînées par les ouvriers et assistants, au milieu de cris de joie de la foule. Ce jour-là, il y a grand mouvement ; le "Cécilia", n’ayant pas voulu être remorqué, entre sous ses propres voiles et sous les applaudissements ! Le vapeur "Mexico" venant de Saint-Denis avec tout son chargement, marchandises et passagers, entre lui aussi dans le port, sous vapeur ! Le lundi d’après, c’est au tour de la "Marie-Amélie" d’y accoster pour y prendre des passagers à destination de Madagascar. Malgré tout ce mouvement, le port n’est pas complètement terminé, loin de là, d’autres aménagements importants sont encore nécessaires pour qu’il puisse être vraiment opérationnel : augmenter sa profondeur, construire un bassin de radoub, renforcer les digues, entretenir les épis, etc, etc. Voilà qu’en 1867 le gouverneur Dupré prend tout le monde à contre-pied : il décide, à la surprise générale, d’abandonner définitivement ce chantier. Ah ! Même si Dupré parle de manque de moyens, personne ne comprend sa décision puisque tout semble sourire dans le port du sud. Pour essayer de sauver ce qui est déjà fait et pour se donner un port quoiqu’il arrive, le 13 mai 1867, la commune demande au gouverneur de lui attribuer sa concession. Si Dupré ne veut pas, les saint-pierrois eux, veulent assumer les frais de la réalisation du chantier. Le gouverneur est d'accord. Dès l’année suivante, la commune décide de faire des emprunts auprès des siens pour tout reprendre à son compte. Ils jugent que ce port est vital pour leur ville et pour leur région. Il faut le construire, coûte que coûte ! En 1869 on fête l’ouverture du canal de Suez. Coup dur supplémentaire pour les saint-pierrois, et pour tout le sud de l’océan Indien. Désormais, les navires se destinant à l’Inde, à la Chine et aux autres pays orientaux n’ont plus besoin de contourner l’Afrique. Bon nombre passaient par Bourbon soit à l'aller, soit au retour de leur voyage. Ceux-là, on ne les verra plus. En juin 1874, un autre coup dur se prépare, cette fois-ci dans les coulisses du gouvernement à Saint-Denis. On accorde à Monsieur Pallu de la Barrière la concession pour la construction du port de la Pointe des Galets, et celle du chemin de fer. La construction du port ne commencera que huit ans plus tard, mais tout de même, cela n’est pas fait pour rassurer les sudistes. La voie ferrée n’arrivera à Saint-Pierre qu’en 1882. Le projet de la Pointe des Galets semble fatal pour les sudistes qui ne baissent pas les bras. En 1878 la population veut reprendre à la Commune la concession du port et se charger du chantier. Pour cela, en quelques jours à peine les habitants de la ville réussissent à réunir la somme considérable de 1,3 millions de francs ! En dépit de l’opposition farouche du gouverneur Faron, favorable lui au projet de la Pointe des Galets, la municipalité trouvera quand même un accord avec ses habitants et se chargera de l’effort financier complémentaire, en souscrivant un emprunt de 1,5 millions de francs pour terminer les travaux. Auguste Babet Avec l’instauration de la troisième République en France, François de Mahy est élu député. Parrainé par cet illustre saint-pierrois, le barilien (né au Baril) Auguste Babet, entre au conseil municipal de Saint-Pierre en 1875, sous le majorat de Félix Frappier de Montbenoist. Il y retrouve Désiré Barquisseau, son maître, et c’est tout naturellement que les projets du port reprennent vigueur. Ils pensent créer une société anonyme pour relancer les travaux sur des bases solides. Lors des élections municipales de mai 1879, Théodore Thomas est élu maire sur un programme dont la reconstruction du port est une priorité. Babet est son premier adjoint. Barquisseau est désigné responsable du chantier portuaire et dès le mois de septembre, la ville embauche l'ingénieur Camille Jacob de Cordemoy. (Il laissera son nom à l’épi Ouest du port, l’épi Jacob.) La commune s’engage le 16 février 1880 auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, à contracter l'emprunt de 1.500.000 FF destinés aux travaux, et les choses sérieuses commencent. Cordemoy est envoyé en France avec la mission de visiter plusieurs ports afin de voir le fonctionnement de certains matériels, et entreprendre les premiers choix pour celui de Saint-Pierre. Début août 1881, Ratineaud, employé affecté au chantier du port en tant que "piqueur", est renvoyé par le maire Thomas. Une polémique s’installe autour de cette affaire, partisans et adversaires des uns et des autres, se renvoient les fautes. Babet n’est pas d’accord avec ce licenciement et il a en cela le soutien de Barquisseau, ainsi que celui du directeur de l’Intérieur. Lors de la réunion du conseil municipal du 5 août, le maire est mis en minorité sur ce sujet précis ainsi que sur tous les autres, traités lors de la séance. En France, de Cordemoy commande la drague, les chalands et une grue à la maison Gabert, de Lyon. La locomotive qu’on appellera "La Réunion" est commandée chez Corpet. Le matériel de mine chez Nobel. Loin de là, à Saint-Pierre de la Réunion on se frotte les mains, les choses avancent. Lors de la séance extraordinaire du conseil municipal de septembre 1881, la rupture avec le maire est inévitable. En novembre, Thomas convoque en vain le conseil pour la session normale. Six conseillers démissionnent. Rien ne va plus. Le gouverneur Cuinier doit dissoudre le conseil municipal par un arrêté signé le 25 novembre 1881. De nouvelles élections auront lieu le 18 décembre et à cette occasion, Babet sera élu maire avec une majorité confortable. A contre cœur, le chantier du port doit ralentir le rythme des coups de pioche parce que la drague et les chalands que la maison Gabert devait livrer à Marseille fin janvier 1882, ne le seront qu’en juin. Six mois de retard ! La goutte qui fait déborder le port Dans l’enceinte portuaire on s’apprête à mettre en service le remorqueur "La Mathilde". Désormais, les installations peuvent accueillir des bateaux d’un tonnage important. Dans un souci d’équilibre budgétaire, le maire Babet décide d’instaurer une tarification de droit de port, comme cela est pratiqué dans le monde entier. Hélas, il se heurte à une violente opposition de la part des exploitants des marines. Toutes les marines du sud, Grand Bois, Manapany, Cayenne (Saint-Joseph), Vincendo et Langevin, sont contrôlées par les sucriers, représentés dans la commission portuaire par Barrabé. On veut bien utiliser le port, mais, dans les mêmes conditions que les marines, sans rien payer ! Les marines représentent une importante activité, une quarantaine de chaloupes totalisant une capacité de près de 40.000 tonneaux de marchandises transportées autour de l’île, ou en chargement et déchargement de navires au mouillage. Cela constitue une activité archaïque, appelée à se moderniser. La situation financière de la ville et du chantier du port n’est pas brillante. On n’a pas encore enregistré de recettes. Au mois d’août, la commune doit emprunter au Crédit Agricole 25.000 FF pour payer les échéances immédiates. Elle le fait comptant sur une subvention de l’Etat, presque acquise. Au sujet des taxes portuaires, le maire maintient sa décision et l’opposition entre avec un recours auprès du tribunal administratif de Saint-Denis. On verra bien… En octobre 1883, on oublie un peu les tracas politico-judiciaires pour fêter l’entrée dans le port du navire américain le "Lymann", vaisseau de 569 tonneaux, suivi du navire français "Némisis", plus petit, mais plus grand que tous les autres navires français que le port avait accueillis jusqu’à ce jour. Dans ce climat euphorique, néanmoins artificiel et un peu exagéré, on procède le mardi 23 octobre 1883, à une autre inauguration du port, une de plus, en l’absence remarquée du gouverneur et de celle de son directeur de l’intérieur, qui ne tenaient pas à y être. Entre-temps, Messieurs de Kerveguen et Barbot obtiennent du gouverneur l’autorisation de créer et d’exploiter deux établissements de batelage à l’Etang Salé. Une trahison ! On se dote avec tant efforts d’un port largement suffisant pour leurs besoins, et, au lieu de contribuer à son développement, on s’arrange pour l’éviter ! Rien ne va plus Le mois de novembre 1883 commence bien mal. Les ouvriers n’ont pas été payés depuis septembre ; la France s’engage dans un conflit au Tonkin, Madagascar se révolte, les impôts ne rentrent plus dans les caisses, la crise du sucre bat son plein, rien ne va plus. Le désastre du "Borer" ravage les champs depuis 1863, la forte concurrence internationale, l’appauvrissement des souches, le vieillissement des méthodes provoquent l’effondrement des cours au point que certaines usines ferment. En même temps qu’on achève le creusement du port de la Pointe des Galets, le chemin de fer arrive à Saint-Pierre en cette année 1882. Certes, d’un côté cela est motif de joie, cela est un progrès incontestable, mais d’un autre, ce nouveau moyen de transport est un terrible concurrent, un de plus, pour le port sudiste. Au mois de décembre 1883, pour faire face à la situation de crise, la commune, soutenue par un opposant, le docteur Charles Isautier, il faut bien le souligner, obtient localement de la Caisse des Dépôts et Consignations un prêt de 260.000 FF. Ce n’est un secret pour personne : pour que le port puisse produire de l’argent, il faut impérativement le rendre opérationnel en complétant son équipement avec la construction de docks, de hangars et d’un patent-slip (rampe). Frédéric Barrabé, le représentant des sucriers au conseil, propose un projet d’exploitation commune avec la participation des marines et des sociétés de batelage. A ce moment tout le monde est touché par la crise, mieux vaut s’entendre, l’union fait la force. Babet prie Jules Hermann et François Isautier (Frère de Charles), de se rallier à l’idée. Cela semble utopique de voir rassemblés autour d’une réalisation si controversée, des frères ennemis, mais enfin, les sudistes ont déjà prouvé par le passé qu’ils sont capables de prouesses de ce genre. Neuf navires dans le port ! Le 22 février 1884 les saint-pierrois n’en croient pas leurs yeux : il y a neuf navires dans le port dont un trois mâts norvégien de 1000 tonneaux ! Cela est exceptionnel et plus qu’encourageant, c’est une grande bouffée d’oxygène au moral des saint-pierrois, les navires ne boudent pas le bassin sudiste ! Tel n’est pas le cas des dirigeants de l’île, puisque le gouverneur Cuinier refuse net l’augmentation de la taxe portuaire instaurée par le maire, il voulait la passer de 2F50 à 7F50 (par tonneau), selon l’évolution normale des coûts. L’année 1884 commence dans un climat d’entente mais, toujours sur fond de crise. Aucun des acteurs économiques et politiques saint-pierrois ne se sent rassuré. Tout est fragile, tout est fébrile, tout peut basculer d’un moment à l’autre. La loi municipale du 5 avril étant promulguée à la Réunion, des élections au scrutin de liste auront lieu le 6 juillet. Il en sera fini de l’entente. Au grand désespoir des conservateurs qui pensaient être récompensés de leur bonne volonté, Auguste Babet voit son pouvoir renforcé. C’est le peuple qui décide, il est réélu maire. Lors de la session du conseil municipal d’août 1884, on prend connaissance d’une lettre envoyée de Paris par le député de Mahy, une très mauvaise surprise : " il ne faut pas compter sur des subventions de l’Etat pour le présent ". Auguste Babet en France Après la lecture de cette lettre et la présentation du projet de budget 1885, où près de la moitié des recettes ordinaires ira à l’acquittement des dettes, sur-le-champ, décision est prise d’envoyer Monsieur le maire en France chercher de l’argent. Le conseil municipal autorise son émissaire à s’engager avec un emprunt de trois millions de francs, là où il serait possible, pour l’acquisition du matériel manquant, nécessaire à l’équipement du port. Auguste Babet embarque à la Pointe des Galets. Arrivé en métropole en octobre 1884, il est accueilli par trois personnalités politiques : les députés Dureau de Vaulconte et François de Mahy, et par le sénateur Milhet Fontarabie. Avec l’aide efficace de l’ex ministre de Mahy, Babet multiplie les démarches auprès des ministères, du Conseil d’Etat et des différentes chambres, tant pour l’obtention d’une loi autorisant l’emprunt, que pour régler la question des tarifs du port qui traîne sur les bureaux des tribunaux administratifs depuis plus d’un an. L’ingénieur Jacob, même en vacances, accompagne Babet en quête de machines sur plusieurs chantiers, Nantes, Saint-Nazaire ainsi que dans d’autres grands ports. Le 3 mars 1885, la loi autorisant l’emprunt de trois millions est promulguée et deux mois plus tard le Crédit Foncier signe un premier chèque partiel de cinq cents mille francs. Le maire créole peut partir faire ses courses. Après huit mois d’absence, le 26 mai 1885 Babet fait une entrée triomphale à Saint-Pierre, accueilli par une foule aussi nombreuse que pour de Mahy en 1876 ! Aussitôt, les travaux reprennent avec vigueur. Les machines et les équipements commandés n’arriveront cependant, que l’année suivante. Le 1er février 1886 le "Normand" entre dans le port apportant la grande drague et les autres équipements achetés en France. C’est l’accomplissement d’un rêve, l’aboutissement de mille efforts, on a longuement attendu ce moment, tout Saint-Pierre est sur les quais à manifester sa joie, suffisamment pour qu’on en fasse une grande fête. Mais, deux semaines plus tard, le dimanche 14 février, on inaugure le port de la Pointe des Galets. Ah ! Voilà un motif d’inquiétude et de tristesse, au point presque, qu’on fasse le deuil de Saint-Pierre. Maintenant que le matériel est là, on renforce les équipes pour leur mise en œuvre. A partir de juin, la grande drague est opérationnelle, les travaux prennent de l’ampleur, 135 hommes travaillent dans l’équipe de jour et 115 dans celle de nuit. On élargit et on approfondit le chenal dans l’espoir d’accueillir des vapeurs de la Compagnie Havraise, dès la fin de l’année. Même la petite drague reprend du service. Bien que porté à 6m de profondeur et ayant depuis, un bassin dont la surface utile peut accueillir 12 grands bateaux, le port aura du mal à démarrer. En 1887, alors que s’achève la cale de radoub, on abaisse les tarifs pour essayer de retenir le trafic du port, mais, le chemin de fer et la Pointe des Galets en font autant, et emportent presque tous les marchés. Les recettes du port ne progressent pas et la commune saint-pierroise est écrasée par le fardeau de la dette. A cette occasion, certains conseillers songent à mettre sur pied une loterie pour engranger quelques sous. Il faut noter que peu de temps après, l’entreprise Lavalley fera faillite, logiquement diront certains, et l’Etat qui lui succédera, continuera à pratiquer des prix extrêmement bas. Ah, cette sacrée rivalité ! (sacrée ou diabolique ?). Quand les amis quittent le bateau A partir de mai 1886 Babet voit certains de ses amis prendre de la distance. Les 18 et 21 mai il ne réussit pas à réunir le conseil, faute de quorum. En octobre 1887 le projet de budget de l’année suivante se présente très mal. A la session ordinaire de février 1888, il réussit l’impossible, obtenir auprès du Crédit Foncier le rééchelonnement des remboursements, passant de 20 à 40 ans. N’oublions pas que cet argent a été obtenu grâce à une loi créée de toute pièce ; modifier les délais de remboursement impliquait la modification de la loi elle-même, et cela n’était pas facile ! Pour ce faire, encore une fois l'aide de François de Mahy, ministre de la marine et des colonies dans le gouvernement de Tirard à ce moment-là, a été d’un grand secours. Merci Monsieur le ministre ! Après l’échec politique, Auguste Babet, un des véritables pères du port, se retire sur Madagascar. La guerre relance le port A l’occasion de la deuxième guerre mondiale, à cause de blocus anglais et de la réelle menace de famine dans l’île, certains commerçants sudistes réussissent à convaincre des fournisseurs malgaches d’affréter le navire "Ramuntcho", pour tenter de rallier l’île quand même. Ce caboteur de 110 tonnes armé par les grands moulins de Bordeaux, effectue une douzaine de voyages entre la Grande Ile et Saint-Pierre de la Réunion. En 1952 il talonne malencontreusement l’entrée de la passe et une importante voie d’eau le condamne à un long, à un très long séjour dans le port : il y finira sa vie en morceaux. Malgré toutes les difficultés, les commerçants sudistes réagissent et créent une société, la STMRM, Société de Transport Maritime Réunion Madagascar. Ils arment le "Louvetot", caboteur de 260 tonnes qui lors de sa première sortie, au grand désappointement de ses armateurs, s’échoue lamentablement dans les alentours de Tuléar. Un troisième navire, le "Ville de Saint-Pierre", 357 tonnes, arrive en octobre 1953. Après un nombre record de voyages, dix-neuf, il s’échoue en décembre de l’année suivante sur les rochers de l’entrée du port de la ville dont il porte le nom. C’en sera fini de son histoire. En cette période d’après guerre, on signale encore le mouvement d’autres rares bateaux : le "Corsican", l’"Elise" et l’"Ile de Bourbon". Pendant près de trois ans et après avoir débarqué dans les quais saint-pierrois des milliers de tonnes de marchandises importées de Madagascar, la STMRM a du mal à boucler ses fins de mois. Suite à cette incroyable série de revers, la société ne s’échoue pas, elle coule. A partir de là le port va s’endormir pendant une dizaine d’années, mais d’un sommeil pas très reposant ; la nature sauvage du sud va, houle après houle, vague après vague, le détériorer inexorablement. Le port, sera-t-il sauvé des eaux ? Les pionniers de la nouvelle ère Dès 1964, Jean Basti et Henry de Sanglier, jettent l’ancre du "Lucane" dans le bassin saint-pierrois, il s'agit du premier voilier à élire résidence dans ce qu’il est convenu d’appeler le port de plaisance. Peu de temps après, Michel Aubry et Claude Caro y mouillent les deux premiers bateaux à coque plastique (fibre de verre) de l'histoire nautique de l’île, le "RA", et le "Pèse à terre". En 1965 un groupe d’amis crée la société nautique de Saint-Pierre, la SNSP. Ces passionnés de la mer redonnent une autre forme de vie à ce lieu qui reste extrêmement sympathique. Ce bassin qui, des siècles durant, s’est battu pour s’affirmer en tant que port marchand, change complètement de vocation, il sera désormais un port de plaisance. En 1966, ayant eu vent que le maire Raymond Hoarau voulait combler le malheureux bassin pour en faire une cité ouvrière, mettant ainsi un point final à l’histoire du port, Henry de Sanglier, Michel Aubry et Albert Rochette se rendent à la mairie pour essayer de le faire changer d’avis. A cause de ce fait anecdotique, presque anodin, compte tenu des conjonctures politiques et économiques de l’époque, on peut affirmer que ces trois hommes-là, ont sauvé le port ! Dans les années 1970 / 80, Saint-Pierre est, incontestablement, le pôle réunionnais de la voile. Les fins de semaine, sur la dizaine de bateaux qui croisent au large, huit au moins, sont du Sud ! Selon les souvenirs de Didier Mialhe, en 1983, on faisait la queue dans le bassin les samedis matin pour sortir en mer. En cette même décade, plusieurs courses sont créées par les sudistes : le tour de l’île, qui a lieu à Pâques ou à Pentecôte, selon le calendrier ; le grand " S ", qui, partant du Nord de Maurice contourne la Réunion par le Nord également, pour arriver à Saint-Pierre par l’Ouest. Cette compétition a lieu pendant les vacances de mai, et on compte toujours de nombreux concurrents. Dans les années 1980, le bassin, n’ayant pas évolué, ne peut accueillir qu’un nombre limité de bateaux ; ils sont attachés à des corps morts, et, suivant la direction du vent ils tournent autour, occupant énormément de place. Les pionniers vieillissants, qui pour la plupart ont gardé leurs vieux gréements, privilégient désormais les sorties familiales, les régates et autres courses les intéressent de moins en moins. Les nouveaux arrivants, mouillent leur bateau tout naturellement dans les installations de la Pointe des Galets ou de Saint-Gilles, plus appropriées. Le pole nautique de l’île change de côté. Lors des courses qui, jusqu’alors étaient l’affaire des sudistes, il y a désormais beaucoup plus de participants de l’Ouest, et pour cette simple et bonne raison, leur organisation, les départs et les arrivées, basculent chez eux. Au Sud, l’histoire se répète, le port se noie. Le désintérêt des plaisanciers et l’arrivée d’autres activités suscitent plusieurs réflexions chez les politiques, et, en juillet 1991, pour redonner un peu d'animation à ce site historique, la municipalité d’Elie Hoarau décide de créer une capitainerie et d’embaucher un directeur, Bruno Davidsen, jeune homme presque né dans le port, pour que le site retrouve sa véritable vocation et évolue en harmonie avec les activités annexes qui se créent. C’est bien connu, un bateau se doit d’avoir un capitaine, à plus forte raison un port ! Un projet de trois siècles voit le jour ! Dès la fin 1997, d’énormes engins font leur apparition sur les bords du bassin, pour démarrer les travaux d’assainissement et d’agrandissement du port. En fait, ceci n’est qu’une partie de l’ambitieux projet d’aménagement de tout le front de mer de la ville. Plus de treize millions d’Euros sont affectés uniquement pour la partie concernant les activités de pêche et de plaisance. Le chantier est prévu en trois tranches : réouverture du chenal, aménagement de la mer et édification des structures. Il est réalisé en un peu plus de trois ans. Les nostalgiques de ce genre de site, noyé dans une atmosphère chargée d’amours les plus divers, retrouvent avec plaisir l’endroit idéal de promenades, et respirent à pleins poumons l’air salin venu du large, porteur d’envies et de rêves mystérieux. Près de 400 bateaux peuvent être amarrés le long des pontons flottants à l’intérieur du bassin. Maison de la mer, espace commercial, halle de première vente, boxes de pêcheurs, restaurant panoramique, bar flottant, base nautique, de larges trottoirs, de grands parkings, belvédère surplombant l’estuaire, voilà le port ! Aujourd’hui, même si on n’est pas réunionnais, sudiste, même si on ne connaît pas son histoire, on est forcé de sentir une certaine fierté lorsqu’on se promène dans ce port. Plane partout dans cet endroit, de façon secrète, invisible et presque mystique, la satisfaction de tous les hommes qui ont tant œuvré, qui n’ont pas mesuré leurs efforts et qui ont surmonté l’insurmontable, pour qu’un jour ce port existe, et existe pour de bon. Aujourd’hui il est là ! Le port de Saint-Pierre, au triste mais glorieux passé, est un joyau professionnel et touristique, mais il est surtout une belle revanche sur l’histoire ! Le samedi 10 novembre 2001, le maire Michel Fontaine et son conseil municipal, devant la foule, parmi laquelle de nombreuses autorités, inaugure pour la quatrième fois de l'histoire, et sans doute la dernière, le port de Saint-Pierre, baptisé "Lislet Geoffroy", grand saint-pierrois (1755 - 1835), qui, tout comme Auguste Babet, avait du sang d'esclave en ses veines ; il est l'un des premiers savants créoles, on lui doit le dessin de la première carte détaillée de l'île Bourbon. Bibliographie 1. Barassin, Jean. Naissance d'une Chrétienté : Bourbon des origines jusqu'en 1714, La Réunion : Imprimerie Cazal, 1953. 2. Hermann, Jules. Fondation du Quartiert de Saint-Pierre, Saint-Denis : Gaston Lahuppe et Cie, 1898. 3. Lefèvre, Daniel. Thèse sur Saint-Pierre, Médisthèque de Saint-Pierre, 1970. 4. Lombard, Guy. Notes inédites : Ancien professeur de l'Ecole Normale de Saint-Denis et ancien responsable du service éducatif des Archives Départementales. 5. Lucas, Raoul et Serviable, Mario. Les gouverneurs de la Réunion : ancienne île Bourbon, La Réunion : Centre de recherche indianocéanique (CRI Réunion), 1987. 6. Reydelet, Dureau. Mahé de Labourdonnais, Saint-Denis : Editions CNH, 15 février 1994. 7. Richez, Jean-Marc. Eléments pour une histoire de la commune de Saint-Pierre, Saint- Denis : Centre National de Documentation Pédagogique / Centre Départemental de documentation pédagogique de la Réunion, octobre 1983.