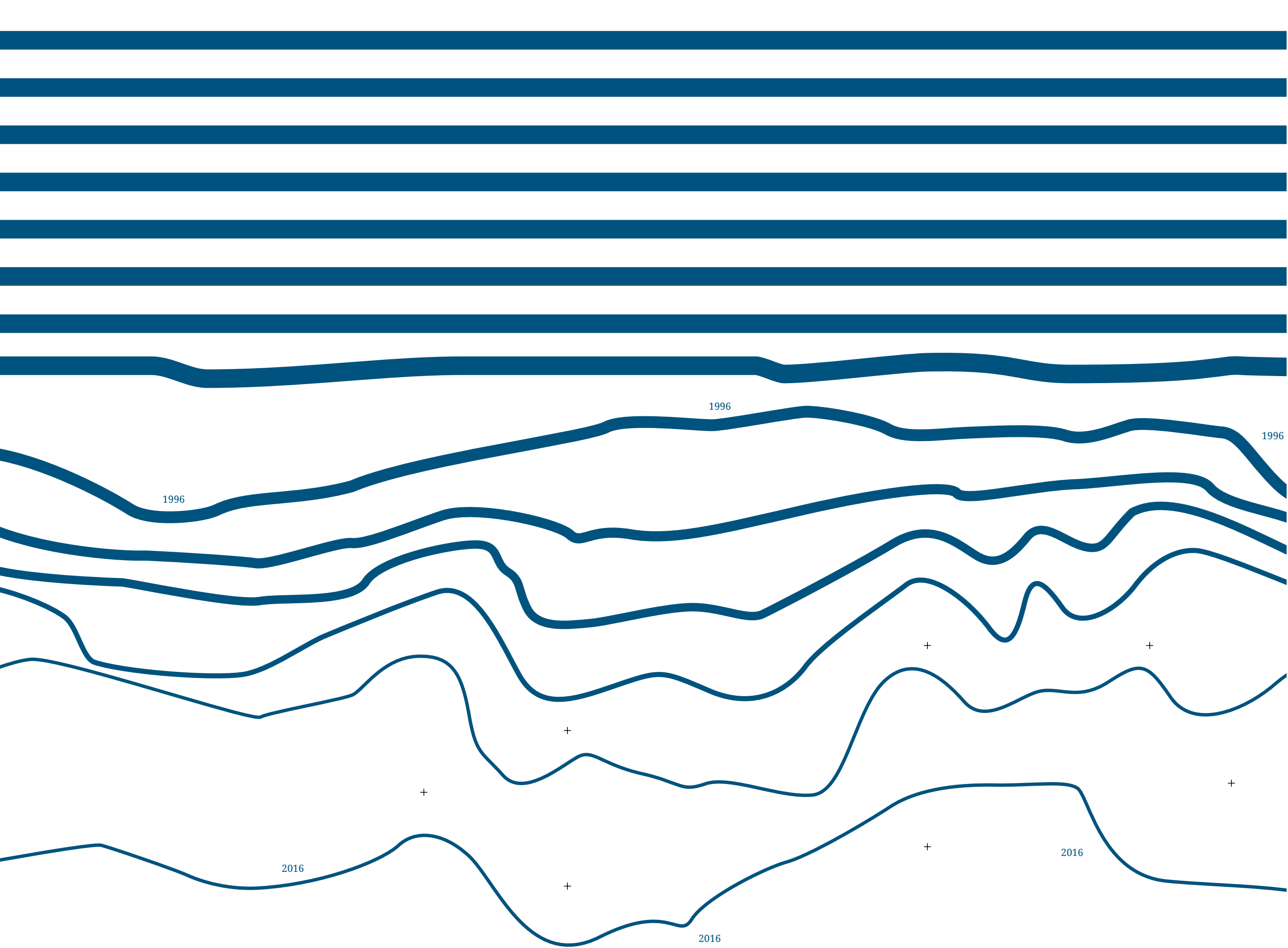


# UNE HISTOIRE MARITIME RÉUNIONNAISE

20 ans de recherches



LA CONFRÉRIÉ  
DES GENS DE LA MER



**Un héritage maritime méconnu,  
une histoire à partager**

En préparant cet ouvrage à l'occasion des 20 ans de l'association la Confrérie des Gens de la Mer, nous mesurons, un peu plus, le travail accompli. Au-delà des belles aventures humaines partagées, nous œuvrons, sans cesse, à la progression de la connaissance de l'histoire maritime de notre île au mieux de nos moyens. Nous avons tenté de passer outre les difficultés et pouvons nous enthousiasmer des résultats que nous vous présentons ici.

L'ouvrage permet de relever un double défi : faire partager un récit historique tourné vers l'histoire maritime et écrire l'histoire d'une association dont la vocation est de réconcilier le Réunionnais avec la mer. L'enjeu de ce double récit est important dans le contexte réunionnais : il est nécessaire de construire et de partager du savoir et il est également important de dessiner le paysage culturel et institutionnel dans lequel se déroule cette recherche et donc d'écrire le récit humain d'une structure qui modestement fait œuvre d'éducation populaire sur le thème de l'héritage maritime.

En plus de faire avancer la recherche dans les domaines de l'archéologie sous-marine, nous avons initié la mise en œuvre de technologies telles que la photogrammétrie. C'est une joie de présenter les fonds sous-marins à des non-plongeurs. Notre satisfaction est ancrée dans la diffusion de nos travaux auprès du plus grand nombre. Nous vous en souhaitons une bonne découverte.

Éric Venner de Bernardy de Sigoyer  
Président Fondateur



LES MEMBRES  
DE LA CONFRÉRIÉ DES GENS DE LA MER  
ENTRE 1996 ET 2016

ACHAINTÉ France   AUBERT Stéphan   BARTHES Raymond   BERTIN Yves   BELLANGER Jean-Pierre   BELLANGER Richard

BOUCHIAT Jean-Philippe   CADET Christian   CATHERINE Elodie   CAZAL Daniel   CAZAL Isabelle   CAZAL Marcel

CHALMANDRIER Guillaume   CHANE KUNE Patrick   CHAUSSIN Marc   COLLET Sandrine   COMPAIN Yves   COURTOIS Xavier

DELPECH Jacques   DESIRE Bruno   DESSEINGNE Christian   DOMMANGE Pascal   DUMONT Ah-Line Sylvain

FAGEOL Pierre-Éric   FERRANDIS Marine   FONTAINE Christian   FONTAINE Olivier   GUICHARD Georges

GUILLET Patrick   HOARAU Laurent   HOAREAU Myrose   HOAREAU Pascal   HOAREAU Thierry   JAURES Michel

JOURDAIN Jean-François   LAFONT Christophe   LAFUMAS Arnaud   LANGE Patrick   LAPY Murielle   LAUGLANE Didier

LABBE Alain   LEBON Caroline   LECHICHE Caroline   LEGROS Morgane   LINARES Jean-Louis   MA TSI LEONG Serge

MOLINA Cendrine   MONNIER Jehanne- Emmanuelle   MOUCHARD Jimmy   MUNOZ Jean-Marc   PERALTA Serge

PERRIN Bernard   PERRIN Martine   PIC Frédéric   PIGNON Gilles   PINAULT Daniel   POL Nathalie   RALEVASON Jean-Jack

REBEYROTTE Jean-François   REMY Julie   ROBERT André   RUBIERA Olivier   SAVIGNAN Nicolas

De BERNARDY de SIGOYER Jean-Marie   SOUPAYA VALIAMA Samuel   THEBAUT Patrick   VENNER de BERNARDY de SIGOYER Christol

VENNER de BERNARDY de SIGOYER Émilie   VENNER de BERNARDY de SIGOYER Éric   VENNER de BERNARDY de SIGOYER Marie

LES AUTEURS DE L'OUVRAGE

**Collection sous la direction de** Éric Venner de Bernardy de Sigoyer - Président et fondateur de La Confrérie des Gens de la Mer, Plongeur Archéologue, Chef de mission, Instructeur national en archéologie sous-marine et subaquatique de la Fédération française d'études et de sports sous-marins

**Conception, coordination éditoriale et écriture**  
Cendrine Molina - Plongeur archéologue FFESSM, Plongeur Hyperbare, Conférencier, Généalogie de Paul Guéry

**Auteur principal et supervision historique de l'ouvrage**  
Laurent Hoarau - Historien indépendant, Conférencier, Historien de la Confrérie des Gens de la Mer

**Graphisme** David Lechevalier, agentSpy.

**Les Contributeurs**  
Morgane Legros - Doctorant en archéologie et histoire, en charge des notices.  
Christian Desseigne – Plongeur archéologue FFESSM, Plongeur Hyperbare, en charge des recherches sur les naufrages  
Emilie Venner – Médiatrice culturel du patrimoine – en charge des recherches  
Jehanne Emmanuelle Monnier – Historienne - auteur de la notice des Seychelles

**Merci à tous les témoins, contributeurs des préfaces**  
Gilles Pignon / Jimmy Mouchard / Jehanne Emmanuelle Monnier / Jean Marc Charel  
Guy Gazzo / Eudoxie Caillaud (famille Guery) / Famille Isautier

**Et à tous les membres de la Confrérie des Gens de la Mer** qui ont participé à ces 20 ans de recherches sans qui cet ouvrage n'aurait pu voir le jour.

1996

1996

+


2016


2016


SOMMAIRE




10	Préfaces
	Gilles Pignon – Conservateur de l’inventaire général du patrimoine culturel de La Réunion Jimmy Mouchard Maître de Conférences Jehanne-Emmanuelle Monnier Docteur en Histoire

14	Chapitre 1	Le réunionnais dos et face à la mer ?
		La mer dans la culture populaire Une relation ambiguë La mer entre littérature et cinéma Plonger dans « Le Monde du Silence » La mer : le cordon ombilical réunionnais Quelle place maritime de La Réunion dans l’océan Indien Le rêve du pêcheur Le dernier « Loup de mer » La mer et l’enfance La première exposition d’archéologie sous-marine L’émergence de pratiques nouvelles et l’apparition des mesures de protection Témoignage de Guy Gazzo La Réunion vit-elle dos tourné à la mer ?


30	Chapitre 2	Les structures maritimes : marines, débarcadères & ports
		2.1 Des rades et des Marines ... 2.11 Le commerce et l’intérêt des marines, les propriétaires, le système économique, l’actionnariat 2.12 Les traces des marines dans le paysage réunionnais - L’exemple de Sainte-Rose et du Port CARRON 2.2 Les ports 2.21 L’idée d’un port à La Réunion 2.22 Un port pour La Réunion à Saint-Pierre ? (1852 – 1871) 2.3 Le projet à La Pointe des Galets Vers la naissance d’une ville portuaire. Comment se présentent les aménagements supplémentaires ? La fin du rêve sudiste Le rapport de Morlière : le débat portuaire relancé 2.3.2 Deux projets concurrents Vers la naissance d’une ville portuaire (1872-1886) L’échec de la Compagnie du port et du chemin de fer Supprimer les Marines pour permettre d’assurer la rentabilité du port 2.4 Les éléments étudiés par la Confrérie 2.4.1 Prospections archéologiques sur le site du débarcadère de La Possession en 2012 2.4.2 Prospection archéologiques sur le site du pont débarcadère de Saint-Paul en 1999

58	Chapitre 3	Les naufrages à La Réunion
		3.1. Les origines et statistiques des fortunes de mer Naufrages ou épaves ? Analyse des années les plus marquantes en matière de naufrages 3.2. Chronique des fortunes de mer 3.21 Les naufrages marquants Le Limpopo, Le Ker Anna, Le Kaisari et la photogrammétrie Le Warren Hastings, Le Bruxelles, Le Michel Salustro, L’Elise, L’Adour 3.22 Un état des lieux des recherches de la Confrérie Méthodologie de recherches Témoignage d’un chercheur de la Confrérie 3.3 Explorer une cause : Les cyclones 3.4 Liste alphabétique des naufrages de 1671 à 2003 3.5 Les éléments étudiés par la Confrérie 3.51 Prospection maritime pour localiser le navire « La Paix » 3.52 Cartographie Epave du Cap La Houssaye 2010 – Le Safran 3.53 Le Ker Anna La Pointe des Aigrettes 1997 + 2013 3.54 Le Kaisari à Sainte-Rose 2014 + 2015



112	Chapitre 4	Les marins et cimetières
		4.1 Le cimetière du lazaret 1 Un espace de recherche à défricher Entre lieu de mémoire et espace symbolique 4.2 Le cas du Lieutenant de Vaisseau Paul Guéry L’hommage officiel à Paul Guéry Témoignage d’un membre de la Confrérie 4.3. Les éléments étudiés par la Confrérie 4.31 Restauration de la tombe du Lieutenant de Vaisseau Paul Guéry 4.32 Restauration de la tombe du Capitaine Le Restif Des Tertres 4.33 Mission d’enquête sur les migrations humaines et les liens maritimes entre La Réunion et les Seychelles

144	Préface
	Jean Marc Charel – Président du comité régional d’études et de sports sous-marins

146	Chapitre 1	Association et patrimoine
		Naissance d’une aventure humaine et « historique » La patrimonialisation par l’Etat : éléments de repère dans le contexte réunionnais La patrimonialisation par l’Association : le contexte réunionnais Le projet associatif de la Confrérie Les influences avant la création de la Confrérie La création de la Confrérie des Gens de la Mer La première « vraie » opération La création de la Commission Régionale d’Archéologie Se former et former les autres Anticiper l’évolution législative en matière d’archéologie Une association culturelle et non un club de plongée ! Partager et diffuser nos recherches auprès du plus grand nombre Les différentes étapes des travaux de la Confrérie La Confrérie de 2016 ? L’album photo des faits marquants de 20 années de recherches

166	Chapitre 2	Les confrères - Les femmes et hommes de la Confrérie
		2.1 Quelques portraits de membres actifs 2.2. La Confrérie lieu de formation 2.3 Quelques amis de la Confrérie témoignent ... Guy Gazzo Eudoxie Caillaud André Isautier

192	Annexes
	Liste chronologique des naufrages de 1671 à 2003 Bibliographie Les actions menées par la Confrérie

210	Remerciements
-----	---------------







PREMIÈRE PARTIE

# LA RÉUNION ET LA MER



## Préfaces



Gilles Pignon

CONSERVATEUR RÉGIONAL DE L'INVENTAIRE GÉNÉRAL  
DU PATRIMOINE CULTUREL DE LA RÉUNION

La Confrérie des Gens de la Mer célèbre cette année ses 20 ans. Vingt ans, c'est le bel âge ! Certains diront que c'est deux fois l'âge de raison. Pour cette association, il était important de marquer ce point d'étape par la publication d'un beau livre en forme de bilan et de perspectives.

Le parcours accompli est important : il est loin le temps où une bande de copains décidait de passer de la plongée loisir à la plongée « active » afin de sensibiliser les Réunionnais à la richesse et la diversité de leur histoire maritime.

En 20 ans, les bénévoles de la Confrérie des Gens de la Mer sont devenus experts dans le recensement des naufrages qui ont eu lieu sur nos côtes en explorant des centaines de documents d'archives publiques et privées. La traque des épaves s'est poursuivie sous l'eau. Pour cela, grâce à la création de la Commission Régionale d'Archéologie Sous-Marine au sein du Comité Régional de la Fédération Française d'Études et de Sports Sous-Marins, les bénévoles se sont formés aux techniques de prospection, de sondage et de travaux sous-marins.

Aujourd'hui, ces opérations sous-marines qui ont lieu sous l'autorité du Département des Recherches

Subaquatiques et Sous-Marines – DRASSM basé à Marseille, sont effectuées par des plongeurs bénévoles titulaires d'une certification de plongeurs professionnels.

La professionnalisation des bénévoles de la Confrérie est indéniable : les rapports d'opérations incluent dorénavant une description du contexte géomorphologique, hydrodynamique et biologique de la zone étudiée. Les vestiges repérés et les traces archéologiques identifiées sont aujourd'hui systématiquement enregistrés et photographiés avec positionnement du nord, échelle graphique, profondeur, numérotation et coordonnées GPS.

Depuis peu, une campagne photographique complète et détaillée permet à l'association de réaliser une orthophotographie de chaque site à partir de laquelle est créé, grâce à la technique de la photogrammétrie, un modèle numérique en trois dimensions que le chercheur ou le public peuvent manipuler à leur guise pour en extraire de l'information ou bien découvrir le site d'une épave qui gît par plusieurs dizaines de mètres de fonds.

Aujourd'hui, la pluridisciplinarité est de mise au sein de la Confrérie des Gens de la Mer : il faut le

regard et l'expertise de plusieurs disciplines pour comprendre un site et les traces archéologiques qu'il révèle. La recherche en archives publiques et privées, les enquêtes de terrain auprès des habitants et pêcheurs du littoral, les prospections et sondages systématiques, l'enregistrement des données sous-marines et terrestres par le biais du dessin, de mesures à la précision centimétrique et de la photographie, sont des opérations entièrement réalisées par les bénévoles de l'association.

Mais la collecte et l'étude des données ne suffisent pas, la Confrérie les valorise régulièrement par le biais d'une médiation culturelle adaptée au plus grand nombre lors de restitutions publiques, des Journées nationales de l'archéologie, des Journées européennes du patrimoine, ou d'expositions temporaires.

Tout ceci concourt à ce que la Confrérie des Gens de la Mer soit un des partenaires majeurs du Service Régional de l'Inventaire du patrimoine culturel de la Région Réunion - SRI. En effet, dans la réalisation de son REVE (recenser, étudier, valoriser et expertiser le patrimoine culturel de La Réunion), le SRI a pour ambition de dresser d'ici 5 ans la carte archéologique sous-marine et terrestre du littoral de La Réunion. Les opérations d'inventaire d'un patrimoine littoral

en réseau ont débuté à travers l'étude des marines et ponts débarcadères qui ceinturaient le littoral ainsi que leurs connexions avec le réseau principal du chemin de fer et le réseau secondaire des petites lignes privées des usines à sucre.

La pression démographique de l'île dont le million d'habitants est annoncé d'ici quelques années fait que les traces matérielles du patrimoine littoral de La Réunion disparaissent année après année sous les coups des bulldozers.

A l'heure où les politiques d'aménagement du territoire sont globales et visent un développement durable, la nécessité de mieux connaître notre patrimoine culturel littoral afin de pouvoir le transmettre aux jeunes générations devient pressante. Les travaux de la Confrérie des Gens de la Mer réalisés en partenariat et avec le soutien financier de l'État et des collectivités deviennent un formidable outil d'aide à la prise de décisions afin de mieux prendre en compte le patrimoine littoral au sein des projets d'aménagement du territoire.

**Longue vie et bon vent à  
la Confrérie des Gens de la Mer !**





**Jimmy Mouchard**  
MAÎTRE DE CONFÉRENCES  
UNIVERSITÉ DE NANTES

L'année 2016 est une année spéciale pour les passionnés d'archéologie maritime dans la mesure où nous fêtons à la fois les 50 ans du DRASSM (1966-2016) et les 20 ans de la Confrérie des Gens de la Mer (1996-2016). Une coïncidence qui met en lumière l'engagement d'hommes et de femmes dans la sauvegarde de notre patrimoine maritime conservé aux quatre coins de la planète. Ce clin d'œil à notre discipline constitue donc un parfait vecteur de communication sur les métiers de l'archéologie et notre rôle dans la recherche, l'enregistrement et la préservation des biens culturels maritimes. Toute l'évolution de l'archéologie sous-marine française se reflète bien sûr à travers le parcours du DRASSM, structure internationalement reconnue et considérée comme pionnière en la matière, mais aussi à travers le parcours – plus récent – de la Confrérie des Gens de la Mer, une association qui s'est lancée un vaste défi à ses débuts, à savoir renouer les liens avec l'océan Indien et faire connaître aux Réunionnais son riche passé maritime. Portée par un élan professionnel et/ou par l'enthousiasme de passionnés et surtout du monde associatif, cette quête de la connaissance pour ce qui est disparu, naufragé, enfoui ou détruit, participe à notre difficile mais nécessaire travail de mémoire.

L'implication de la Confrérie et de ses membres – qui transparait avec force dans ce très beau livre – démontre, s'il est encore besoin de le rappeler, le rôle fondamental de nos associations œuvrant pour une meilleure connaissance du passé maritime français. Pour en arriver à un tel stade de synthèse et de réflexion, il a fallu franchir bon nombre d'obstacles, comme par exemple tenter d'appliquer les méthodes classiques de l'archéologie à un contexte sous-marin délicat en outrepassant cette difficulté physique et réelle que constitue l'océan Indien. Lors de ma participation à une opération de prospection réalisée en 2011 à la pointe des Aigrettes (recherche du navire « Ker-Anna », ancien trois-mâts barque « Dora-Ann », construit à Sunderland en 1876, avant d'être racheté par l'armateur nantais Alexandre Viot et qui fit naufrage en 1894), Éric m'a fait part d'un sentiment qui depuis ne cesse de

se répéter : « Jimmy, tu sais ici, sous l'eau, les choses ne sont jamais simples ». Il voulait rappeler combien l'océan était dangereux, violent, imprévisible, et au final peu accueillant pour des archéologues. Un milieu et des conditions météorologiques qui ne permettent pas toujours la mise en place d'une observation – en plongée ou embarquée – adéquate et respectant tous les codes de notre métier, à commencer par des méthodes de prospection et d'enregistrement des données éprouvées en France métropolitaine ou dans d'autres contextes sous-marins. Depuis, nous l'avons constaté à maintes reprises, chaque site archéologique amène son lot de difficultés, obligeant les membres de la Confrérie à sans cesse renouveler leurs méthodes d'intervention afin d'accéder à ces bribes d'informations ayant survécu/subsisté aux tempêtes, cyclones et autres formes d'érosions de notre histoire.

Si l'on se pose souvent la question de savoir si La Réunion vit le dos tourné à la mer, ce livre illustre remarquablement son rapport à la mer. Tous les thèmes y sont balayés et explorés, mettant régulièrement à l'honneur l'enquête orale et son lot de témoignages extrêmement précieux pour quiconque souhaiterait préserver la mémoire d'un lieu, d'un aménagement ou d'un individu. Cet ouvrage, qui à n'en pas douter fera référence, a le mérite de sensibiliser le lecteur, à la fois sur les comportements humains du passé – depuis le XVII<sup>e</sup> siècle – mais aussi sur ceux d'aujourd'hui, ou plus exactement – en filigrane – sur ceux que nous devrions adopter. Historiens, archéologues, géographes, graphistes, et autres passionnés, fournissent avec ce livre « UNE HISTOIRE MARITIME RÉUNIONNAISE, 20 ans de recherche », les clés de lecture indispensables pour mieux vivre avec la mer, pour mieux la comprendre. Félicitations à tous les auteurs et soulignons enfin que depuis vingt ans, la pratique archéologique sous-marine à l'échelle de cette collectivité d'outre-mer fut à l'origine d'une merveilleuse fenêtre d'étude sur l'océan Indien, tel un vaste chantier « laboratoire », entendons par là un laboratoire d'idées, d'hypothèses et de créativité, qui ne peut qu'inviter à une recherche étendue au-delà du contexte réunionnais.



**Jehanne-Emmanuelle Monnier**  
DOCTEUR EN HISTOIRE  
DE L'UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

Ce livre retrace les efforts menés depuis vingt ans par les bénévoles passionnés et engagés de la Confrérie des Gens de la Mer pour rapprocher les Créoles de La Réunion, et plus largement de toutes les îles de l'océan Indien, de leur patrimoine maritime.

Comme aime à le rappeler le président Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, tout le monde est arrivé par la mer à La Réunion. C'est pourquoi la Confrérie s'est attachée pendant ces vingt dernières années à revaloriser l'histoire du voyage maritime, qu'il s'agisse de la traite négrière, de la traversée des travailleurs engagés, ou encore du va-et-vient des marins, à travers des expositions, des ouvrages ou la restauration de tombes. L'association s'est également efforcée de retrouver tous les lieux d'atterrissage, qu'il s'agisse des débarcadères ou du lazaret de quarantaine par exemple. Bien entendu, le cœur du travail de la Confrérie depuis vingt ans est constitué par la recherche des récits de naufrages aux archives puis des épaves elles-mêmes en mer. Toutes les déclarations aux Affaires Maritimes sont le fait de l'association.

La Confrérie des Gens de la Mer souligne également depuis vingt ans que, loin d'être une barrière entre les îles et les peuples de l'océan Indien, la mer constitue un trait d'union. Migrations, échanges commerciaux et culturels, métissage, l'histoire de l'océan Indien témoigne de la richesse des liens créés grâce à la navigation. C'est pourquoi l'association a étendu son travail à l'île Maurice, à Madagascar, aux Seychelles, et envisage pour l'avenir de travailler avec l'île Rodrigues et les Comores. Les projets ne manquent pas.

Déjà vingt ans d'un travail historique pionnier et d'une qualité remarquable qui a véritablement révélé la richesse de l'histoire maritime à La Réunion. Souhaitons à la Confrérie des Gens de la Mer vingt années supplémentaires pour faire progresser davantage la connaissance du patrimoine maritime des îles de l'océan Indien.

**Bon vent !**





## CHAPITRE 1

### LE RÉUNIONNAIS : DOS OU FACE À LA MER ?

#### La mer dans la culture populaire réunionnaise

Île et Mer sont intimement liées, c'est une évidence. Dans la culture populaire, les représentations de la mer font partie de l'image de l'île. Pourtant à La Réunion, ces deux éléments –terre et mer- **sont parfois vécus comme s'ils s'excluaient l'un l'autre.** Peu de marins réunionnais, très peu de pratiquants de sports sous-marins, un nombre d'enfants très important ne sachant pas nager : tels sont les constats que l'on pourrait faire pour illustrer cette relation. Le Réunionnais fait-il société en tournant le dos à la mer ? Pour répondre à cette question, il est nécessaire d'**interroger les pratiques maritimes des réunionnais** en les resituant dans leur contexte historique.

Ce premier chapitre, veut explorer plus finement cette relation entre le Réunionnais et la mer. Sans avoir la prétention de répondre catégoriquement, nous essaierons de donner des pistes de réflexion.





Navires stationnant au large de Saint-Denis  
Vue sur le Quartier du Bas de la rivière  
ADR, IHOI 33F4

## Une relation ambigüe

Du premier peuplement jusqu'aux années 1950, toutes les arrivées humaines, les échanges économiques, se font par la mer. Ce paysage pose un décor maritime riche d'une présence importante de bateaux stationnés dans les différentes rades et marines. La relation terre-mer reste difficile en l'absence d'infrastructures portuaires et côtières permettant des échanges sécurisés et au demeurant nécessaires.

Positionnée comme espace d'escale pour la route des Indes du XVII<sup>ème</sup> jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup>, l'île de La Réunion profite d'une position stratégique lui permettant un développement régulier et favorisant la relation avec la France. Au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle cette prédominance s'estompe au profit de Madagascar qui devient l'espace dominant de l'océan Indien. Il faudra attendre l'indépendance de Madagascar en 1960 pour que le flux de développement se reconnecte à La Réunion.

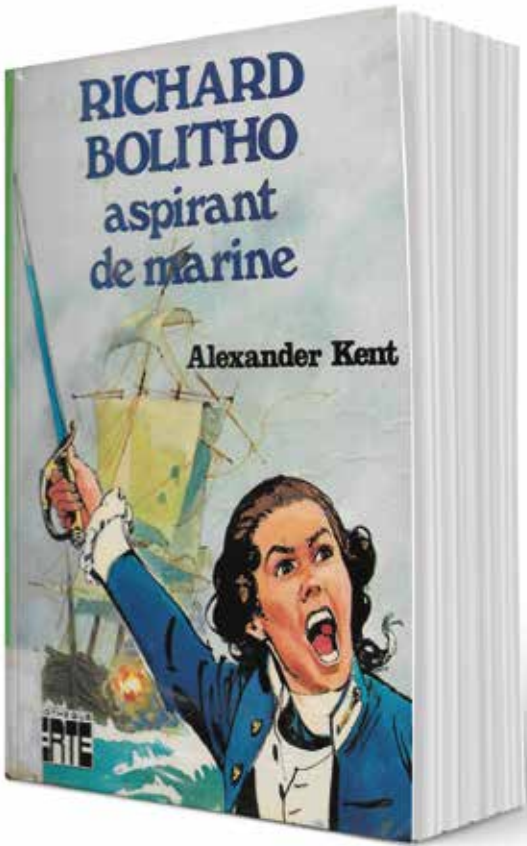
Au tournant des années 70-80, l'école, la radio, la télévision, le cinéma popularisent et élargissent les représentations de la mer et les frontières de l'île. Dans la même période, les pratiques maritimes se

localisent sur la bande côtière. Ainsi, la pêche côtière ou encore le pique-nique dominical en bord de plage deviennent des traits d'union et de porosité entre Terre et Mer, faisant du lagon un espace fortement approprié par les familles. La mer s'ancre finalement dans l'histoire familiale des Réunionnais tout en conservant un héritage de croyances, de superstitions et de peurs :

- Peur des pirates, issue du XVIII<sup>ème</sup> siècle
- Attaque par la mer, issue de l'occupation anglaise de 1810
- Peur des tempêtes et des cyclones
- Peur des requins
- Peur de nager et de mettre la tête sous l'eau, allant jusqu'à croire que l'eau rentrait dans la tête par les oreilles

Ces éléments construisent une représentation mémorielle de la mer, transmise à travers les générations. L'école prend sa part dans la construction d'une nouvelle représentation de la mer en permettant dans les années 1970 d'apprendre à nager dès le primaire. Ces programmes restent toujours pratiqués aujourd'hui. Les médias prennent également leur part dans l'évolution de ce rapport à la mer.

Couverture de la version livre de jeunesse  
De Richard Bolitho, Aspirant de marine  
Edité par la bibliothèque Verte



## La mer entre littérature et cinéma

L'image romanesque de l'île s'est construite à partir de récits où la mer est cause ou origine de drames. « *Paul et Virginie* », « *Robinson Crusoé* » ou encore « *L'île au trésor* », participent ainsi à la construction d'une représentation collective de l'île tour à tour et à la fois refuge, lieu de relégation, promesse d'aventures et de richesses.

Cette image de l'île se nourrit également de récits d'aventures maritimes. Ainsi « *Le Négrier* » d'Edouard Corbière, publié initialement en 1832, réédité en 1956, participe à poser ce type de récit comme un genre littéraire à part entière. On retrouve également ces récits adaptés à la jeunesse. La Bibliothèque Verte, Editions Hachette, fait découvrir à ses lecteurs les aventures de « *Richard Bolitho, Aspirant de marine* », sous la plume d'Alexander Kent. Sous ce pseudonyme, Douglas Reeman, lui-même ancien marin, publie au milieu des années 1960, les aventures d'un aspirant de Marine à bord d'un vaisseau anglais. Ces récits seront adaptés au cours des années 1970 pour la Bibliothèque Verte par Jean Muray et superbement illustrés par Philippe Daure.

Toujours en direction d'un public jeune, Jean-Michel Charlier (scénariste, 1924 - 1989) et Victor Hubinon (dessinateur, 1924 - 1979) lancent en 1959 la publication de « *Barbe Rouge* » qui relate les aventures d'un pirate et de son fils adoptif au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle. Publiée sous forme d'album de 47 pages par les éditions Dargaud, cette bande dessinée presque unique en son genre, permet de suivre le parcours et presque la reconversion du pirate Barbe Rouge surnommé « *Le démon des Caraïbes* ». Les albums bénéficient de couvertures très réalistes faites à la gouache. Le duo, par ailleurs auteurs des aventures aériennes de Buck Danny, publiera également une biographie dessinée du corsaire Surcouf. La série se poursuivra avec d'autres contributeurs après le décès d'Hubinon. Il faudra attendre les années 2012-2013 pour que Dargaud revienne aux récits maritimes avec la série « *Long John Sylver* » de Xavier Dorison et Mathieu Lauffray. Les auteurs présentent leur série non pas « *comme une suite de l'île au trésor mais un humble hommage à cet immense chef d'œuvre qui ne cesse de nous émerveiller depuis notre enfance* ».

Le cinéma, quant à lui, peut explorer une variété de personnages permettant presque sans fin de transposer l'œuvre littéraire pour un public plus large. Les différentes adaptations de : « *Les révoltés du Bounty* » en 1962 par Lewis Milestone avec Marlon Brando, par Roger Donaldson en 1984 avec Mel Gibson, font de Tahiti et de Pitcairn des destinations de liberté, de délivrance. Vendredi ou Ben Gunn deviennent Vahiné accueillant Fletcher CHRISTIAN. Ces représentations, parfois naïves, font vivre le rapport entre l'île et la mer, répondant à la demande d'exotisme de l'Europe. L'époque des blockbusters a permis au cinéma des reconstitutions plus fines comme celle proposée par « *Master and Commander : De l'autre côté du Monde* » (film réalisé par Peter Weir en 2003, adapté de l'œuvre de Patrick O'Brian). Les Galapagos deviennent un territoire de découvertes scientifiques pour Stephen Maturin (joué par Paul Bettany), médecin de bord du HMS Surprise (Her ou His Majesty Ship) commandé par le capitaine Jack Aubrey (joué par Russel Crowe).







Extrait du journal Télé du Quotidien  
Du 7 mars 1980



## La mer : le cordon ombilical réunionnais

La relation à la mer est déterminante pour La Réunion : elle se trouve au cœur d'un espace navigué par les Arabes dès le XII<sup>ème</sup> siècle. Elle n'est accessible par une liaison aérienne régulière qu'à partir des années 1950. Deux grandes phases de son peuplement, la période esclavagiste (1671-1848) et la période engagiste (1848-1938) sont arrivées par la mer.

La perspective du peuplement amène à envisager également le rapport à la mer dans sa notion de rupture avec le pays d'origine, un voyage forcé notamment pour les populations emmenées en esclavage, un exode, une migration vers un ailleurs que l'on ne connaît pas. La mer devient le mur d'une île-prison où l'exil amène un enracinement forcé.

Le créole regorge de termes maritimes ce qui ne fait qu'accentuer le paradoxe de la non-relation à la mer : Largué, Rale le bout, zin, zingad, amarre ton soulier, souk a li, taille la route, viré ...

La Réunion vit-elle le dos tourné à la mer ? Des nuances apparaissent dans les différentes réponses possibles. Quelles sont les pratiques maritimes des Réunionnais ? Que disent-elles de la société réunionnaise ? Comment s'inscrivent-elles dans les temps historiques et la société réunionnaise ?

Initiation à la plongée, Georges Masanelli et son fils  
Collection privée : Georges Masanelli

## Plonger dans « le Monde du Silence »

L'Homme avait finalement fait le tour du globe, presque tout découvert et se préparait à aller sur la lune lorsque Jacques-Yves Cousteau lui propose un nouveau monde : Au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, 70 % de la surface du globe restait encore à découvrir ! C'est la rencontre de Jean Delorme, PDG de la société Air Liquide, qui amène Jacques-Yves Cousteau à travailler avec Emile Gagnan, ingénieur chez Air Liquide. Ensemble, ils perfectionnent le scaphandre autonome qu'ils commercialiseront en 1947 sous la marque « *La Spirotechnique* ». C'est la naissance du « *CG45* » (Cousteau Gagnan 1945) qui marque les premiers pas de la plongée loisir. Elle révèle un monde inconnu que le Commandant aura à cœur de partager. Ces nouveaux équipements permettent le tournage et la sortie en salle, le 26 mai 1956, du film documentaire « *Le Monde du Silence* » réalisé par Jacques-Yves Cousteau et Louis Malle, Palme d'or à Cannes en 1956 et Oscar du meilleur film documentaire en 1957.

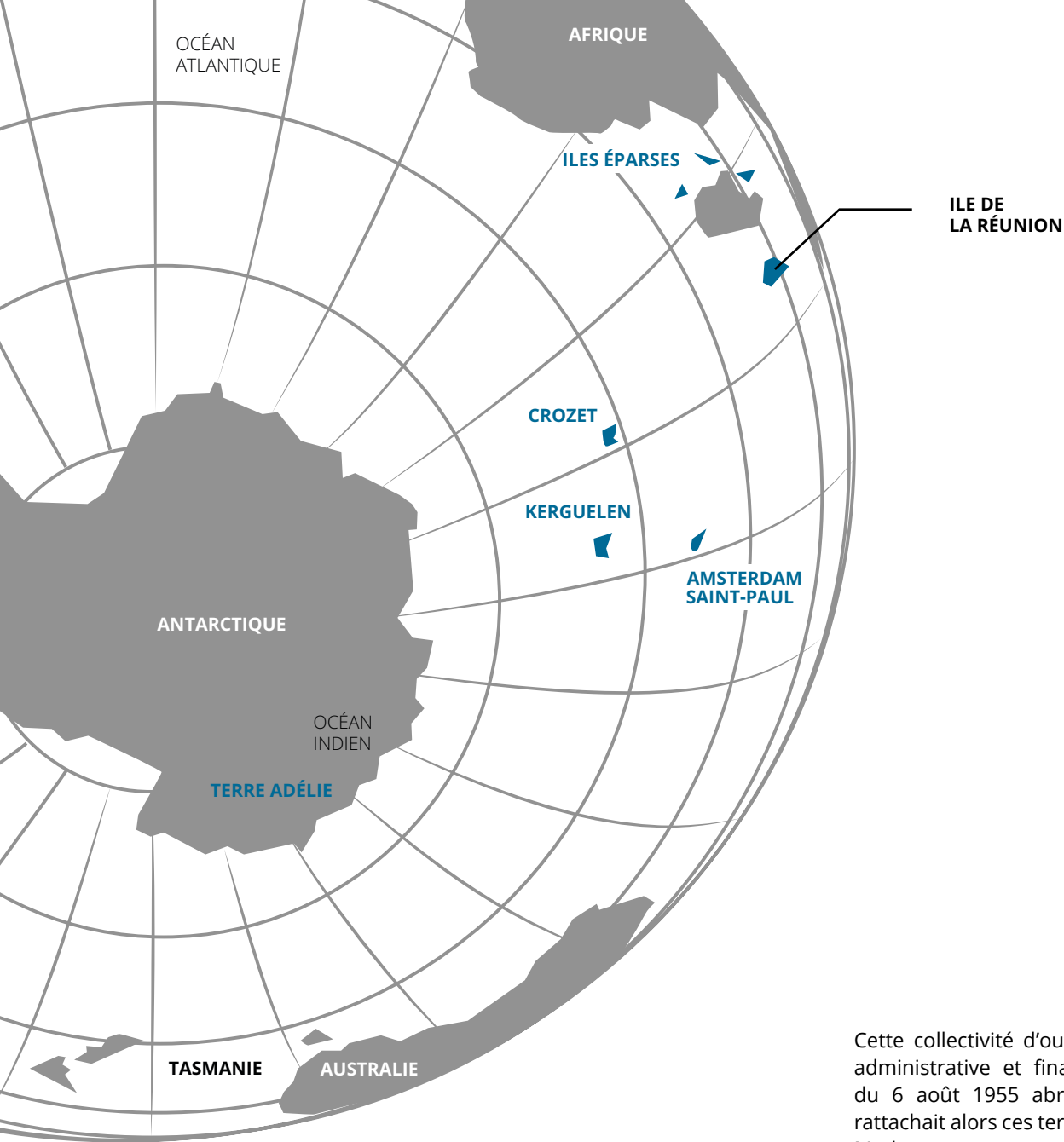
A la fin des années 60, nous suivrons les aventures de la Calypso, dans « *L'Odyssée sous-marine du Commandant Cousteau* ».

L'émission est diffusée en France à partir de 1974 et à La Réunion au début des années 1980 à une époque où l'île n'a qu'une seule chaîne de télévision. Ces reportages se posent comme un marqueur générationnel fort. La télévision lance en septembre 1975 l'émission hebdomadaire « *Thalassa* » qui rassemble les amoureux de la mer et tous ceux qui s'intéressent aux activités nautiques et à la pêche.

C'est dans cette dynamique que sera créé le 6 juillet 1973, le Comité régional d'études et de sports sous-marins de La Réunion. Son objet : « *Développer et favoriser la connaissance du monde subaquatique et la pratique des activités et sports sous-marins* ».







Cette collectivité d'outre-mer, possédant l'autonomie administrative et financière, a été créée par la loi du 6 août 1955 abrogeant le décret de 1924 qui rattachait alors ces terres au gouvernement général de Madagascar.

Le siège administratif des TAAF est installé depuis 2000 à Saint-Pierre sur les berges de la Rivière d'Abord où il accueille le cabinet du préfet.

A cette notion territoriale s'ajoute une législation spécifique : L'ensemble de ces îles, dont La Réunion, procure à la France une Zone Economique Exclusive (ZEE) de plus de 2 500 000 km<sup>2</sup> riche en ressources marines. L'autorité administrative de la ZEE étend très sensiblement les possibilités d'exploitation du territoire (par son autorité administrative.)

Cette situation est, sur le papier, plutôt avantageuse mais ne génère pas une activité économique déterminante pour La Réunion. Elle est de plus peu lisible par la population réunionnaise car l'ensemble des TAAF, sanctuarisé pour sa biodiversité, n'est parcouru que par des scientifiques.

## Quelle est la place maritime de La Réunion dans l'océan Indien ?

Un premier paradoxe apparaît lorsque l'on constate la position administrative de La Réunion : elle est au cœur d'un ensemble d'îles de possession française que l'on appelle les Terres Australes et Antarctiques Françaises (Les TAAF). Les TAAF sont, depuis la loi du 6 août 1955, un Territoire d'outre-Mer doté de l'autonomie administrative et financière formé par l'archipel de Crozet, l'archipel des Kerguelen, les îles Saint-Paul et Amsterdam, la terre Adélie et les îles éparées : Glorieuses, Juan de Nova, Europa et Bassas da India dans le canal du Mozambique et Tromelin au nord de La Réunion. Les distances entre ces îles et La Réunion sont importantes, par exemple : Crozet est à 2860 km au Sud et Saint-Paul et Amsterdam à 2880 km au Sud-Ouest.

Retour de pêche à Terre Sainte vers 1950  
Carte Postale - Ganowski - droits réservés - collection Laurent Hoarau



## Le rêve du pêcheur

Un nombre relativement important de quartiers de l'île a orienté son activité vers la pêche. La pêche s'effectue ici à distance des côtes ou dans des anses. Il existe également une pratique des pêcheurs «golette» (bambou transformé en canne à pêche, gaulette en français) qui se positionnent sur le « brisant », le long de la barrière de corail, là où les lames se brisent. Parmi ces villages de pêcheurs, nous vous proposons deux cas qui reflètent les évolutions contemporaines de cette pratique : le quartier de Patates à Durand et le quartier de Terre Sainte.

Situé dans le Nord de l'île, le quartier de Patates à Durand fait partie de la commune de Saint-Denis. Son activité de pêche remonte à la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle a connu en 1860 l'installation d'une marine qui a eu

pour conséquence de renforcer son activité maritime. Avant 1989 et l'arrivée du RMI (revenu minimum d'insertion), la pêche est au cœur du lien social du quartier : la recette de la pêche est mise en commun et partagée à parts égales entre les différentes familles de pêcheurs du quartier. Cette pratique témoigne des liens familiaux très forts existants dans le quartier et du lien social exceptionnel généré par l'activité maritime. L'arrivée du RMI en 1989, dans un contexte social où le coût du SMIG (salaire minimum interprofessionnel garanti) est inférieur à celui de l'aide sociale, introduit un nouveau rapport à l'argent et un effet pervers : l'inactivité est plus rémunératrice que le travail.

En quelques années, la pêche va reculer en terme d'activité principale et disparaître du lien social. Situé dans le Sud de l'île le quartier de Terre Sainte fait partie de la commune de Saint-Pierre. C'est un quartier de





Retour de pêche à Terre Sainte début des années 80  
Carte Postale NOURRAULT - droits réservés - collection L. Hoarau

pêcheurs depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. La mutation va être ici différente de celle de Patates à Durand. Si l'on constate un recul de l'activité de pêche, on remarque que les jeunes vont se professionnaliser et moderniser leur pratique. La présence du port de Saint-Pierre va permettre de s'orienter vers des bateaux plus modernes, plus puissants. L'activité des canots va alors quitter la petite anse de Terre-Sainte pour se localiser progressivement au cours des années 1990 dans le bassin de radoub du port de Saint-Pierre.

Ces deux villages résument assez bien le destin des villages de pêcheurs. Dans les deux cas, on constate une rupture de la transmission des savoirs et des pratiques liés à la mer. Les causes de cette rupture sont aussi à chercher dans la mise en place au cours des années 1960 d'un schéma de formation scolaire éloignant les enfants des modes de transmission traditionnelle. A côté de cette pratique professionnelle que l'on a du mal à quantifier, aujourd'hui, au mois de novembre de chaque année, la Réserve Naturelle Marine reçoit 800 demandes de cartes de pêche autorisant les pêcheurs occasionnels à pratiquer leur passion : pêcheurs «golette», pêche aux «zourites» (pieuvre), aux capucins.

## Le dernier « Loup de Mer »

L'entreprise réunionnaise Bourbon Composites a fabriqué jusqu'en 2015, les canots en résine et fibre de verre qui avaient peu à peu remplacé les barques traditionnellement en bois. Son coût relativement faible (environ 6000 euros), sa bonne tenue maritime en avait fait un bateau inscrit dans le paysage portuaire réunionnais. Cette activité de fabrique se place à La Réunion dans un marché très étroit et menacé par les importations. Début 2015, un incendie a ravagé les locaux de Bourbon Composites et détruit les moules permettant de confectionner le pont et la coque du « Loup de Mer ». Le coût d'investissement dans la construction de nouvelles matrices devrait pousser l'entreprise à renoncer à sa fabrication.

On estime entre 450 et 500 le nombre de canots de ce type en activité actuellement. Le dernier sorti de l'usine a été acquis par l'AFEMAR (Association des femmes de marins-pêcheurs de Saint-Pierre), tout un symbole pour un métier extrêmement fragile actuellement.

Pique-nique familial dans les années 40  
Collection privée : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer



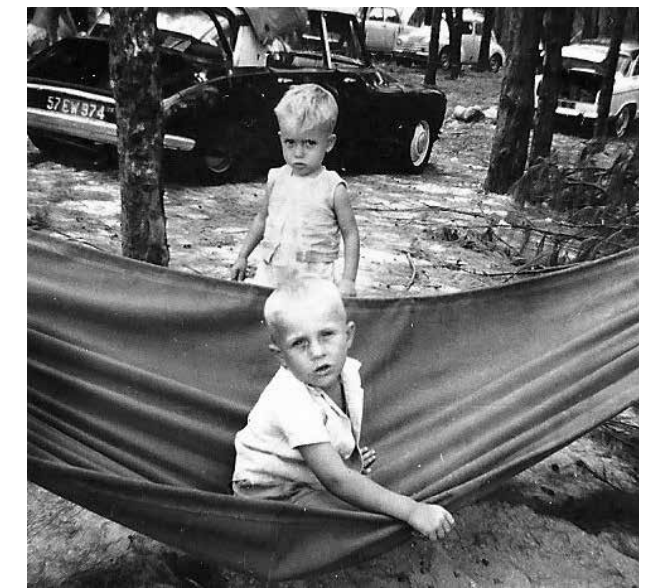
## La mer et l'enfance

La mer est également associée aux pique-niques dominicains. Ils se généralisent dans les années 1960 et s'orientent dans les Hauts ou vers les plages, surtout celles de Saint-Paul. Cette pratique a été initiée d'abord par la population bourgeoise autour de la notion de changement d'air : on partait pendant la période de vacances pour des séjours au bord de la mer. Au cours des années 1960, le développement de la voiture et notamment des « camionnettes » (Peugeot 404) a permis aux familles élargies et plus modestes d'envisager des sorties le dimanche pour partager un repas à la plage.

La représentation de la mer est dans ce cadre précis limitée au lagon et devient terrain de jeux et de découvertes pour toute la famille : baignade, ramassage de coquillages, pêche, observation de la faune. Ce sont des expériences marquantes qui nourrissent la mémoire familiale. Apparaît également une petite activité économique à proximité des plages, autour des

« camions-bars » permettant une restauration rapide orientée surtout vers un public jeune.

Le lagon, la plage forment un souvenir familial qui a pris fonction de traditions transmises et pratiquées. L'espace du lagon et de sa plage est ainsi patrimonialisé par la population elle-même à une époque où la notion de protection officielle de l'espace maritime n'est pas encore opérante localement.

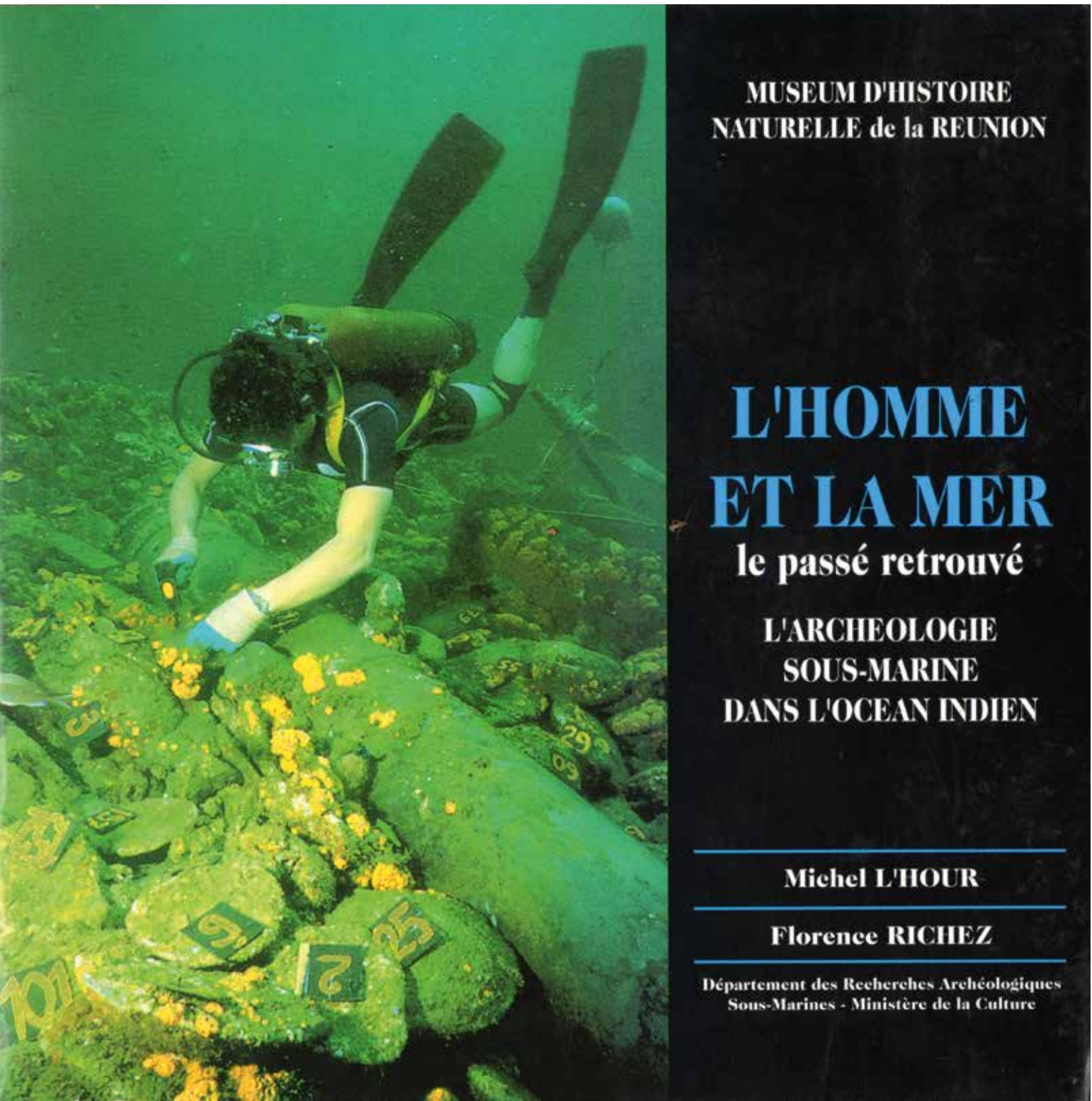


Pique-nique familial dans les années 60  
Les frères Venner  
Collection privée : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer





Couverture du catalogue de l'exposition  
L'homme et la mer – le passé retrouvé, 1992



### La première exposition d'archéologie sous-marine

En 1992, le Département des Recherches Archéologiques Sous-Marine et le Museum d'Histoire Naturelle de La Réunion mettent en place l'exposition « *L'Homme et la Mer : le passé retrouvé. L'archéologie sous-marine dans l'océan Indien* ». Michel L'Hour et Florence Richez, concepteurs de l'exposition présentent pour la première fois dans l'île, l'archéologie sous-marines dans l'océan Indien. L'exposition a également pour objectif de faire comprendre les apports de l'archéologie sous-marine à l'Histoire et découvrir les techniques de fouilles d'un site archéologique.

### L'émergence de pratiques nouvelles et l'apparition des mesures de protection

La plage, le lagon ont alors connu progressivement une activité plus soutenue partagée par plusieurs utilisateurs : pêcheurs « golettes », familles en pique-nique, restaurateurs, surfeurs, plongeurs. Il a fallu alors poser un cadre de protection permettant d'envisager la préservation de cet espace. Les collectivités territoriales (Région, Département, Communes Littorales) créent en 1997, l'association Parc Marin de La Réunion (APMR) qui préfigure le futur gestionnaire d'une réserve marine. La Réserve Marine est mise en place en 2007 après un long cheminement.

Cette nouvelle réglementation amène des conflits d'usage notamment autour des pratiques menaçant les coraux. Les pêcheurs « golettes », d'abord montrés du doigt vont progressivement être intégrés dans les mesures de protection. C'est dans le cadre de cette réserve marine que va apparaître ce que l'on appellera «la crise requin».

Le choc est alors important non seulement à cause des décès mais aussi parce que cette crise arrive dans un espace partagé, patrimonialisé par la population et désormais inscrit dans les pratiques sociales collectives des Réunionnais.

Activités nautiques contemporaines  
Collection privée : Cendrine Molina







**Thierry Gazzo – Pêcheur Professionnel**  
Collection privée : Guy Gazzo



### Témoignage de Guy Gazzo

En 1973 Le Comité Régional d'Etudes et de Sports Sous-Marins, fut créé, à la demande des pêcheurs sous-marins, en vue de la participation d'une équipe locale aux Championnats de France de la discipline. Ce fut le début d'une période, au cours de laquelle les techniques et le matériel progressèrent beaucoup. La pêche sous-marine devenait également un sport reconnu au plan national et international. Les règles de sécurité et la réglementation furent adoptées lors des compétitions locales et se diffusèrent peu à peu parmi les autres pratiquants. Ainsi, la pêche en bouteille, couramment pratiquée, fut identifiée désormais comme du braconnage, et progressivement abandonnée. Le niveau des pratiquants s'améliora sensiblement tandis que les poissons devenaient plus méfiants selon le principe écologique : « à bon chat bon rat ».

Retrouvez le témoignage complet de Guy Gazzo dans le Chapitre 2 de la 2<sup>ème</sup> partie



**Pêcheur Golette**  
Collection privée : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer



**Championnats de pêche sous-marine**  
Collection privée : Guy Gazzo



**Baptême de plongée**  
Collection privée : Cendrine Molina



## La Réunion vit-elle le dos tourné à la mer ?

Une réponse catégorique est impossible tant les nuances sont importantes. Reste également à interroger l'action associative : créée en 1996, la Confrérie des Gens de la Mer apparaît dans ce paysage avec un rapport original à la mer : son objet d'étude est le patrimoine maritime et en particulier sous-marin. L'association, notamment par ses travaux de recherches d'identification de naufrages, plus de 250, ses déclarations d'épaves, plus de 70 en 20 ans, participe à la patrimonialisation de ces objets marins et sous-marins. Patrimonialisation dans une époque où la perception de la mer comme un espace culturel n'est encore qu'à l'état embryonnaire à La Réunion. La démarche de l'association, on pourrait dire son combat, est de reconstruire le lien des Réunionnais à la mer.

**Baleine à bosses dans l'océan Indien**  
Collection : Kirill Dorofeev





## CHAPITRE 2



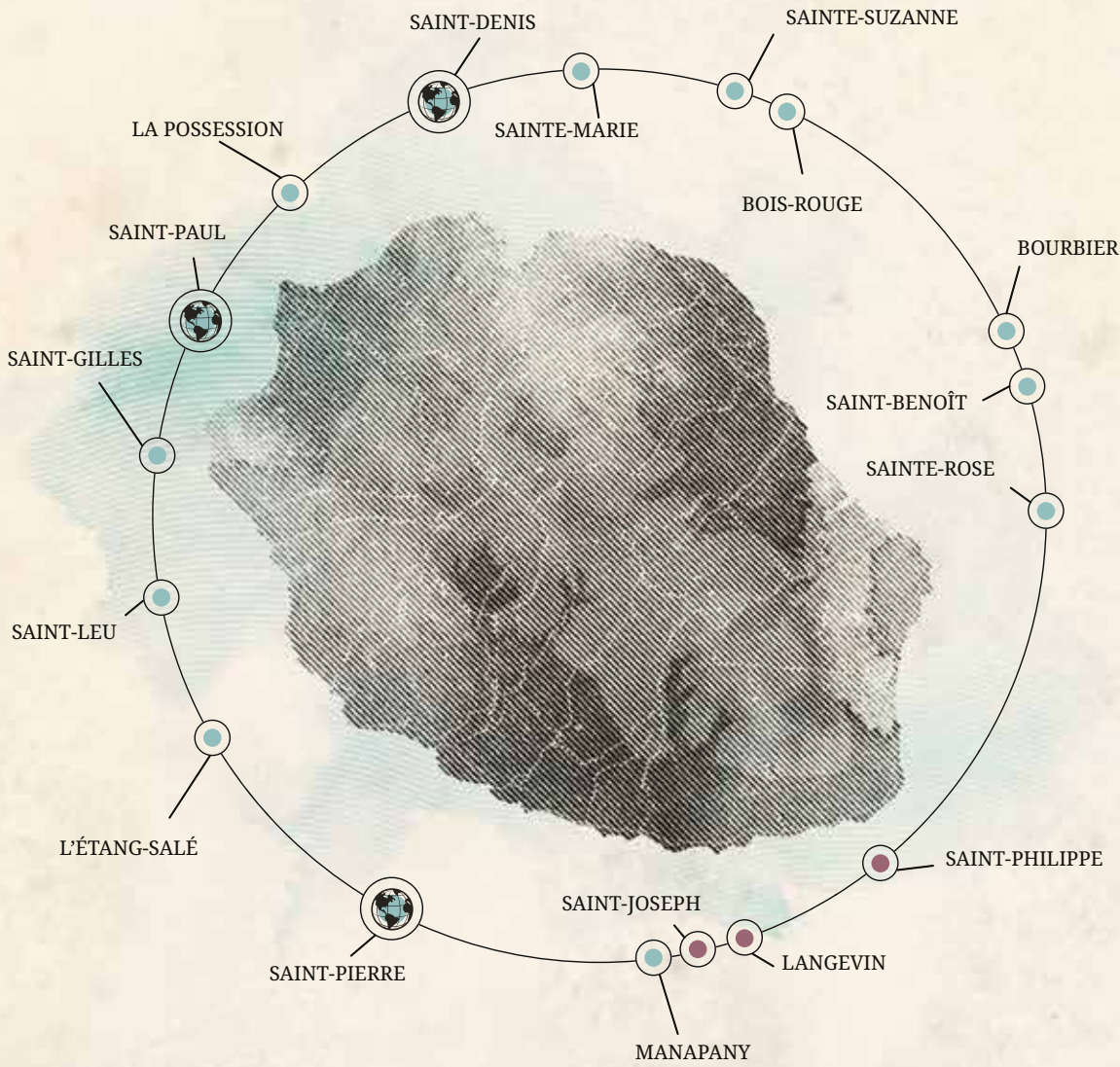
### LES STRUCTURES MARITIMES : MARINES, DÉBARCADÈRES & PORTS

Des origines au début du XX<sup>ème</sup> siècle, La Réunion compte 17 rades ( voir carte infra). Elles sont reliées entre elles par le développement du cabotage\* qui permet une navigation à distance limitée des côtes ①.

Les « Marines » constituent un outil économique essentiel dans l'acheminement de la production locale. Le chargement et le déchargement des marchandises à bord d'embarcations (chaloupes ②) s'effectuent par le biais de ponts-volants ③ qui y sont établis, c'est-à-dire des jetées en bois qui s'avancent au dessus de la mer et qui sont suspendues grâce à des briques, des troncs ou des poutres qui soutiennent une passerelle. Ce système permet de charger les marchandises, sans que la barque qui transporte ces dernières ne soit halée à terre vers les magasins ④. Ce système offre un gain de temps précieux pour les navires stationnés au large. Ces derniers étant à tout moment soumis aux caprices de la mer et du temps. Ils communiquent avec la terre par le biais d'un mât de pavillons ou mât des signaux ⑤. Les pavillons sont un alphabet de signes, dont la combinaison délivre un message.

Ces marines sont établies sur un domaine appartenant à l'État que l'on appelle à La Réunion « pas géométriques » ou « pas du Roy » ⑥ représentant une bande côtière d'environ 80 mètres à partir du battant des lames.





17 RADES\* EN ACTIVITÉ A LA RÉUNION EN 1853



3 RADES POUR NAVIRES  
À FAIBLE TONNAGE  
(100 À 200 TONNEAUX)



14 RADES POUR NAVIRES  
À FORT TONNAGE  
(200 À 600 TONNEAUX)



3 RADES POUR IMPORT-EXPORT

\* Chaque rade comprend plusieurs marines

## 2.1

### Des rades et des marines ...

Les rades et marines, premières structures portuaires. La Réunion compte 17 rades dont 14 utilisables et 3 pour l'import-export (Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Denis).

Les installations portuaires dessinent un clivage Nord-Sud qui perdure jusqu'après la départementalisation (1946).

Cette carte dégage des zones d'attractivité maritime qui évoluent dans le temps en lien avec la situation économique de l'île. Des places fortes économique se dégagent comme Saint-Pierre, Saint-Paul et Saint-Denis avec la présence de négociants et d'entrepôts.



Rade de Saint- Denis 1900-1910  
A droite le pont du Gouvernement  
Collection privée : Laurent Hoarau

## 2.11 Le commerce et l'intérêt des marines, les propriétaires, le système économique, l'actionnariat

Les marines servent de support à l'importation et à l'exportation des denrées et des productions. Cet espace est aménagé de structures légères, les ponts volants, et aussi de structures plus lourdes comme les magasins. Des fours-à-chaux sont parfois aussi construits sur la côte. Ces aménagements côtiers servent ici des réalisations à visées prioritairement économiques. Ils se localisent plus particulièrement sur une zone appelée « pas géométriques » qui s'étend du battant des lames à 50 pas (80 mètres environ) à l'intérieur des terres.

Le règlement de la Police des ports et rades de la Colonie de 1853, nous apprend que l'île dispose d'un total de dix-sept rades dont quatorze utilisables dans des conditions plus ou moins bonnes par des navires d'un fort tonnage . Seulement trois d'entre elles (Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Denis) sont autorisées au trafic d'import-export. Deux types de navigation sont alors pratiqués autour de l'île : le bornage et le batelage. Le bornage est proche du cabotage<sup>1</sup>, c'est une navigation à distance limitée de la côte. Le batelage permet, par l'intermédiaire de chaloupes, de décharger les navires stationnés en rade. Ce système revêt une importance particulière dans une île où il n'existe pas encore de structure portuaire permettant de

décharger les navires “bord à quai”. L'augmentation du mouvement maritime autour de l'île est liée à celle des exportations de sucre. Pour pouvoir faire face à cette augmentation une infrastructure portuaire est nécessaire. Un port permettrait d'offrir un abri moins précaire aux navires. De plus, l'île Maurice est la seule à cette époque à offrir aux navires des chantiers, où ils peuvent réparer les dégâts causés par la mer. Le coût, relativement important de ces réparations provoque une fuite de capitaux vers l'île Maurice et donc vers l'Angleterre (l'île est anglaise depuis 1810). On a ainsi besoin d'une structure de radoub française, permettant de réparer des navires. C'est notamment ce que demande Armange, capitaine au long cours, commandant le Jules de Rontaunay . Selon lui la France perd “[...] un argent considérable que nous allons porter à Maurice ou à Calcutta pour nos carènes ”. Maurice et Calcutta étant les seuls lieux à l'époque offrant dans l'océan Indien des établissements de radoub.

<sup>1</sup> Le Cabotage : C'est la navigation, l'acheminement de marchandises sur une courte distance, entre des ports proches, non loin des côtes. Le capitaine sera nommé « Maître de Cabotage » ou « Patron ».

## ANECDOTE LITTÉRAIRE

1794 : Extrait d' « *Un voyage à l'île Bourbon en 1794* » par Ph. Petit-Pradel, chirurgien français 1749-1815 (traduit par F. Cazamian) :

« Après avoir tout visité, je m'embarquais pour Saint-Paul de grand matin, dans une barge appelée pirogue, qui allait à la rame. Nous rasions un promontoire élevé dont la mer baigne le pied ; j'admirais les sites variés et les profondes dépressions de terrain appelées « ravines », couvertes d'arbres de haut en bas ; ça et là des eaux courent en cascades de rochers et tombent de haut en bas ; [...]. A onze heures, nous abordâmes pour déjeuner à La Possession, langue de terre qui s'avance dans la mer, et où Royer-le-Bourg, en 1649, planta un poteau aux armes de France. »\*.

\*Cité par F. Cazamian dans l'Album de La Réunion, exemplaire des éditions Orphie, tome 1, page 386





" Relevé des permis d'établir accordés sur les pas géométriques de l'île pour la fondation d'établissements de batelage"- la situation avant 1876 - Document construit à partir d'un feuillet de la série 238 S 6 recensant les demandes d'établissements de batelage jusqu'en 1875. Le mode de représentation est destiné à faciliter sa fusion avec d'autres documents du même type mais postérieur à 1875.

Lieux où les permis ont été accordés	Nom des concessionnaires	Date des arrêtés des permis d'établir	Année	Observations
Etang Salé	Michel Brun	8 juin 1872	1872	Rapporté le 10 février 1873
Etang Salé	Arthur Vergoz	8 juin 1872	1872	Rapporté le 10 février 1873
Possession	Barbe et Cie	7 août 1851	1851	
Saint-André (Bois-Rouge)	A. Bellier	19 juin 1855	1855	
Saint-André (Champ-Borne)	Dufay de la Branchère	4 mai 1857	1857	
Saint-Benoît	Deguigné fils, Hubert Delisle fils et consorts	16 août 1844	1844	
Saint-Benoît	Imhaus et consorts	7 septembre 1857	1857	Rapporté par arrêté du 26 mai 1857
Saint-Benoît	Caubet et Consorts	7 septembre 1857	1857	Rapporté le 26 mai 1857
Saint-Benoît	De Guigné et consorts	7 septembre 1857	1857	
Saint-Benoît	Ferdinand de Floris	26 mai 1873	1873	Rapporté le 3 avril 1875
Saint-Denis	Charles Richard	2 septembre 1858	1861	
Saint-Denis (Pont Morau)	A. Morau, N. Morau et Ch. De Jouvancourt	12 octobre 1861	1876	
Saint-Denis (Petit Pont)	Oscar de Jouvancourt et Jules Vally	4 septembre 1876	1876	
Saint-Denis (Pont Emile)	Emile de Jouvancourt	6 mars 1850	1850	
Saint-Denis (Pont Manès)	Charles de Jouvancourt et A. Manès	21 février 1851	1851	
Saint-Denis (Pont Protet)	Oscar de Jouvancourt et Jules Vally	4 septembre 1876	1827	
Saint-Joseph	Florent et Mercier	23 juin 1856	1856	
Saint-Joseph (Manapany)	De Rontaunay et Guy de Ferrières	17 mars 1853	1853	Rapporté le 13 août 1869
Saint-Leu	Véronge de Lanux	25 janvier 1788	1788	Rapporté le 3 avril 1875
Saint-Leu	Rétout	3 avril 1875	1875	
Saint-Louis	Isidore Frappier de Montbenoît	29 juillet 1857	1857	
Saint-Paul	Société de Marine	13 juin 1833	1833	
Saint-Paul	D'Etchigaray	29 juin 1857	1857	Rapporté le 29 juillet 1867
Saint-Paul	Crémazy aîné (patent -slip)	13 septembre 1848	1848	Rapporté le 13 août 1869
Saint-Paul	Jacob	30 mars 1868	1868	
Saint-Paul	Marine de Saint-Paul	29 juillet 1867	1867	
Saint-Philippe	Roustan	7 août 1875	1875	
Saint-Pierre	Société anonyme de batelage	27 juin 1849	1849	
Saint-Pierre	Ed. Pignolet, Alex. Et Henri Choppy	29 juilllet 1857	1857	
Sainte-Marie	Jacques de Tromelin	7 septembre 1827		
Sainte-Rose	Lory Frères	30 août 1865	1865	
Sainte - Suzanne	<sup>i</sup> Sans informations			



## 2.12 Les traces des marines dans le paysage réunionnais

L'exemple de Sainte-Rose et du Port Carron

Le port Caron<sup>1</sup>, nom de la marine de Sainte-Rose, commune de l'Est de l'île de La Réunion, est surtout connu comme haut lieu de débarquement des Anglais en 1809. Pourtant, l'histoire de ce lieu ne se résume pas qu'à cet épisode. Le port Caron a en effet surtout rempli les fonctions d'une marine. Son histoire stigmatise le schéma d'évolution globale de ces marines. Deux périodes marquent l'histoire de ce lieu :

**La première époque** est celle du fonctionnement florissant de la marine. Cette époque est aussi marquée par la naissance de projets de construction d'un port à Sainte-Rose.

Le Port Caron est un site maritime très ancien. En 1779, on y creuse une « calle de 50 pieds de large sur 150

de profondeur [sic]<sup>2</sup> » destinée à abriter des barques. Cette marine est déjà dès le XIX<sup>ème</sup> siècle dédiée aux échanges commerciaux de la localité. Bory de Saint-Vincent lors de son passage à Sainte-Rose nous offre la description suivante : « L'église de Sainte-Rose, environnée de quelques cases, et bâtie de planches, se trouve de suite après le Brûlé. Ici, la mer plus tranquille qu'ailleurs, permet d'embarquer et de débarquer assez aisément le café et les autres denrées. On appelle Port Caron ou Quai la Rose, la petite anse par laquelle se fait le commerce. »<sup>3</sup>

C'est ce point que les Anglais choisissent pour leur première tentative de débarquement en 1809. Le monument Corbett qui abritait le corps du commodore Corbett a été construit en 1810, alors que l'île était occupée par les Anglais. Corbett commandait la Frégate le Saphir qui avait participé à la première tentative de débarquement<sup>4</sup>. La marine garde jusqu'en 1850, une activité relativement importante puisque aucun charroi ne relie en continu Sainte-Rose à

<sup>1</sup>On retrouve aussi l'orthographe suivante «Port Carron» dans certain texte ou sur certaines cartes on peut trouver « Quai La Rose ». Le mot quai est employé pour designer puis particulièrement les «langues» de lave plates qui s'avacent dans la mer et que l'on rencontre assez souvent sur cette côte.

<sup>2</sup>Cette citation est extraite d'un mémoire de Jean-Pierre Greslan, Mémoire sur le quartier du Quai La Rose, 10 septembre 1782, A.N., col. F 3/1, cité par Claude Wanquet dans Histoire d'une Révolution, La Réunion (1789-1803), tome III, page 105. ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à La Réunion.

<sup>3</sup>ADR, Bib. 86, Pérotin Yves, Chroniques de Bourbon, page 145 à 149.

<sup>4</sup>ADR, Bib. 86, Pérotin Yves, Chroniques de Bourbon, pag 145 à 149.





Saint-Benoît. Le transport des productions et le déchargement des denrées venues de l'extérieur s'effectuent en effet par voies maritimes. Les productions locales, parmi lesquelles dès 1828<sup>5</sup>, on trouve du sucre, sont amenées à bord des caboteurs qui croisent au large de Sainte-Rose. D'après un relevé fait en 1846, ces navires peuvent mouiller l'ancre sur un plateau de mouillage d'environ 300 mètres de large, offrant des fonds de 20 à 50 mètres à environ 250 mètres de la côte<sup>6</sup>.

La nécessité d'un port se fait néanmoins sentir dans la Colonie. C'est la raison qui motive l'étude que mène l'ingénieur Siau sur le littoral de La Réunion en 1841<sup>7</sup>. A propos de Sainte-Rose, ce dernier déclare que la rade ne pourrait offrir aucune ressource pour la création d'un port. Cette opinion est contredite deux ans plus tard par Bernard, inspecteur général des travaux hydrauliques de la Marine. En effet, Bernard affirme, dans un rapport daté du 23 mars 1843, que Sainte-Rose serait le seul point de la Colonie qui offre

des garanties suffisantes pour la création d'un port. Il a en effet pu constater qu'il ne s'y déposait que très peu d'alluvions. Ces alluvions étant susceptibles de boucher l'entrée du port qui y serait construit. Ce rapport est communiqué à l'Amiral de Hell, ancien gouverneur de l'île. Ce dernier soutient l'opinion de Siau et s'oppose à celle de Bernard.

Ce débat se poursuit dans la presse. La Feuille Hebdomadaire du 11 octobre 1843, publie, à la demande de quelques habitants de Sainte-Rose, un article extrait d'un mémoire de Victor Sardou, sur la création d'un port à Sainte-Rose<sup>8</sup>. L'auteur propose de construire ce port en le fouillant dans la lave. Il envisage aussi la mise en défense de la construction grâce à des batteries disposées de manière à balayer l'anse.

Sur le site, ont été construits deux bâtiments, qui devaient servir à stocker les denrées destinées à l'exportation. Sur la côte, on trouve trois ponts-volants qui appartiennent respectivement à la commune, à un bateleur nommé Royer et aux frères Lory. De nombreux documents, témoins des oppositions qu'a provoqué la construction de bâtiments aux abords du site ou encore la concession de droits, soulignent l'importance de la marine dans ce lieu géographique précis<sup>9</sup>. Vers 1870, Morlière, un ingénieur envoyé par le ministère de la Marine et des Colonies, chargé de l'étude d'un projet de port dans l'île, visite Sainte-Rose<sup>10</sup>. Le peu d'étendue qu'offre le plateau de mouillage (qui réduit la marge de manœuvre des navires) et la proximité de la côte, sont autant de dangers qui poussent l'ingénieur à rejeter l'idée d'y créer un port et cela malgré l'avantage que représenterait l'absence d'alluvions dans la rade. Néanmoins en 1872, on décide de mener une étude sur les avantages que représenteraient l'installation de corps-morts dans la rade de Sainte-Rose. Cette installation aurait pour avantage d'offrir un meilleur ancrage aux navires. Une commission spéciale composée de Hilaire Bridet\*, capitaine de frégate en retraite, Buisson, lieutenant de vaisseau et capitaine de port, et de Ferdinand de Floris, capitaine au long cours et propriétaire à Sainte-Rose, est nommée sur ordre du Gouverneur. Cette commission détermine deux positions pour mouiller des corps-morts.



Usine à Sucre près de Sainte-Rose  
Cliché H.M. ADR, IHOI 5F124.3

La deuxième époque est marquée par la fin du fonctionnement de la marine en tant que lieu de transit des productions avec la suppression du bureau des douanes. Le Port Caron devient alors un petit port de pêche.

La marine servira jusqu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle au transport des productions par voies maritimes. Emile Hugot, après avoir acheté l'usine sucrière de la rivière de l'Est en 1884, reprend en main la marine, le petit appontement et le magasin Nord, afin sans doute de pouvoir écouler plus facilement sa production sucrière<sup>11</sup>. Mais l'utilisation du poste des douanes de Sainte-Rose, lié à la période de production sucrière et aux rares arrivages de marchandises par la mer, devient épisodique.

En 1910, sur proposition de Gontier, inspecteur en chef du service des douanes, le Gouverneur Rodier supprime ce bureau. Cette suppression sonne le glas du transit par voie maritime des productions.

D'autres raisons sont aussi à l'origine de cette décision. D'une part, la pénurie de personnel à la Pointe des Galets et l'augmentation du trafic sur ce point de la côte font que l'on a besoin d'effectifs au Port. D'autre part, le transport obligatoire des marchandises par le chemin de fer permet d'augmenter les recettes de la Compagnie du Chemin de fer de La Réunion<sup>12</sup>. Jacques Adam de Villiers est à cette époque propriétaire de la Marine.

#### ANECDOTE LITTÉRAIRE

*1817-1822 : Auguste Billiard relate également dans son ouvrage l'existence entre Saint-Paul / Saint-Denis et La Possession d'une liaison maritime : « On fait aussi en pirogue une partie du trajet d'entre Saint-Paul et Saint-Denis, en s'embarquant ou en débarquant à La Possession. C'est pour l'ordinaire de trois à quatre heures du matin qu'on part de La Possession. Cette navigation en pirogue, au pied d'un rempart escarpé, a toujours produit une impression singulière sur mon imagination, surtout pendant un beau clair de lune qui, par l'effet de la lumière et des ombres, fait voir les rochers sous les formes les plus hardies et les plus fantastiques : l'œil pénètre avec une agréable frayeur dans le profond encaissement des ravines. La pirogue court au-devant du soleil, prêt à se lever au moment où l'on débarque à Saint-Denis. ».\**

*\*page 153 – 154 de l'édition originale*

<sup>5</sup>Ce sucre provient notamment des cannes de la propriété Le Bambou. Cf. : Les Usines sucrières, collection itinéraire du patrimoine (numéro 108), page 14.

<sup>6</sup>ADR, Carte numéro 317, Plan du mouillage de Sainte-Rose, levé en avril 1846 à bord du bâtiment à vapeur le Crocodile.

<sup>7</sup>

<sup>8</sup>ADR, 1 Per 5/19, La Feuille Hebdomadaire, numéro 1293, 11 octobre 1843, l'article ne porte pas de titre.

<sup>9</sup>ADR, 238 S 1, rapport sur les établissements de batelages (1848-1868)

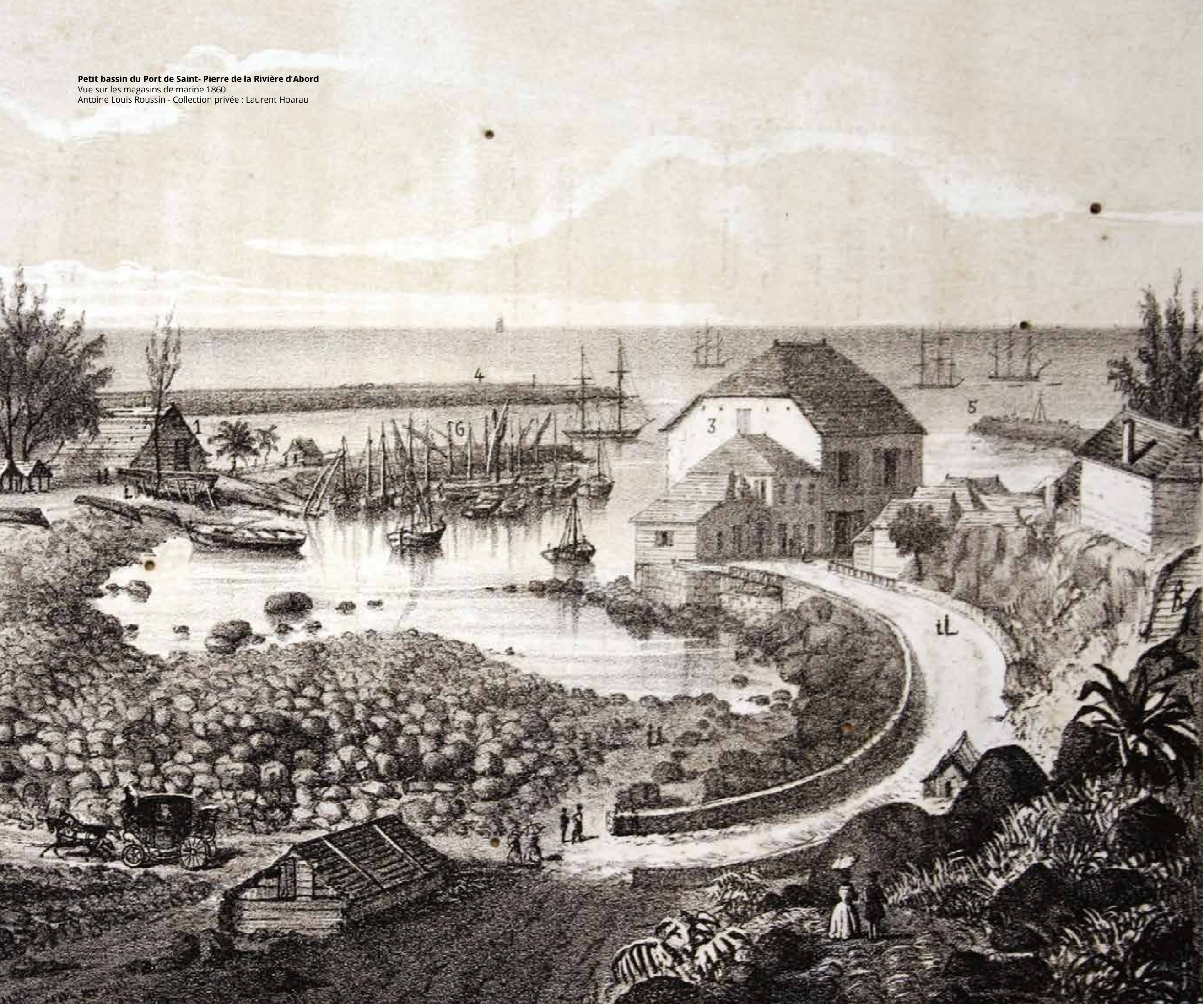
<sup>10</sup>ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à La Réunion.

<sup>11</sup>BSM, Hugot Emile, Les anciennes sucreries de Bourbon.

<sup>12</sup>ADR, 238 S 5/6, lettre numéros 890 de l'Inspecteur Chef du service des douanes de La Réunion au Gouverneur, 23 mai 1910.



Petit bassin du Port de Saint- Pierre de la Rivière d'Abord  
Vue sur les magasins de marine 1860  
Antoine Louis Roussin - Collection privée : Laurent Hoarau



2.2

## Les ports

### 2.21 L'idée d'un port à La Réunion

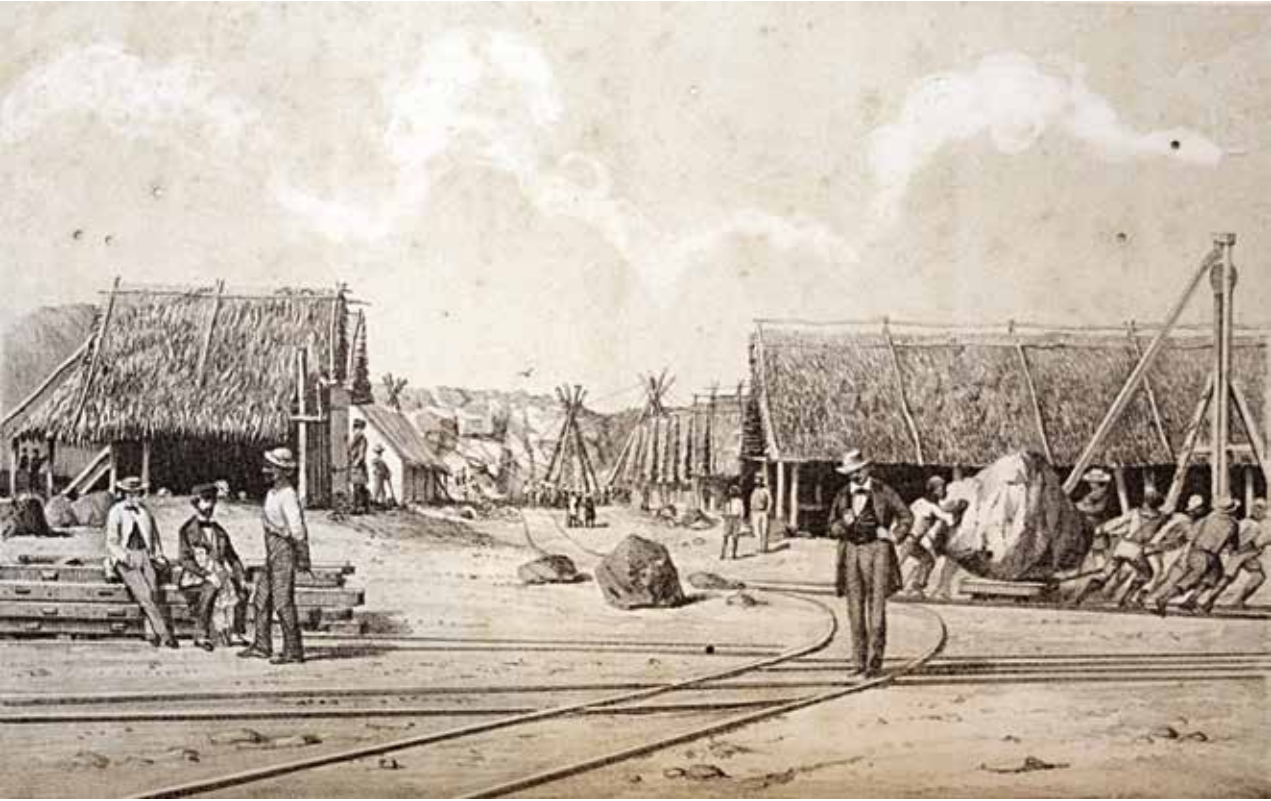
Depuis la perte de l'île de France (1810), la France ne dispose plus d'aucun port dans la zone sud de l'océan Indien. Le problème est de savoir où se fera cet établissement ? Le site de la rivière d'Abord à Saint-Pierre pourrait permettre la construction de ce port. On y trouve un barachois, où se jettent les eaux de la rivière lorsque celles-ci sont grossies par les pluies des cyclones. Il sert déjà d'abri aux caboteurs. Le site a déjà attiré l'attention de nombreux marins, voyageurs ou habitants de l'île. Cette côte est en effet balayée par les vents du Sud-Ouest qui permettent aux navires d'appareiller plus facilement.

Ainsi en 1704, Feuiley est chargé par les directeurs de la Compagnie des Indes de rédiger un mémoire sur l'île Bourbon. Dans ce rapport daté du 9 avril 1705, à propos du site de la rivière d'Abord, il déclare "Il n'y a que ce lieu de toute l'île de Bourbon où l'on puisse travailler à faire un port".

C'est ce point qui sera choisi en 1854 pour la construction d'un bassin de cabotage. A cette époque, Saint-Pierre, située dans le sud de l'île, est un important producteur de sucre. Elle se trouve au milieu d'une zone constituée par les communes de Saint-Louis, Saint-Joseph et Saint-Philippe où la production de cannes est également importante. Charles Motais est alors maire de la ville depuis le 29 décembre 1853. Le gouverneur Henri Hubert-Delisle reprend l'idée déjà ancienne d'un port à Saint-Pierre.



**Cayenne du Port de Saint- Pierre 1860**  
A l'arrière plan – Carrière où s'exploitent les blocs de construction  
Antoine Louis Roussin - Collection privée : Laurent Hoarau



Il intervient le 14 février 1854 pour informer le Conseil privé des travaux qui vont se faire dans cette localité : “Il s’agit de créer un bassin de carénage pour le cabotage et d’étendre par la suite cette construction maritime de manière à venir en aide à la navigation en général”.

Le site de la rivière d’Abord est constitué d’une rade par laquelle on accède grâce à une ouverture dans la barrière de corail. Cette rade communique avec l’embouchure de la rivière d’Abord constituée par un bassin s’étendant en longueur. Les eaux de cette dernière se déversent dans la rade lors de la saison des avalaisons. L’ingénieur Schneider nous décrit : “Une passe de vingt mètres de largeur, de 50 mètres de longueur, entretenue à main d’homme dans cet ensablement, et l’on réussit à grand peine à y maintenir un mètre de profondeur d’eau à basse mer ”.

Ce sable est un obstacle. La commission remarque qu’il est amené par deux courants littoraux venant

l’un de l’Est et l’autre de l’Ouest. Pour briser l’action du courant et donc l’apport de sable, la commission décide la construction d’une première jetée, ayant la forme d’une haute chaussée maçonnée, à l’Ouest du grand bassin (actuelle jetée de Terre Sainte). On fixe la longueur de cette dernière à 250 mètres. Elle est orientée de manière à se présenter perpendiculairement à la vague qui balaie la côte. La construction d’une autre jetée dans le même but que la première mais à l’Est du bassin extérieur est aussi prévue. La longueur de cette jetée est encore indéterminée, on estime néanmoins qu’on devra la porter à une distance de 160 à 180 mètres. Cette dernière est orientée de manière à rencontrer celle de l’Ouest. La construction d’un môle, c’est-à-dire d’un ouvrage en maçonnerie qui servira de protection, est prévue à l’extrémité de chaque jetée de façon à les protéger de l’action d’usure de la mer. Ainsi ces jetées mettent le bassin au calme et le protègent de l’ensablement. La commission prévoit alors de procéder, à l’abri des deux jetées, à la drague de la petite passe qui mène à la rivière d’Abord.

## 2.22 Un port pour La Réunion à Saint-Pierre ? (1852 – 1871)

### LE SECOND EMPIRE EN FRANCE ET À LA RÉUNION

En 1854, l’Empire de Louis-Napoléon Bonaparte est établi depuis deux ans. Ayant pris le pouvoir le 2 décembre 1851, il fait voter les Français pour approuver le changement de gouvernement puis en décembre 1852 après un voyage à travers le pays, il se fait proclamer Empereur. C’est le commencement véritable du Second Empire. D’un point de vue politique, la France est, dans un premier temps, tenue dans une poigne de fer par l’Empereur. La Métropole connaît, à cette époque, un développement économique encouragé par l’Empereur.

A La Réunion, Henri Hubert-Delisle, bonapartiste, exerce la charge de gouverneur depuis deux ans. C’est le 17 mars 1852 qu’il est nommé gouverneur de La Réunion sur la proposition de Théodore Ducos, ministre de la Marine et des Colonies. Il est né à La Réunion dans la ville de Saint-Benoît en 1810. Il part très jeune pour la France avec sa famille. Il a déjà

occupé, avant son arrivée dans l’île, les fonctions de maire de Saint-André de Cubzac, il a aussi été conseiller d’arrondissement de Bordeaux.

La situation économique de La Réunion est à l’image de celle de la France, assez bonne à cette époque. Le passage depuis 1815 à la culture de la canne à sucre a été un succès. Le régime de l’exclusif, aussi appelé pacte colonial, règle les échanges (importations-exportations). Ce régime, institué par des ordonnances royales de 1664 et de 1670, stipule que le marché colonial est fermé aux marchandises étrangères et que les produits coloniaux ne peuvent être écoulés qu’en métropole. De même, le trafic maritime entre la métropole et les colonies est réservé au pavillon français.

D’un point de vue maritime, la période allant de 1854 à 1871 est marquée par la construction du port de Saint-Pierre. Jusqu’à cette période, La Réunion est une île sans port. Pour que les navires atterrissent les marins utilisent des rades que l’on dit foraines, ouvertes aux vents, et des barachois, espaces désignant l’ouverture d’une ravine dans laquelle les navires peuvent s’avancer. Dans ces espaces, des structures côtières que l’on appelle des Marines permettent le chargement et le déchargement des marchandises et des voyageurs via des jetées que l’on désigne sous le nom de ponts. Ce pont est construit en utilisant des pieux métalliques ou des bigues, troncs de bois portant le tablier de la jetée.

### ANECDOTE LITTÉRAIRE

**1840 : « Six années à l’île Bourbon par l’abbé Macquet » (édition de 1893) :** « Le voyage à l’allée vers Saint-Denis, page 109 « Nous voici à La Possession ; là s’arrête la route carrossable. Nous mettons pied à terre, nos six cents esclaves sont déjà genoux à terre ; nous prenons place dans le canot qui doit nous conduire à Saint-Denis. [...] ». Le voyage retour vers La Possession (page 118-119 : « Notre embarcation nous attendait ; nos douze rameurs nous emportèrent avec une telle rapidité que nous glissions sur les eaux comme la plume de l’autruche chassée par une brise violente. Nous apercevions déjà, au loin, sur la plage de La Possession, nos six cents Noirs campés dans l’attente de notre arrivée. ».



**Carrière où s'exploitent les blocs de construction**  
Vue sur les digues et les palans  
Antoine Louis Roussin - Collection privée : Laurent Hoarau





2.3

## Le projet à La Pointe Des Galets

### Vers la naissance d’une ville portuaire (1872 -1886)

Le 12 mars 1854 le gouverneur Henri Hubert-Delisle pose la première pierre du futur port de Saint-Pierre. Palméro, Maillard et Bonnin seront les architectes du Port de Saint-Pierre. Les travaux sont commencés sous la direction de Palméro, conducteur de travaux des Ponts et Chaussées. Louis Maillard lui succède et dirige ces travaux pendant vingt mois jusqu'en 1856. Les travaux se poursuivent et l'absence d'un ingénieur ayant déjà l'expérience des chantiers maritimes se fait sentir. C'est semble-t-il la raison pour laquelle le gouverneur Henri Hubert-Delisle demande au ministre de la Marine et des Colonies l'envoi d'un ingénieur .

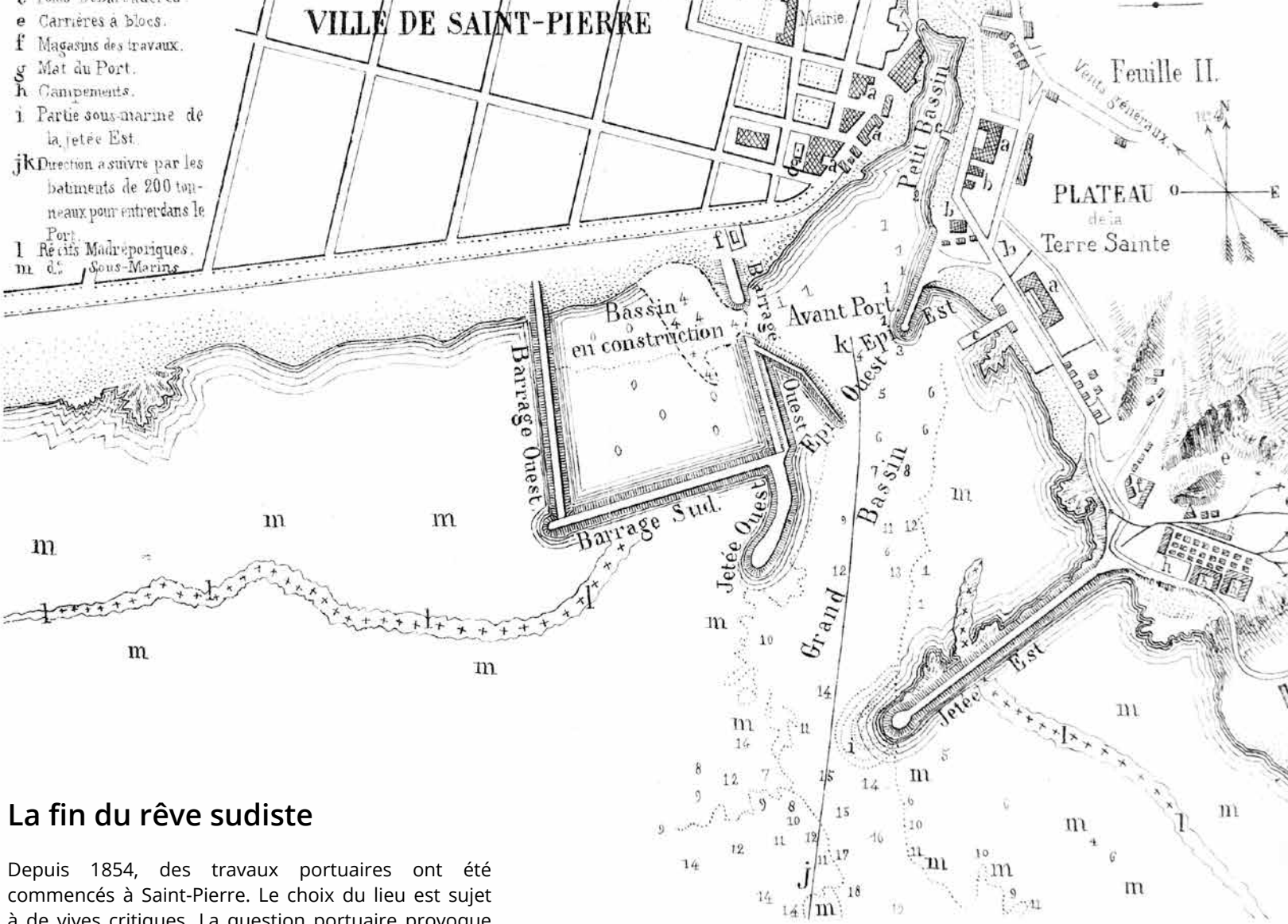
Le Conseil général vote à cet effet une somme de 15 000 francs pour faire venir ce dernier de Métropole. Joseph François Bonnin arrive à La Réunion le 14 septembre 1856 . Bonnin est ingénieur des Ponts et Chaussées de première classe. Il sort de l'école polytechnique. Il a déjà une bonne expérience des travaux portuaires puisqu'il a participé aux travaux du port de Cherbourg. Il est né en 1818 à Lons-le-Saulnier dans le Jura. Bonnin est célibataire et est âgé de 38 ans lorsqu'il arrive à La Réunion. L'administration lui confie le poste d'ingénieur en chef chargé de la direction des travaux maritimes de la Colonie. Bonnin propose une extension au projet de 1857. Il reprend l'idée déjà avancée par Guy de Ferrières, quelques années auparavant, de creuser un bassin dans le récif de l'Ouest. Ce bassin se présente sous la forme d'une darse, de forme rectangulaire, clos par des jetées. Ces dernières sont à l'époque et dans ce cas précis appelées barrages. Une étude complète du nouveau projet est demandée à l'ingénieur Maillard par le gouverneur en 1861. Le projet est ensuite présenté au Conseil des Travaux

de la Marine, conseil supérieur qui délibère sur toutes les questions relatives aux constructions navales. Il est présenté dans des circonstances particulières. C'est Louis Maillard qui le présente mais il a été réalisé selon les indications et sous la direction de l'ingénieur en chef Bonnin, trop gravement malade pour pouvoir le présenter lui-même .

### Comment se présentent les aménagements supplémentaires ?

En plus de la construction de la darse, Bonnin prévoit aussi le creusement de ce bassin sur quatre hectares jusqu'à une profondeur variant de 5,50m à 7,00m (actuelle darse du port de Saint-Pierre). Pour le chargement et le déchargement des marchandises, l'ingénieur prévoit la construction de 840 mètres de quai intérieur de 20 mètres de largeur, avec des parements en blocs artificiels. Pour pénétrer dans la darse, une ouverture sera pratiquée à l'angle Sud-Est du bassin. Cette passe aura 20 mètres de largeur, et mettra en communication le bassin projeté avec le chenal. La position de cette entrée à l'angle Sud-Est est déterminée par la direction dominante des vents qui soufflent du Sud-Est au Nord-Ouest. Pour la réparation des navires, on prévoit aussi la construction d'une forme de radoub. Pour que les navires puissent pénétrer facilement dans le port, l'ingénieur envisage l'enlèvement des massifs de corail isolés dans la passe et l'encrêtement des récifs pour élargir le chenal.

Pour creuser le bassin, un matériel technique particulier est nécessaire. Ce matériel, une drague, doit être construit par la maison Claparède et Commartin. On y a fait ajouter un marteau-pilon. Le marché pour l'acquisition de la drague est passé avec la maison Claparède et Commartin le 10 novembre 1862 . Louis Maillard, alors à la retraite, se rend en mars 1863 à Saint-Denis (département de La Seine) afin de vérifier que la machine soit bien construite dans les conditions demandées par l'ingénieur en chef Bonnin.



### La fin du rêve sudiste

Depuis 1854, des travaux portuaires ont été commencés à Saint-Pierre. Le choix du lieu est sujet à de vives critiques. La question portuaire provoque des débats orageux dans la presse locale. Si l'opinion s'accorde sur la nécessité de la construction d'un port, il n'en va pas de même pour le lieu où celui-ci sera établi. Partisans et opposants du port de Saint-Pierre s'affrontent ainsi par journaux interposés.

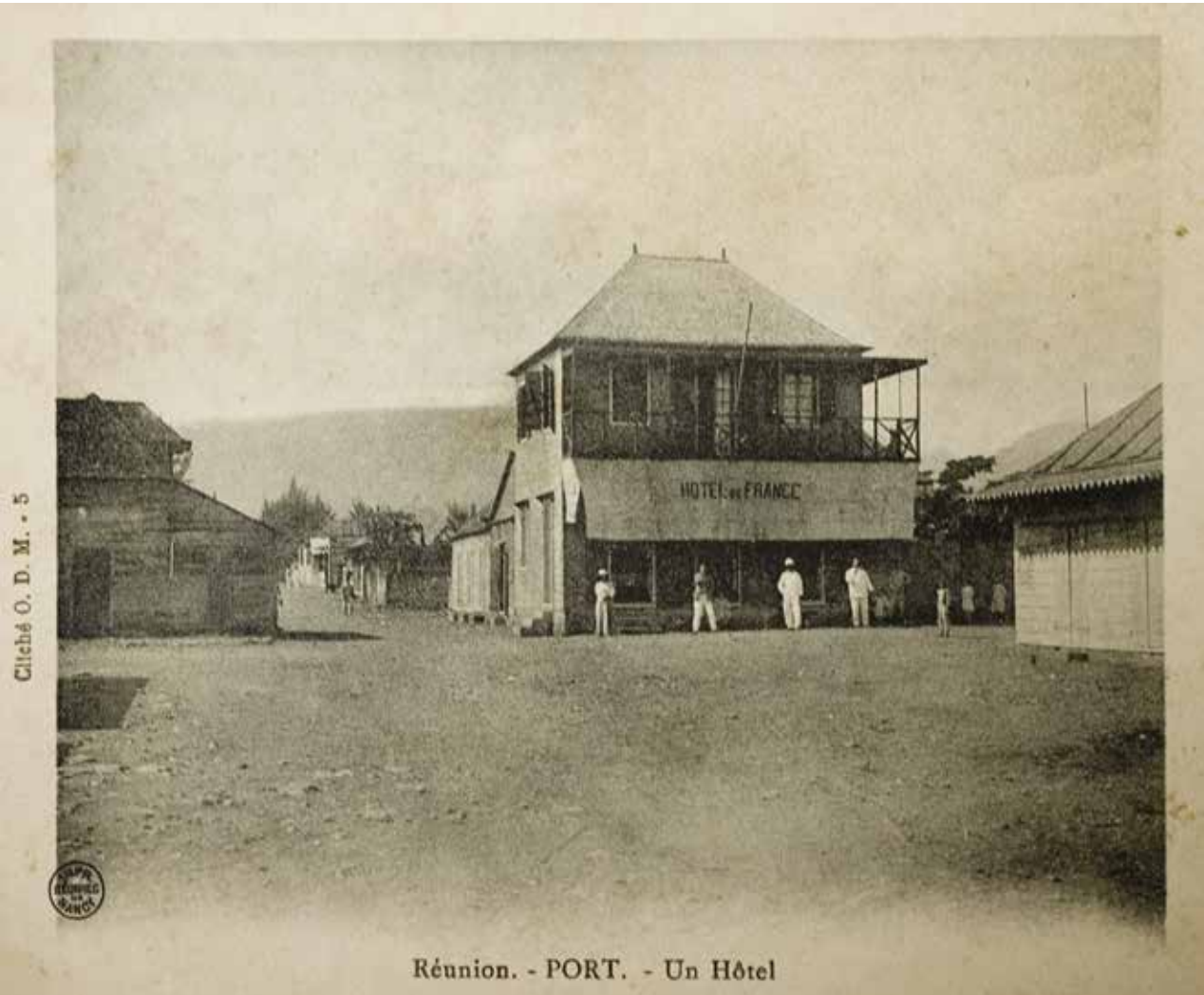
Dans un premier temps, les travaux du port de Saint-Pierre avancement activement. En 1869, nous sommes à un tournant pour ces travaux, puisqu'il s'agit de préparer le chenal d'entrée qui livrera la darse aux navires. Les Rojat, entrepreneurs saint-pierrois, ont obtenu de la commune qu'on leur confie la phase de dragage du chenal d'entrée. Mais ces derniers, débordés par leurs frais d'installation, adressent au maire le 4 juin 1869 une lettre de demande de fonds. La commune décide d'appuyer les Rojat auprès du Conseil Municipal.

Cette première demande de fonds ne sera pas la seule et marque en fait le début d'une période difficile pour le port de Saint-Pierre. Deux autres demandes de fonds vont succéder à la première. L'une est formulée en avril 1870, mais est repoussée par le Conseil municipal. L'autre survient début septembre 1871 : les frères Rojat, adressent une lettre au maire de Saint-Pierre. Ils affirment être dans l'impossibilité de remplir

le marché dans les conditions auxquelles ils s'étaient soumis. Les entrepreneurs réclament une somme de 3 500 francs qui doit servir à couvrir leurs dépenses et permettre d'accélérer les travaux. Cette demande est examinée par la commission municipale du port. Deux solutions s'offrent à la commune : voir les travaux abandonnés par les frères Rojat ou alors venir en aide une nouvelle fois aux entrepreneurs et leur permettre de continuer les travaux. La commission reconnaît qu'il est extrêmement difficile de trouver dans la Colonie un entrepreneur qui se chargerait de ces travaux, surtout avec les garanties souhaitées par la commune. La seule solution qui s'offre alors à la municipalité est de venir en aide aux entrepreneurs.

L'échéance de la fin des travaux est de nouveau repoussée. Si les jetées aménagées à Saint-Pierre permettent d'abriter une quantité limitée de bateaux, la darse qui donnerait un abri sûr aux navires et permettrait des opérations de déchargement plus efficaces n'est toujours pas accessible. Quinze années après le début des travaux, l'île ne dispose toujours pas d'un véritable port.





### Le rapport de Morlière : le débat portuaire relancé

A ces difficultés, va s'ajouter le rapport de l'ingénieur Morlière de février 1871, sur l'étude d'un port à La Réunion. Ce rapport apporte un dénouement au long débat opposant notamment Saint-Paul à Saint-Pierre, sur l'établissement du port de l'île. L'envoi de cet ingénieur chargé de l'étude d'un projet de port à La Réunion a été demandé par le Conseil Général de l'île au ministère de la Marine et des Colonies. Dans l'île, il étudie chaque site maritime où la construction d'un port est possible. A propos du port de Saint-Pierre il affirme que le port sudiste ne peut

prétendre concentrer tout le mouvement commercial de l'île. Il pense néanmoins qu'il est important de hâter l'ouverture du chenal et nécessaire d'agrandir l'espace creusé de la darse. De plus, les difficultés que présente l'entrée dans la rade de Saint-Pierre « [...] pendant la saison des grandes brises de Sud Est » peuvent en effet conduire à interrompre assez fréquemment les sorties et entrées des navires.

Le port de La Réunion ne peut donc se faire à Saint-Pierre. Et l'on observe que ce rapport coïncide avec la phase de ralentissement des travaux saint-pierrois. La question de la concentration du mouvement commercial de l'île est alors relancée.

### 2.32 Deux projets concurrents

#### Vers la naissance d'une ville portuaire (1872-1886) :

##### Le projet de port à la Pointe des Galets :

Cette conjoncture maritime marquée par l'interruption des travaux du port de Saint-Pierre déclassé de ses prétentions au titre de port de La Réunion, marquée aussi par la publication des conclusions du rapport de Morlière favorise la naissance de nouveaux projets portuaires :

Pierre Conil, fils d'un notable réunionnais installé à l'époque en métropole, propose au Conseil Général un projet pour la construction d'un port à Saint-Paul. Il cite des passages de l'ouvrage de Morlière comme base de sa demande. Lors de la séance des délibérations du 18 mai 1872, la municipalité saint-pauloise donne un avis favorable au projet . La proposition de Conil est dans un deuxième temps examinée par le Conseil Général et acceptée avec quelques modifications de détail, le 25 juin 1872, lui imposant notamment de « justifier devant l'administration, dans un délai de quinze mois à partir de la notification de la délibération du Conseil, de l'obtention d'un arrêté de concession du gouvernement de la Métropole et ce sous peine du retrait de la concession des travaux. ». Cette concession concerne l'aliénation temporaire du lit de l'étang et des pas géométriques dont la jouissance ne peut-être concédée que par la Métropole.

E. Pallu de la Barrière adresse Le 5 octobre 1872, une

demande de concession pour le creusement d'un port dans le delta de la Pointe des Galets . La Pointe des Galets fait partie du territoire de Saint-Paul jusqu'en 1890. Elle est ensuite détachée de Saint-Paul et devient de 1890 à 1895 une partie du territoire de La Possession avant d'être érigée en commune le 22 avril 1895.

Ces deux nouveaux projets sont ainsi directement concurrents. Cette concurrence est de plus accentuée par la proximité géographique des deux zones. Une commission mixte, chargée d'étudier le projet sur les aspects de la défense et surveiller les intérêts des services civils et maritimes, et une commission nautique, qui elle examinera le projet du point de vue de la navigation, sont nommées par arrêté du gouverneur du 4 février 1873. Les deux commissions présentent leurs conclusions au Conseil Général au cours de la séance du 19 mai 1873 . Ces commissions vont régler le litige opposant Conil à Pallu de la Barrière à propos des délimitations de la baie de Saint-Paul. Selon les rapports des deux commissions la baie de Saint-Paul est délimitée par la pointe de la rivière au nord et le cap La Housaye au sud. Elles déclarent que le delta de la Pointe des Galets est situé en dehors de la concession faite à Pierre Conil. Ces commissions se montrent favorables au projet de Pallu de la Barrière .

Dans le même temps, Conil obtient un avis favorable du Conseil des travaux de la Marine pour son avant-projet le 24 décembre 1872. Celui-ci donne néanmoins des avertissements sur les risques d'ensablement du port. Le 3 janvier 1873 l'amiral Pothiau, ministre de la Marine approuve la décision du Conseil des travaux







#### ANECDOTE LITTÉRAIRE

**1864 : Marché de gré à gré pour la consolidation du pont-débarcadère de la Grande-Chaloupe\* :**  
« Les travaux consisteront dans la fourniture et la mise en place de six pieux ayant 9 mètres de longueur et trente-cinq centimètres de diamètre moyen doublé en zinc à la partie inférieure. Dans la fourniture et la mise en place de trois traverses en bois dur ayant six mètres de longueur et quatorze centimètres sur vingt deux centimètres d'équarrissage. De seize taquets en bois dur ayant cinquante centimètres et quatorze centimètres sur vingt deux centimètres d'équarrissage. De cent dix kilogrammes de fer. De trente deux clous à barbe pesant ensemble onze kilogrammes. Dans le dressage et l'enfoncement des quatre pieux actuels. ».  
Cette description est la seule permettant de cerner le mode de construction d'un pont du gouvernement. L'hypothèse que l'on peut faire ici est que ce mode de construction est répété pour les autres ponts ce qui nous permettrait de cerner le mode de construction du pont de La Possession.

\* N566, 1864, Marché de gré à gré pour la consolidation du pont-débarcadère de la Grande-Chaloupe

de la Marine. Mais un long débat s'ouvre entre Conil et le Directeur des Colonies. En effet, le 3 février au cours d'un entretien avec Benoist d'Azy, le Directeur des Colonies, conteste le droit au Conseil Général de La Réunion de concéder un privilège s'étendant à toute la baie de Saint-Paul. Conil porte alors l'affaire devant le Ministre de la Marine et des Colonies. Ce dernier lui annonce, le 2 avril 1873, que le Conseil Général devra décider s'il maintient son premier avis à propos de son projet, et faire connaître les limites exactes dans lesquelles il a entendu accorder la concession du port. Le 9 mai 1873, Conil demande au Conseil Général la prolongation du délai qui lui a été accordé jusqu'au 30 mai 1874 . Un deuxième projet est alors proposé par Conil. Il l'expédie de Paris, en octobre 1874, au Conseil général de La Réunion. Il propose la construction de deux jetées à l'entrée de l'étang Saint-Paul. L'une au Sud sera droite, l'autre au Nord sera courbe afin de présenter une meilleure résistance aux vagues. Ce projet est approuvé par le Conseil des travaux de la Marine le 30 mai 1876. Mais malgré cet avis, le projet de Pallu de la Barrière a semble-t-il déjà l'appui entier du Directeur des Colonies.

## L'échec de la Compagnie du port et du chemin de fer

C'est après ce cheminement, parce que Saint-Pierre n'est plus un obstacle, parce que les projets rivaux sont écartés, que le projet de Pallu de La Barrière, qui pose les bases du futur port de la Pointe des Galets, peut vraiment prendre son essor. Combinés à la construction d'un chemin de fer, les travaux de la Pointe des Galets obtiennent le 19 août 1879 une déclaration d'utilité publique et démarrent cette même année. Le chemin de fer sera inauguré le 11 février 1882, il arrive jusqu'à Saint-Pierre où l'on a construit une gare à proximité du port. Ce dernier est inauguré le 23 octobre 1883, mais ne sera pas le port de la colonie.

Le 14 février 1886, les premiers navires pénètrent la darse du Port de la Pointe des Galets. Les premiers temps de l'exploitation ne dégagent pas de bénéfices. En juillet 1887, le Ministère de la Marine et des Colonies invite le Gouverneur à « appeler le plus promptement possible le Conseil Général à délibérer sur la question de savoir s'il y a lieu de traiter avec les Marines pour la fermeture de leurs établissements [...] ». Les Marines, pratiquant un meilleur prix de déchargement attirent vers elles le flux des navires abordant La Réunion. Ce contexte financier, le coût énorme de la construction, les mauvais résultats financier et l'incapacité de la compagnie à rembourser ses traites amène l'État le 2 décembre 1887, à prononcer la déchéance de la Compagnie du Port et du Chemin de Fer de La Réunion. Récupérant dans un premier temps la gestion du port, il est alors nécessaire pour l'État de s'assurer de sa rentabilité.

## Supprimer les Marines pour permettre d'assurer la rentabilité du Port.

Un débat larvé s'installe à partir de 1888 et sur les années suivantes où le port de la Pointe des Galets n'arrive toujours pas à être bénéficiaire. Dans son rapport de 1892, le directeur du port commentant les résultats de l'exploitation au 31 décembre 1892 affirme que « [...] dès l'ouverture du Port, on eut à compter sérieusement avec les entreprises de batelages



établies sur les diverses rades, les Marines, qui en présence de la concurrence créée, inaugurèrent une lutte des tarifs pour conserver leur clientèle. ». Le port de la Pointe des Galets abaissa à son tour ses tarifs en 1890 et 1891 ces mesures « [...] n'ont été, en effet, qu'une arme de combat dans la lutte contre les Marines ». Le 28 décembre 1896, Fontanelles, inspecteur des travaux publics, adresse un rapport au Gouverneur. Il y constate à nouveau « La concurrence qui est faite au chemin de fer et au Port de La Réunion par les établissements de batelages appelés " Marines " ». Ce sont 15 000 tonnes qui transitent alors par les Marines de Saint-Denis et ce trafic, loin de baisser croît sensiblement.

Le gouverneur entre 1896 et 1910 va s'attacher à récupérer les concessions des établissements de Marines, de façon à fermer progressivement les entreprises de batelage forçant ainsi la centralisation commerciale par l'utilisation du chemin de fer vers le port de la Pointe des Galets. Ce flux d'activité va se déplacer vers la Pointe des Galets, dont la population va grossir en accueillant des milliers de « journaliers » (on travaillait alors à la journée), ancêtres de nos dockers actuels.

**Le Natal quittant le Port 1900-1910**  
Collection privée : Laurent Hoarau

#### ANECDOTE LITTÉRAIRE

**1878 : « Voyage à La Réunion » par Charles Leal :**  
**L'ouvrage est édité en 1878 mais le récit est sans doute inspiré par les voyages autour de 1860 :**  
« Le trajet de Saint-Denis à la Possession, sur mer, est excessivement agréable par le vapeur. Il dure une heure et demie. Tout au long de ce voyage où nous sommes agréablement bercés par les grosses houles, nous admirons les flancs et le sommet de la montagne que nous avons à notre gauche, ainsi que l'hôpital et le Lazaret qui sont situés à mi-route creusée sur le flanc de la montagne et qui domine la mer à pic. Il existe une route carrossable dans les contours des trois montagnes qui sont en face de nous. Cette route conduit de Saint-Denis à la Possession, sur une distance de 34 km. Nous ne conseillons pas aux voyageurs de la prendre. Il y a une différence du jour à la nuit entre voyager sur le vapeur et voyager par cet infernal casse-cou. ».



2.4

## Les éléments étudiés par la Confrérie des Gens de la Mer



### 2.41 Mission de prospections archéologiques sur le site du débarcadère de La Possession en 2012

Du 3 au 18 mars 2012, une opération de prospections archéologiques sous-marines s'est déroulée en baie de La Possession, entre la ville de Saint-Denis et la ville du Port. Ces opérations furent menées sous l'autorisation du DRASSM et de la DAC-OI, par les membres de la Confrérie des Gens de la Mer. Un relevé topographique sous-marin de la zone du débarcadère à été préalablement réalisé par un géomètre-expert. L'équipe de prospection, en partenariat avec la Commission régionale d'archéologie, était composée de Nathalie Pol, Jean-Pierre Bellanger, Stéphan Aubert, Benoît Lequette, Patrick Guillet, Éric Venner de



Bernardy de Sigoyer, Jean-François Rebeyrotte et Richard Bellanger.

**Fig.1** L'équipe de prospecteurs.

Au second plan : apparition des éléments du pont-débarcadère visibles depuis la côte.

Cliché : Christol Venner de Bernardy de Sigoyer.

Les prospections ont eu pour but d'obtenir une vision d'ensemble de la zone grâce à l'observation visuelle des éléments géomorphologiques\* et anthropiques\*, et plus précisément de mettre en lumière les vestiges du débarcadère du gouvernement, et leur dispersion sur le terrain. En amont des prospections de 2012, une enquête de terrain a été menée auprès des riverains, chasseurs sous-marins et pêcheurs, en baie de La Possession, qui a mené à la géo-localisation de plusieurs éléments, dont deux ancrs marines ainsi qu'un grappin.

#### LE CONTEXTE HISTORIQUE

La zone explorée se situe entre le Port est et l'entrée ouest de la route du littoral, plus précisément sur le front de mer de La Possession, entre la cale de halage et la batterie côtière Rose de Saulces de Freycinet. Dès le XVII<sup>ème</sup> siècle, le bateau s'est imposé comme le premier moyen de transport afin de relier Saint-Denis à La Possession. Le village compte parmi les dix-sept rades de l'île où les bateaux sont autorisés à mouiller. Pour pallier l'absence de port naturel sur l'île, des entreprises de batelages se sont développées pour relier les navires de haute mer à la côte. Elles installent des ponts débarcadères et des magasins de stockage, -les marines-, sur le littoral. Ces structures sont géné-

Fig.2



ralement gérées par des entrepreneurs privés, mais quand il s'agit d'une mission d'utilité publique, comme c'est le cas à La Possession, le gouvernement aménage ses propres ponts. Il en est de même pour le pont La Bourdonnais à Saint-Denis, le pont débarcadère de Saint-Paul, ou encore le pont débarcadère du Lazaret de la Grande-Chaloupe. L'arrêté du gouvernement du 1<sup>er</sup> février 1827 fait mention à La Possession d'un pont débarcadère, d'une cale de halage, et désigne officiellement le lieu de rassemblement des embarcations à La Possession comme étant l'embouchure de la ravine des Lataniers.

Au cours du premier quart du XIX<sup>ème</sup> siècle, les entreprises de batelage se multiplient, et à partir de 1830 les embarcations à rames sont progressivement remplacées par des bateaux à vapeur. En 1841, le conseil colonial ordonne la construction d'un nouveau pont de débarquement à La Possession (sur le modèle du pont La Bourdonnais) afin de permettre l'accostage direct des bateaux face à la ville. En 1845, les entrepreneurs Wilman et Crosnier demandent par courrier au gouverneur la réparation du pont débarcadère de La Possession, et proposent d'installer un corps-mort\* afin d'y attacher les embarcations. Plusieurs ponts volants en bois aménagés par des sociétés de batelage privées ont par ailleurs pu exister simultanément au pont du gouvernement. Ces ponts ont été détruits plusieurs fois par les cyclones puis reconstruits.

**Fig. 2** Le pont débarcadère de La Possession. Aquarelle de Caroline Viard, 1848. Conservée aux ADR.

La zone entourant le débarcadère représente le centre

Fig.3



économique de La Possession au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle, en témoigne le fait qu'en 1862 les habitations sont localisées autour de ce lieu. L'arrivée du train sur l'île en 1882, permet le trajet de Saint-Denis à La Possession par des tunnels et va sonner progressivement la fin du batelage.

#### LES CONDITIONS D'INTERVENTION ET LA MÉTHODOLOGIE DE PROSPECTION

L'aire prospectée représente une surface de 800 m sur 100 m (organisée en quarante couloirs de 20 m sur 100 m), matérialisée par des bouées en surface. La zone d'étude, dont la profondeur n'excède pas 6 m, est composée sur le rivage d'un cordon littoral de galets, et comprend l'embouchure de la Ravine des Lataniers au sud-ouest, et le récif des Lataniers plus au nord.

**Fig. 3** Vue aérienne de la zone de prospection. Source : IGN 2015.

L'équipe, organisée en binômes de plongeurs autonomes, était assistée par le bateau en surface d'un opérateur de secours. En 2012, des arrêtés municipaux et préfectoraux ayant interdit la baignade suite à des attaques de squales dans la zone, l'équipe a été contrainte de s'équiper de repoussoirs à requins. Afin d'obtenir une vue d'ensemble de la zone d'étude, cinq plongeurs à la palme ont été alignés à 5 m les uns des autres le long d'un bout de 20 m.

Pour chaque vestige repéré dans la zone de prospection, l'enregistrement des données a été réalisé à l'aide du Global Positioning System WGS84.





Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7 B

**Fig. 4** Plongeurs en prospection. Cliché : Sophie Bureau.

Chaque élément (auquel un numéro individuel d'inventaire a été attribué), a été photographié du dessus et de profil, accompagné d'une flèche matérialisant le nord, ainsi que d'une mire indiquant l'échelle. De plus, chaque vestige repéré a fait l'objet de mesures, et de l'enregistrement de la profondeur à laquelle il se trouve.

**Fig. 5** Le mesurage et l'enregistrement d'un bloc. Cliché : Stéphane Aubert.

#### LES DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES

Ce sont, en tout, quarante sept plongées, totalisant 98,30 heures sous l'eau, qui ont permis d'inventorier plus d'une centaine d'éléments, dont les quelques pièces remarquables suivantes. L'ancre n°1, située près de l'ancienne cale de halage à l'ouest, est une ancre à jas en fer de 1,64 m de long (avec un jas long de 1,65 m). L'ancre était positionnée dans une zone sableuse à une profondeur de 1,50 m.

**Fig. 6** Ancre à jas en fer, ou « ancre n°1 ». Cliché : Nathalie Pol.

Le point d'ancrage du débarcadère, matérialisé par quatre pieux en fer forgé, est localisé dans un lit de galets à 150 m à l'est de l'ancre à jas n°1. Les quatre pieux, dont la longueur varie entre 5,50 m et 7,20 m, se trouvent enfouis à une profondeur comprise entre 2,50 et 3 m.

**Fig. 7 A** Pieux d'ancrage du débarcadère vus depuis la surface. Cliché : Éric Venner De Bernardy De Sigoyer.

**Fig. 7 B** Vue sous-marine d'un des pieux en fer forgé. Cliché : Nathalie Pol.

A 30 m au nord des pieux, l'ancre n°2 se trouve à 5,50 m de profondeur, dans une zone rocailleuse. Cette ancre en fer forgé, longue de 2,01 m sur 1,25 m, est associée à un organeau de 0,35 m de diamètre, ainsi qu'à une chaîne d'une longueur de 5m, mais dont les maillons, en raison de leur état concrétionné, n'a pas pu faire l'objet d'une étude. Enfin, à l'est des pieux, c'est une centaine de pierres de tailles basaltiques, réparties sur une zone de près de 1000 m², qui ont pu être observées.

**Fig. 8** Pierre basaltique taillée. Cliché : Jean-Pierre Bellanger.

Enfin, ces prospections ont permis la découverte d'un corps mort à environ 50 cm de profondeur.

**Fig. 9.** Le corps-mort. Cliché : Jean-Pierre Bellanger. Le résultat de ces opérations de prospection fut la mise au jour de 57 pièces métalliques, de deux ancres, ainsi que de 66 pierres basaltiques, pour la plupart taillées. Au vu du nombre important de pierres taillées pouvant provenir de structures anthropiques, une nouvelle exploration de la zone en 2013 a permis d'inventorier au total plus de 130 blocs. Le géopositionnement des pieux en fer forgé avec le plan du mouillage de La Possession de 1845 laisse à penser que nous sommes en présence des vestiges

Fig. 7 A



Fig. 8



Fig. 9



du pont débarcadère du Gouvernement. De plus, il est possible que le corps-mort soit un vestige des aménagements du débarcadère par Wilman et Crosnier en 1845. Cette prospection, une des premières de ce type à La Réunion, a permis d'étudier les vestiges d'un des rares ponts débarcadères qui nous soient parvenus. Ces découvertes viennent enrichir nos connaissances concernant les structures côtières, grâce au croisement des sources archivistiques et des données de terrain. Il serait intéressant de poursuivre ces recherches sur le domaine terrestre, afin d'établir la présence de bâtiments de marine entre la mer et la plage.

\*Géomorphologie : Etude scientifique des reliefs et des processus qui les façonnent.

\*Anthropique : Résultant d'une modification consécutive à l'action humaine.

\*Corps-mort : Un corps mort est un lest (par exemple une pierre), posé au fond de l'eau, relié par une chaîne à une bouée, appelée « coffre » à laquelle les bateaux s'amarrent.



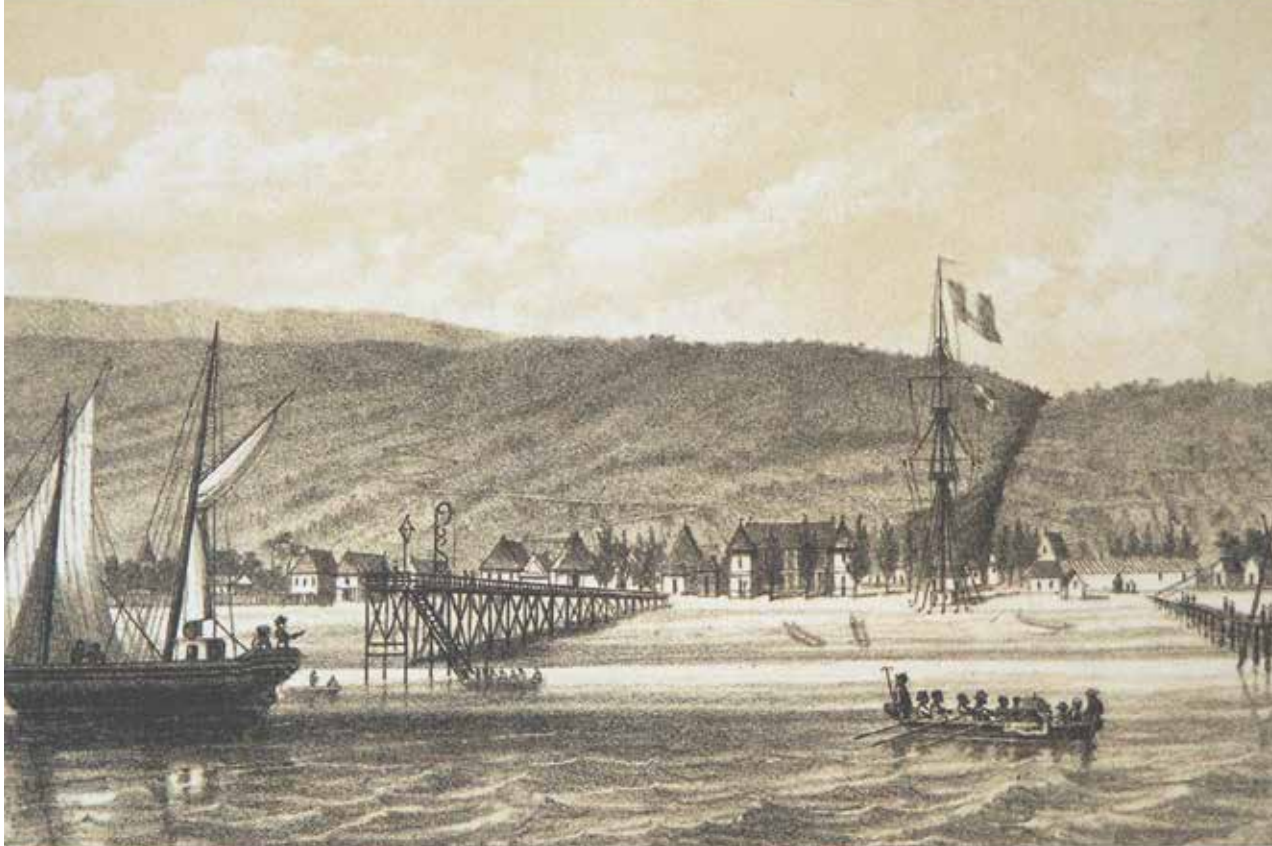


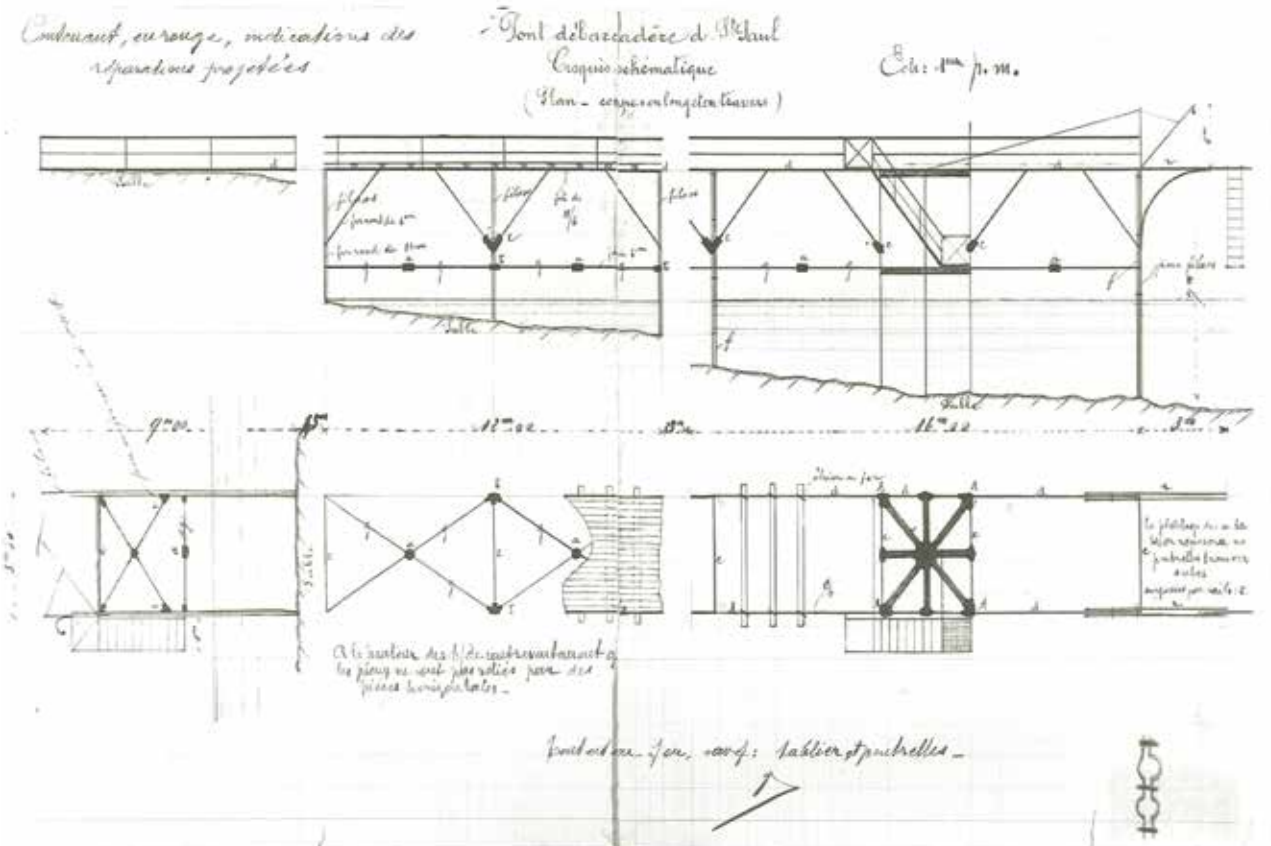
Fig.1

## 2.42 Mission de prospections archéologiques sur le site du pont débarcadère de Saint-Paul en 1999

Entre août et septembre 1999, le débarcadère de Saint-Paul a fait l'objet d'une opération archéologique menée par la Confrérie des Gens de la Mer, sous l'autorité de la commission Archéologie et Histoire du Comité Régional d'Etudes et de Sports Sous-Marins. Les opérations de prospection se sont déroulées en baie de Saint-Paul, sur le site de l'ancien pont débarcadère. Sur le terrain, des éléments métalliques du XIX<sup>ème</sup> siècle demeuraient visibles sur la plage, ainsi qu'émergeant en surface à une dizaine de mètres du rivage.

Cette opération archéologique sur le site du débarcadère de Saint-Paul s'inscrit dans une campagne de prospection et de recensement systématique des vestiges présents le long des côtes réunionnaises, initiée par la Confrérie en 1999. C'est à l'occasion de ces travaux que les épaves du Warren Hastings à Saint-Philippe, du Limpopo à Sainte-Marie, et du Ker Anna à la Pointe des Aigrettes ont été découvertes et signalées. Une étude de l'embouchure de la marine de Sainte-Rose a également permis de cataloguer de nombreuses ancrs et épaves diverses, témoins de l'intense activité maritime dans cette zone. Ce programme de recherche, -une première à La Réunion-, a permis d'obtenir de nombreuses informations et indices matériels, autant d'éléments de reconstitution qui développent la connaissance de la vie maritime réunionnaise passée.

Fig.2



## LE CONTEXTE HISTORIQUE

La baie de Saint-Paul est un lieu à fort intérêt historique. Baptisée « baie du meilleur ancrage » dès les débuts du peuplement, la baie constitue un abri contre les alizés soufflant depuis l'Est, de mai à octobre. Saint-Paul est également le lieu des installations successives lors des colonisations de l'île en 1638, 1642, 1649 et 1665, et également le lieu de principale relâche jusqu'à la fin du premier tiers du XVIII<sup>ème</sup> siècle.

La baie est un lieu d'activités important : en 1804, ce sont 124 navires qui y relâchent\*. Si Saint-Denis possède un débarcadère depuis 1735, il faut attendre 1849 pour que Saint-Paul en soit doté (jusqu'alors, le débarquement des personnes et marchandises s'effectuait à même le sable, à la faveur d'une mer peu houleuse).

Fig. 1 Vue de la rade de Saint-Paul.  
Lithographie Antoine Louis Roussin, 1855.

Le premier pont débarcadère bâti est un pont solide en fer de 142 m de long, possédant un palan à son extrémité côté mer pour la manipulation des marchandises. Il est réservé en priorité aux bâtiments de l'État, avec des limites de poids fixées par arrêtés.

Fig. 2 Plan-croquis du pont débarcadère de Saint-Paul.  
Anonyme. XIX<sup>ème</sup> siècle.

La même année la baie est ouverte aux importations et exportations directes avec son propre bureau de douane. On constate alors une multiplication des sociétés de batelage. La première, la « Société marine de Saint-Paul », est créée en 1833. En 1856 on recense





Fig.3



Fig.4



Fig.5



Fig.7

trois sociétés : celles de De Mongenot, D'Etchigaray, et de Longuet. Avec l'accord des autorités, D'Etchigaray construit un second pont, plus petit, destiné au déchargement des marchandises et des passagers en Baie de Saint-Paul. En 1867, les entreprises se regroupent sous le nom de « La société des marines réunies ». Sur les trois ponts que l'État leur autorisera à construire dans la baie, un seul verra le jour. La rade comptera au total trois ponts mais leur proximité représentera néanmoins un risque de danger en cas de forte houle. En 1899 le pont du Gouvernement est remis en état mais ne mesure plus que 102 m. Malgré l'ouverture du port de La Pointe des Galets en 1884, l'activité maritime se maintient dans la rade. Mais la fermeture du bureau des douanes en 1911, reléguera définitivement la baie de Saint-Paul au rang d'avant-port de La Pointe des Galets.

**Fig. 3** Vue du pont débarcadère depuis la plage. Carte postale, XIX<sup>ème</sup> siècle.

### LES DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES

Les prospections se sont déroulées en rade de Saint-Paul, à une profondeur comprise entre 5 m et 12 m. Il s'agissait de reconnaître et de cataloguer tous les vestiges sous-marins pouvant être rattachés à l'ancien débarcadère, mais également d'en étudier les éléments terrestres.

**Fig. 4** Extrémités terrestres du débarcadère affleurant sur la plage.

Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer. Dans un premier temps, les vestiges du débarcadère ont été balisés en surface. Puis les parties immergées ont été ainsi été recensées, mesurées et photographiées.

**Fig. 5** Au premier plan : les vestiges terrestres du débarcadère. Au second plan en rouge : le balisage en surface des éléments immergés. Cliché : Éric Venner De Bernardy De Sigoyer.

Parmi les éléments reconnus en prospection, on recense notamment des pieux immergés, des parties de chaîne, et également de rambardes métalliques.

**Fig. 6** Rambardes métalliques du pont débarcadère. Cliché : Confrérie des Gens de la Mer.

Les différents éléments ont été inventoriés, numérotés, mesurés en hauteur en coupe, et leur profondeur a été enregistrée. La répartition spatiale des vestiges et leur organisation entre eux a permis d'établir un relevé archéologique de la zone (Figure 8).

Ce sont au total 36 éléments qui ont été recensés, offrant une vision d'ensemble de l'aspect du pont débarcadère.

**Fig. 7** Eléments de roue métallique du débarcadère. Cliché : Confrérie des Gens de la Mer.

L'opération de prospection sous-marine menée en 1999 sur les vestiges du débarcadère a permis de prendre conscience du fort potentiel archéologique

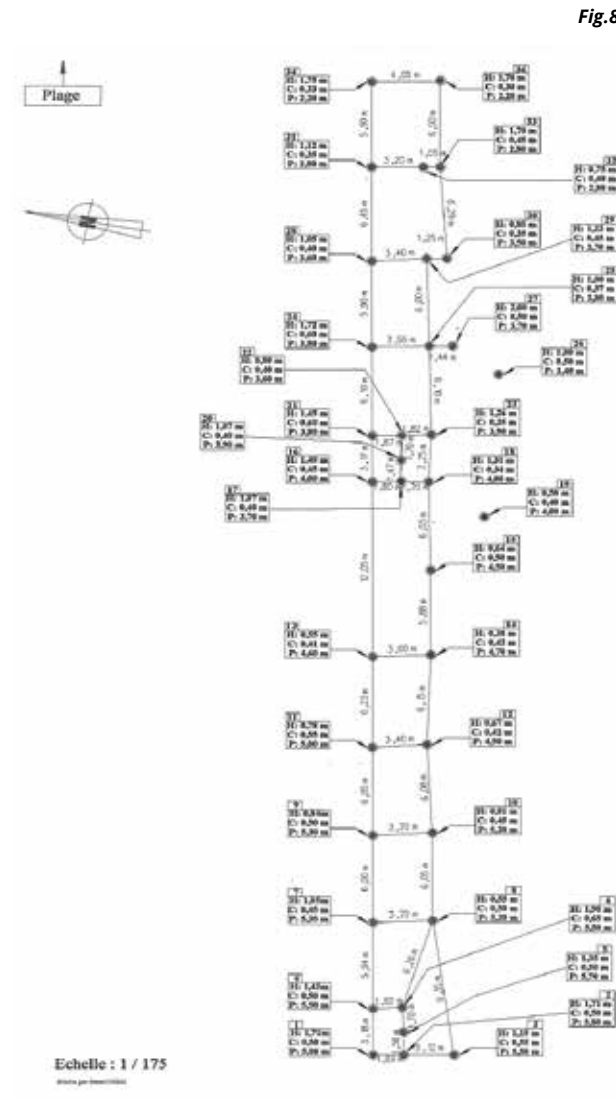


Fig.6

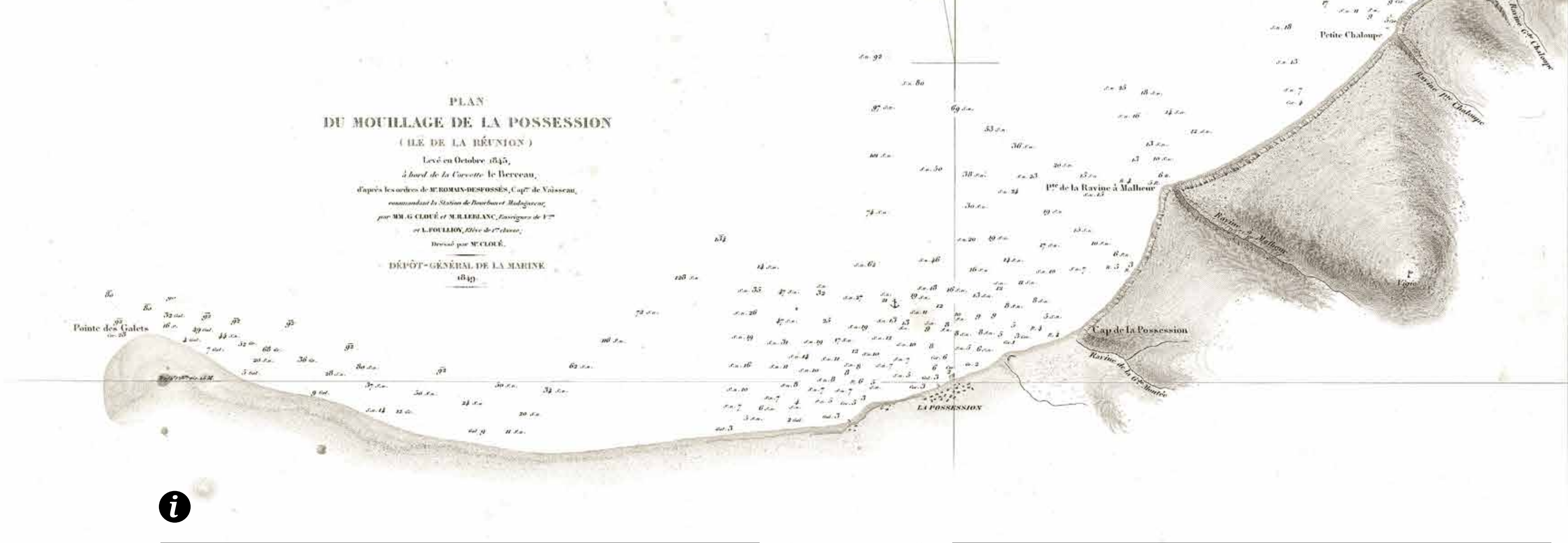
de la rade de Saint-Paul. En effet, la présence de nombreux éléments du pont du Gouvernement a été constatée, et cela près d'un siècle après son abandon définitif. De plus, à l'occasion de cette opération, les vestiges immergés de deux autres ponts débarcadères ont également été observés dans la baie, permettant d'affirmer le rôle majeur qui a été celui de la rade dans l'activité économique de Saint-Paul entre le XVIII<sup>ème</sup> siècle et le XIX<sup>ème</sup> siècle.

**Fig. 8** Relevé archéologique du pont débarcadère de Saint-Paul.

\*Relâche : Escale d'un navire en cours de route pour se ravitailler ou effectuer des réparations.







A.D.R., B. 118, Police des ports et rades de la Colonie suivie de Remarques, instructions et renseignement utiles aux Capitaines qui fréquentent ces rades (page 35 à 45), Saint-Denis, 1853, 45 pages.

Ces rades sont celles de Saint-Denis, Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Bois-Rouge, Bourbier, Saint-Benoit, Sainte-Rose, La Possession, Saint-Paul, Saint-Gilles, Saint-Leu, l'Etang-Salé, Saint-Pierre, Manapany. Trois autres rades celles de Saint-Joseph, Langevin et Saint-Philippe sont déconseillées pour les navires d'un fort tonnage.

A.D.R., 8 J 54, De marines en barachois

A.N.S.O.M, 363-REUNION-2802, rapport adressé de Marseille au ministre de la Marine et des Colonies, le 26 janvier 1852 par M.Armange, capitaine au long cours, commandant le Jules de Rontaunay.

A.D.R., 2 Per 692, Recueil trimestriel de documents et travaux inédits pour servir à l'histoire des Mascareignes Françaises (juillet-septembre 1939), tome IV, imprimerie de l'Inerina, Tananarive, 204 pages, pp. 159.

A.D.R., 16 K 38, registres des procès-verbaux des délibérations du Conseil privé, session de février 1854, séance du 14.

A.D.R., 16 k 39, procès-verbaux des délibérations du Conseil privé, session de septembre 1584, séance du 18.

Med, Album de La Réunion, tome 1.

A.D.R., B.10000, Travaux du port de La Réunion à Saint-Pierre, Félix Frappier, 1860, paragraphe V,pages 6, 7, 8.

A.D.R., B. 10175, Note sur les travaux du port de Saint-Pierre par un créole de l'île de La Réunion, Saint-Cloud, imprimerie de Madame veuve Belin, 1862, 15 pages, pp. 7.

A.D.R., B.817, Notes sur le port de Saint-Pierre. A messieurs les sénateurs, à messieurs les députés, Désiré Barquissau, 28 septembre 1876, île de La Réunion, imprimerie F.Erny, page 5.

A.D.R., 2 PER 714 , Annuaire de l'île de La Réunion, 1860, Page 200.

A.D.R., B. 10175, Notes sur les travaux du port de Saint-Pierre par un créole de l'île de La Réunion, Saint-Cloud, imprimerie de Madame Veuve Belin, 1862, 15 pages, pp. 10.

A.D.R., Journal Officiel de La Réunion, quatrième année, numéro 4, séance du samedi 18 février 1865, rapport du 3 février 1865 du Directeur de l'Intérieur au gouverneur.

A.D.R., 235 S 1, lettre du 29 février 1863 du bureau de l'administration et du contentieux au maire de Saint-Pierre.

ADR, 2 O 249, procès-verbaux des délibérations du Conseil Municipal de Saint-Pierre, séance du 16 avril 1870.

ADR, 2 O 250, procès-verbaux des délibérations du Conseil Municipal de Saint-Pierre, séance du 20 octobre 1871, lettre du 1er septembre 1871 des frères Rojat au maire de Saint-Pierre en Conseil.

ADR, 8 K 57, Bulletin officiel de l'île de La Réunion, numéro sept, juin 1870, pages 175-176.

ADR, 2 O 216, Procès-verbal des délibérations du Conseil Municipal de Saint-Paul, séance du samedi 18 mai 1872.

ADR, Le Nouveau Salazien, samedi 22 mars 1873, numéro 192, deuxième année, l'article ne porte pas de titre.

ADR, N. 187, lettre du 5 octobre 1872 de Pallu de la Barrière aux Conseillers généraux, session extraordinaire 1872 et 1873, Dossier numéro 45.

ADR, N. 59, procès-verbaux des délibérations du Conseil Général de La Réunion, session extraordinaire de 19 mai 1873, Saint-Denis,

typographie de G. Lahuppe, 80 pages, page 11.

ADR, N.59, procès-verbaux des délibérations du Conseil Général de La Réunion, session extraordinaire du 27 mai 1873, pages 57-58.

ADR, N. 187, lettre du 9 mai 1873 de Pierre Conil au Conseil Général de La Réunion.

ADR, N.189, Mémoire présenté par M.P. Conil Fils au Conseil général de La Réunion, port de Saint-Paul, deuxième projet, Paris, imprimerie Typographique de Kugelman, 1874.

ADR, B. 812, « Rapport de M. Jules Hermann pour la Commission chargée de l'étude des Tarifs du Port de la Pointe et de la conséquence de leur abaissement au point de vue de la ruine de Saint-Pierre ».

238 S5-6, Rapport de l'Inspecteur des Travaux Publics - Chemin de fer et Port de La Réunion - Concurrence des Marines - Moyens d'y remédier.





Antoine Louis Roussin (1819-1894), Dessinateur et lithographe  
Estampe Archives départementales de La Réunion

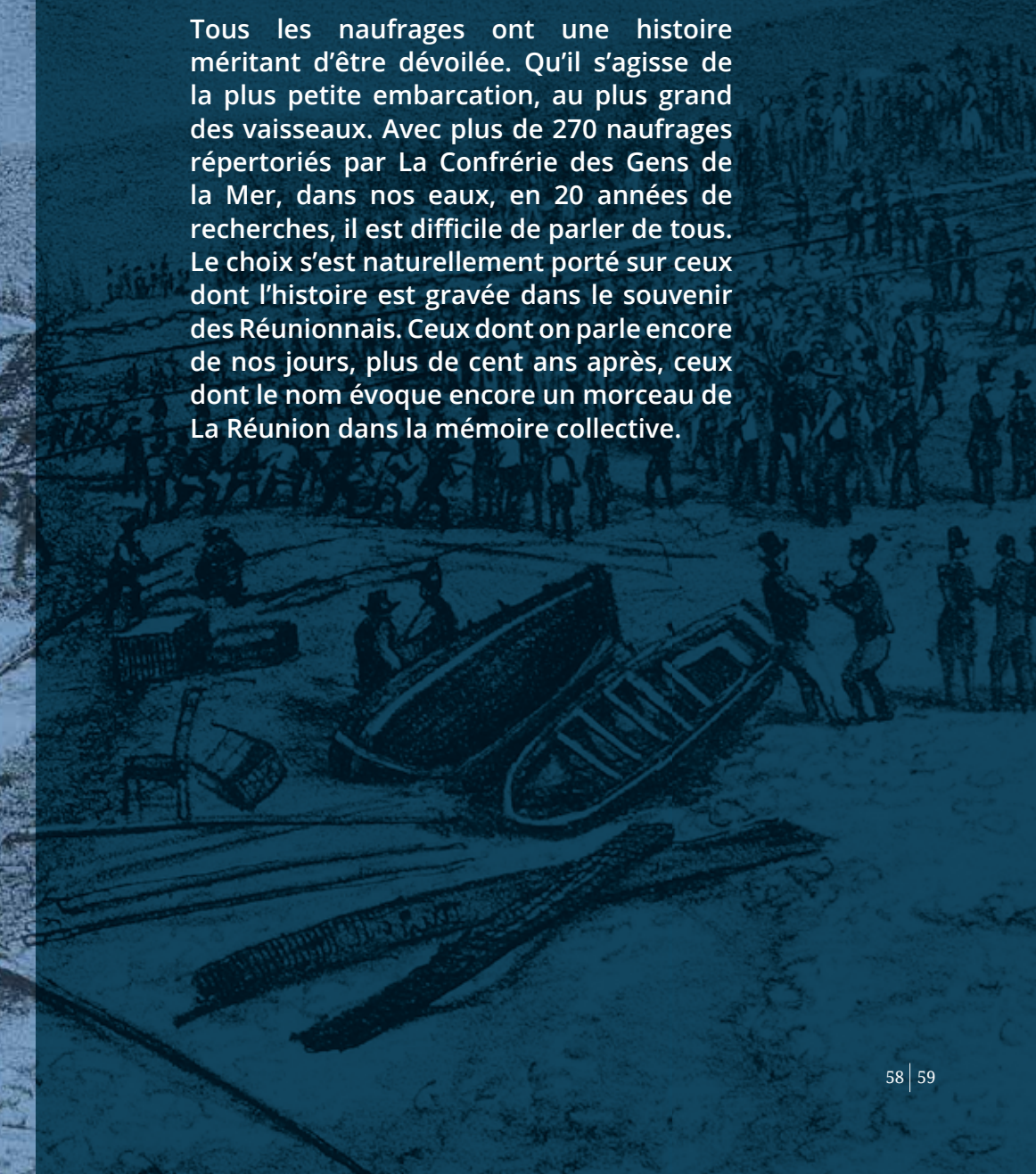
1848 Souvenir de l'île de La Réunion, N°82.  
**L'Iris goélette de guerre, échouée sur la côte près de l'Artillerie.**  
17 Septembre 1848, Saint-Denis

## CHAPITRE 3



## LES NAUFRAGES À LA RÉUNION

Tous les naufrages ont une histoire méritant d'être dévoilée. Qu'il s'agisse de la plus petite embarcation, au plus grand des vaisseaux. Avec plus de 270 naufrages répertoriés par La Confrérie des Gens de la Mer, dans nos eaux, en 20 années de recherches, il est difficile de parler de tous. Le choix s'est naturellement porté sur ceux dont l'histoire est gravée dans le souvenir des Réunionnais. Ceux dont on parle encore de nos jours, plus de cent ans après, ceux dont le nom évoque encore un morceau de La Réunion dans la mémoire collective.





3.1

## Les origines et statistiques des fortunes de mer

### Naufrages ou épaves ?

Faut-il parler de naufrages ou d'épaves à La Réunion ? La Confrérie des Gens de la Mer vous propose de faire un distinguo entre ces 2 notions. Le naufrage est l'accident lui même, la perte peut être totale, partielle et souvent liée à une force majeure. L'épave est la résultante de l'accident, ce qui reste du navire. Ainsi à La Réunion, nous avons répertorié plus de 277 naufrages et non 277 épaves. Nous pouvons vous raconter 277 situations et pour autant, en mer il n'en reste parfois pas de traces. En effet, certains naufrages n'ont pas donné lieu à une épave telle que L'Henriette-Marie, des armements Lemoine, échouée en 1834, puis renflouée et repartie vers la métropole.

Certaines épaves, sont inaccessibles avec nos moyens soit parce qu'elles sont à des profondeurs trop élevées, c'est le cas de toutes les épaves qui se situent à une distance de quelques centaines de mètres de la côte, comme L'Adamandas en 2003. C'est également le cas pour les navires militaires, dits « coulés pour but de cibles ».

#### ANECDOTE

**L'histoire peu banale du « Courlis ».**  
unité construite par son propriétaire, Cotre de pêche. Lors de la mise à l'eau, elle coule purement et simplement. Lors de la visite après renflouement, les services techniques maritimes s'aperçoivent que nombre d'erreurs ont été commises lors de sa construction, essentiellement sur la structure même de l'embarcation. Malgré de nombreuses démarches du propriétaire, elle n'aura jamais l'autorisation de naviguer, courte vie maritime pour ce navire.

qui se trouvent au large tels que L'Altair en 1983, Le Saintonge en 1981, Le Goéland en 1999.

Consultez nos fiches sur notre site [www.cgm974.com](http://www.cgm974.com)

**Une précision :** Ne confondez pas archéologie et chercheur de trésors. C'est très réducteur et heurtant à nos yeux. Notre quête est avant tout historique. De plus, toutes nos recherches sous-marines sont encadrées, soumises à de très nombreuses autorisations et limitées dans le temps. L'archéologie sous-marine ne s'improvise pas.

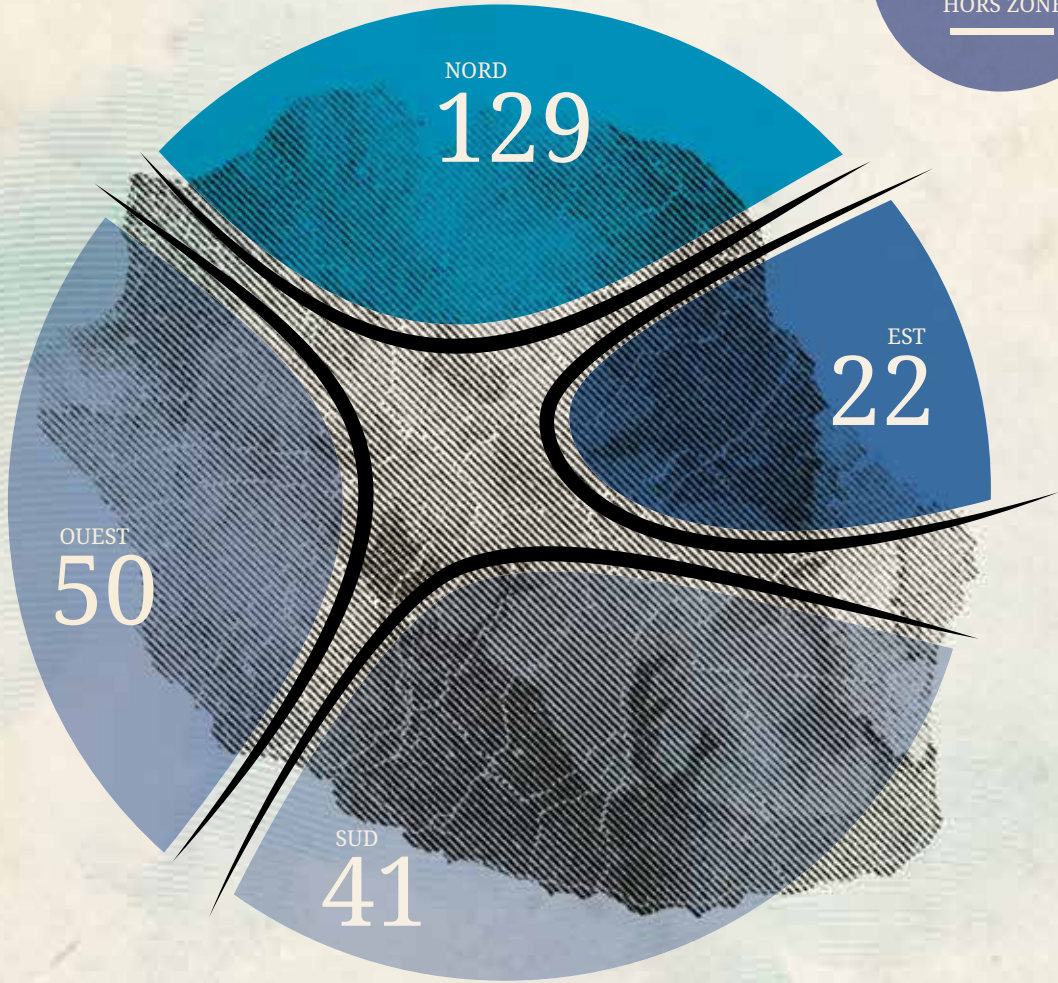
**Un conseil :** les épaves dépendent de différentes législations comme « la convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique » adoptée par UNESCO en 2001 afin de protéger un témoignage direct de notre histoire et de notre culture. Si vous pensez avoir trouvé une épave, vous avez 48 heures pour en faire la déclaration administrative aux affaires maritimes. La loi n°89-87 du 1er décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes en son article 3 stipule « Toute personne qui découvre un bien culturel maritime est tenue de le laisser en place et de ne pas y porter atteinte. Elle doit, dans les quarante-huit heures de la découverte ou de l'arrivée au premier port, en faire la déclaration à l'autorité administrative ».

N'hésitez pas à nous contacter, nous vous aiderons à remplir vos obligations administratives de découverte. Ainsi vous deviendrez « inventeur ». La Confrérie des Gens de la Mer a plus de 60 déclarations à son actif.

[confrerie@gmx.fr](mailto:confrerie@gmx.fr)

### Analyse de la situation et des motifs des 277 naufrages \* de 1671 à 2003

35  
HORS ZONE



REPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES 277 NAUFRAGES RÉPERTORIÉS PAR LA CONFRÉRIE DES GENS DE LA MER DE 1996 À 2016

Analyse des 277 naufrages * de 1671 à 2003	Total Ile de La Réunion et proximité		Nord		Ouest		Sud		Est		Hors zone	
Total des naufrages	277	100%	129	100%	50	100%	41	100%	22	100%	35	100%
Naufrages par accident : Échouage, fortune de mer, voie d'eau, incendie, erreur de navigation	94	34%	40	31%	9	18%	23	56%	7	32%	15	43%
Naufrage pour raison de météo : par cyclone ou raz de marée	166	60%	86	67%	37	74%	14	34%	15	68%	14	40%
Autres raisons : abandon, sabotage, disparition, coulé pour but de cible, malfaçon, négligence, non déterminée	17	6%	3	2%	4	8%	4	10%	0	0%	6	17%

\* en date du 1<sup>er</sup> juillet 2016. Les recherches continuent.



Analyse des années les plus marquantes en matière de naufrages

Initialement appelés «avalasses», les phénomènes météorologiques dévastateurs de l’océan Indien ont ensuite été nommés « ouragans », puis « cyclones », terme qui les identifie encore de nos jours.

Dès les premières années d’occupation de l’île Bourbon par les Français au XVII<sup>ème</sup> siècle, les météores ont été le gros problème lié à la vie à La Réunion. Après une période calme, les occupants ont été confrontés au passage de tels évènements, qui ruinèrent le portrait idyllique dressé par les premiers habitants, qui ne trouvèrent aucun animal ou plante dangereux sur place à leur arrivée. L’air y étant même décrit comme sain et pouvant remettre sur pieds les malades victimes des grands voyages maritimes ou des maladies tropicales présentes sur les îles proches comme les Comores ou Madagascar.

De nombreuses analyses et études ont été réalisées dès le début des années 1800 et un peu plus tard, pour comprendre et essayer de prévoir ces catastrophes naturelles. Des théories comme des cycles plus ou moins réguliers de trois ou six années sans phénomène furent émises, bien vite mises à mal dans la réalité du terrain. De nos jours, les cyclones sont annoncés dès leur formation sur l’océan, suivis pas à pas et leurs trajectoires précises prévues quelques jours à l’avance, permettant aux habitants de se préparer, et d’éviter ainsi des dégâts trop importants et des victimes.

À y regarder de plus près, les cyclones sont présents tous les ans dans la zone ouest de l’océan Indien, néanmoins, ils ne touchent pas forcément les mêmes zones habitées. Ils se forment uniquement lorsque l’océan atteint une température supérieure à environ vingt-six degrés et plus. Ce qui délimite la période cyclonique à la saison chaude et pluvieuse, qui court de novembre à avril, à quelques exceptions près. De ce fait, réaliser des statistiques annuelles sur les météores n’est pas très judicieux. En effet, il vaut mieux, afin d’être plus précis, évaluer leur nombre en utilisant l’échelle de la période, en lieu et place du calendrier. La première description du phénomène remonte à l’année 1655, vingt années après la prise de possession par les Français. À l’époque, hélas, l’amalgame

est souvent fait entre cyclones, pluies importantes et raz de marée, qui sont en fait l’ensemble des éléments observés lorsque l’on est confronté à la présence d’un cyclone. Certains évènements comme une très forte houle ou des pluies en période de mousson sont régulièrement présents, sans qu’il s’agisse réellement du passage d’un météore sur l’île. Des périodes de « calme » sont constatées régulièrement, où l’île est épargnée, cela peut durer plusieurs années. À contrario, il existe des années où les phénomènes s’acharnent sur La Réunion et l’île Maurice. On peut également distinguer des variations importantes quant à la puissance constatée, de “faible à dévastateur”.

Dans les écrits anciens, la période qui revient régulièrement dans l’histoire où l’île fut dévastée à plusieurs reprises par de nombreux cyclones est 1806, 1807. Si l’on prend comme indiqué précédemment la période cyclonique, lors de ces deux années, pas moins de six météores dévastèrent Bourbon entre le mois de février 1806 et mars 1807, sur quatorze mois consécutifs, ce qui est énorme. Pour la marine à voile de l’époque, sachant que l’île ne possédait ni port ni abris, ce fut un vrai désastre maritime. Sur terre, les récoltes de 1806 anéanties, et à peine replantées en 1807, à nouveau dévastées. Le commerce exsangue puisque plus de trafic maritime, l’agriculture mise à mal, l’île était en sursis. Ce n’est hélas pas l’arrivée des Anglais en 1809, 1810 qui permit de remettre en marche et sur de bons rails les affaires de La Réunion. 1824 est également dans le sinistre classement de tête s’agissant des cyclones les plus dévastateurs et meurtriers, avec pas moins d’une dizaine de navires engloutis rien que sur la rade de Saint-Denis dans le nord de l’île.

Certaines descriptions d’époque, comme dans le « *Journal d’un colon de l’île Bourbon* » de Jean-Baptiste Rénoyal de Lescouble, décrivent qu’un navire fut emmené par une lame et qu’il atterrit sur le toit des bâtiments de la marine de Saint-Denis. La force du phénomène est incroyable, plusieurs fois, des aménagements portuaires furent totalement détruits, pourtant construits solidement et avec des matériaux très résistants. En 1860, la somme totale des pertes recouvertes par les assurances se monte à 3 368 882 francs de l’époque, pour la réparation des avaries des navires, leur perte totale, et leur fret (voir page 88). Sans parler bien sûr des dégâts occasionnés sur terre qui ne rentrent pas dans ce calcul. C’est énorme pour un si petit territoire, qui ne produit en réalité que peu de choses pour l’exportation.

Les années les plus marquantes en matière de naufrages

Année	Nombre total de naufrages sur l'année	Nombre de naufrages par cyclone	Noms des navires naufragés durant un cyclone	Nombre de naufrages pour autres raisons
1875	12	12	Amélie - Anatolie (2) - Chaloupe de M. Frunet - Chaloupe de M. Goudron Chaloupe des Marines de La Réunion - Deux Amis - Pirogue de M. Tarby Chery Pirogue de M. Tarby Méon - Prosper -Rose - Saint Louis -Stella Marie	-
1807	12	11	Aigle - Chaloupe de M. Caillot - Chaloupe de M. Maunier - Colombus - David Fanny - Favorite- Joséphine (2) - Lavoador - Mercure Galant-Sophie	1
1829	12	11	Aimable Créole - Apollon - Augustine (2)- Bernica- Bretonne - Elise (3) Frédérica - Messenger de Bourbon- Réparateur - Turquoise Urbain	1
1824	12	10	Argos- Bacchante - Colombe - Delphine - Magicienne - Précurseur Reconnaissance - Sylphe - Tippoo Saeb -Vénitienne	2
1863	11	10	Alice (2) - Gagne Petit - Hadir - Hippolyte Braheix - Jeune Albert Manapany - Même Nom - Neptune - Richard Lenoir - Rosalie	1
1871	11	6	Adrien - Cecilia - Coline - Emilienne - Emma (2) - Uranie (2)	5
1806	10	10	Aimable Créole (2) -Alcion- Appollon - Créole - Elisa - Enclume Espérance (2) - Georgette -Muscadine -Providence	-
1858	10	9	Amélie (2) - Batavia - Emile - Entreprise - Félicie - Fortuné Furet - Georges - Mathilde	1
1860	7	7	Albert le Grand - Bryéron - Courrier des Antilles - Favorite (2) Léontine - Marianne - Quatre Sœurs	-
1830	6	6	Jeune Prosper - Jupiter - Nestor - Nouvelle Marie Thérèse - Pari- Romilly	-
1844	6	6	Action- Amphitrite - Augustine (4)- Gipsy - Jacques Cartier (2) - Julie	-
1850	6	4	Deux Frères - Juif Errant - Nut Cut - Young Thomy	2

Retrouvez la liste complète des naufrages identifiés par la Confrérie des Gens de la Mer page 92 à 97 et page 194 à 199



3.2

## Chronique des fortunes de mer sur les côtes réunionnaises

### 3.21 Les naufrages marquants

Après 20 ans de recherches, La Confrérie des Gens de la Mer a permis de mettre en évidence plus de 277 naufrages. Ces « fortunes de mer » se sont déroulées dès la prise de possession de l’île par les Français, au dix-septième siècle, jusqu’aux années trente de notre ère. Aucune zone géographique de l’île n’est épargnée, même si certaines, plus fréquentées, réunissent à elles seules une grande partie de ces catastrophes maritimes.

#### ANECDOTE

**Chaloupe « République », patron Jean Baptiste Robert, 1884.**

*Après une dure nuit sans guère de répit, l’équipage et son patron sont très fatigués.*

*En attendant d’être à nouveau chargée, l’embarcation se met en attente en rade de Saint-Pierre. Il est décidé de prendre un peu de repos. Le matelot Léonce Mill est désigné de quart. A peine endormi, l’équipage est réveillé par un grand bruit et une embardée du navire. Notre matelot, décidant que lui aussi méritait bien un peu de repos, s’est installé en aménageant un ingénieux système simple lui permettant de lâcher la barre pour dormir paisiblement. Il prend l’écoute de grand-voile et la passe sur la barre. Ainsi, celle-ci tient seule, problème néanmoins, le navire n’est plus contrôlable.*

*A peine endormi, lui aussi, le matelot est réveillé, trop tard, le navire s’est mis en travers de la lame, poussé par le vent et les courants, il fait naufrage.*

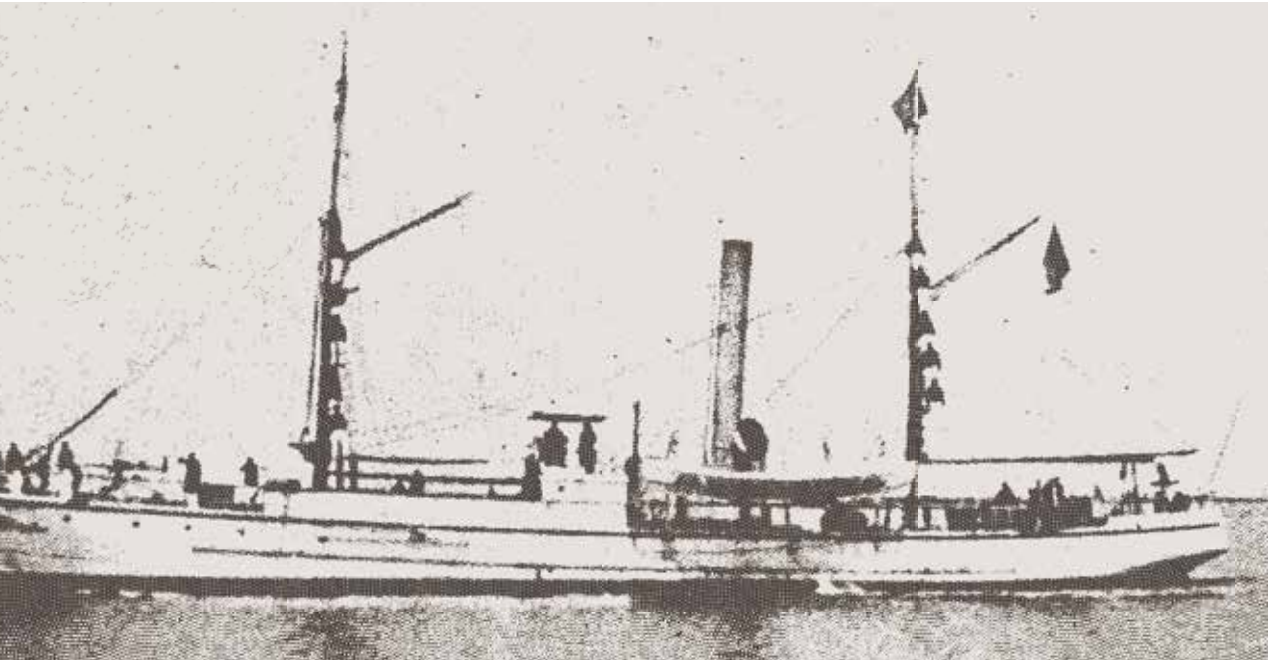
À l’époque dite moderne, exceptés Le Ker Anna, L’Élise et Le Michel Salustro, grands voiliers, la plupart des navires se trouvent être des cargos ou cargos mixtes. Malgré l’avènement des ports à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et des navires en acier marchant à la vapeur, les eaux réunionnaises sont restées délicates et dangereuses dans certaines circonstances.

Bien que nous ayons, pour certains d’entre eux, moult renseignements les concernant, nous parlerons, des navires suivants :

- Le Limpopo, 1892 ;
- Le Ker Anna, 1894 ;
- Le Kaisari, 1901 ;
- Le Warren Hastings et Le Bruxelles, 1897 ;
- Le Michel Salustro, 1903 ;
- L’Élise, 1931.
- Et enfin L’Adour, 1913 ;

Dans ce panel, nous trouvons les types de navires les plus courants, et surtout, une vision de leur évolution ; du trois-mâts en fer, descendant direct des grands trois-mâts de commerce en bois, au cargo moderne, en passant par les voiliers équipés de moteurs à vapeur.

**Limpopo : Steamer en fer de la célèbre ligne « Natal Direct Live »**  
Collection privée : droits réservés.



### LE LIMPOPO

Le Limpopo, construit en 1880, est le symbole de l’évolution des navires à voiles vers le cargo dit « moderne », c’est-à-dire sans aucun gréement. Le mélange des deux moyens de propulsion que sont les voiles et le moteur à vapeur a fait de ces navires une catégorie à part entière, une sorte d’hybride.

Pour ce qui est de l’histoire de la vapeur, notons que dès 1833, la marine de guerre française possédait déjà des unités équipées de cette technologie. Le tout premier, Le Sphinx, reste célèbre pour avoir remorqué Le Louxor, qui transportait l’obélisque depuis l’Égypte pour être installé place de La Concorde, à Paris. Ces premiers navires ne possédaient pas encore la technologie de propulsion moderne qu’est l’hélice, ils avaient de chaque côté du maître-couple du bâtiment, des roues à aubes.

L’hélice, inventée par les Français dès 1832, vit le jour en grande série en 1842 sur Le Napoléon, paquebot de 47 mètres propulsé par une machine à vapeur de 120 chevaux. Le coût de construction, l’entretien et l’obligation de ravitailler en charbon restent, pour un moment encore, un frein à la mise en service de telles unités pour les armateurs privés au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle. Pour un temps seulement.

Concernant Le Limpopo, il est construit en Angleterre par “Tyne Iron Shipbuilding Company”, pour la “Bullard King and Company Ltd”. Il est propulsé par un moteur construit par Thomas Clark.

Le nom du navire vient d’un fleuve de l’Afrique Australe qui se jette dans l’Atlantique. Les navires de cette compagnie prendront pour la plupart des noms de fleuves africains. Le Limpopo est prévu à la navigation sur la célèbre ligne « Natal Direct Line ». Cette ligne amenait ses navires jusqu’à Durban. Aussi nommé Port Natal, d’où le nom de la ligne. En partant de cette ville, ils faisaient la route de l’Afrique de l’est, jusqu’aux Indes, en passant par La Réunion et l’île Maurice.

Au début du mois de mars 1892, le bâtiment arrive à La Réunion pour y prendre un chargement de sucre. À son départ des côtes nord de l’île, il passe trop près de la roche du « cousin », près de la ville de Sainte-Marie, au nord-est de l’île, et s’échoue. Afin de sauver l’équipage, le capitaine ordonne de mettre en avant toute vers la côte pour échouer plus encore le navire dans des eaux plus propices au sauvetage. Le navire talonne aux abords de la ravine « des chèvres ». L’équipage sera sauf, une partie du navire et de sa cargaison sera mise aux enchères afin que la compagnie puisse au moins récupérer quelque argent.







Elément de la chaudière du Bruxelles – Lagon de Saint-Pierre  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



Le Bruxelles, quelques semaines après le naufrage  
Collection privée : droits réservés

## LE BRUXELLES

Le Bruxelles, ou Ville de Bruxelles est un cargo vraquier acier construit en 1883 à Glasgow par « London and Glasgow Engineering LTD ». Comme pour le Warren Hastings, nous entrons là, dans l'ère du cargo moderne, ne pouvant naviguer qu'avec sa machine à vapeur. Il a été construit pour la société « Argent Wigram and Son Ltd ». Il porte à son lancement le nom de Kent. Assez imposant, il a un déplacement de 2484 tonnes. Des mensurations généreuses. La maîtrise de la vapeur et de la construction navale en acier, amène les chantiers à construire désormais des cargos de grande taille, avec des machines puissantes à double ou triple expansion. Dès son lancement, il fait la route de l'Australie.

Le passage du canal de Suez aide grandement la navigation vers les mers australes. Le navire ne craint pas le passage du cap de Bonne Espérance, ses mers hostiles, et le contournement de l'Afrique, très chronophage. Il parcourt également la Méditerranée et l'Atlantique. En 1894, il est vendu à la « Société Columba Belge de Navigation d'Anvers » et prend aussitôt le nom de Bruxelles. Il continue sous ses nouvelles couleurs à naviguer dans l'océan Indien.

Il s'échoue sur le récif de la ville de Saint-Pierre, le 10 mai 1897. Une erreur de navigation est à l'origine de ce drame qui fera sept victimes. Le sauvetage est délicat, réalisé en grande partie par les petites embarcations locales. Échoué par le travers, en proie

aux lames dévastatrices de la houle, le cargo ne met que quelques jours à être en partie démantelé par les éléments.

Encore aujourd'hui, on peut distinguer facilement certains éléments du navire, comme une partie de la machine à vapeur, dépassant de l'eau, à proximité de la barrière de corail. Pour les Réunionnais, ces éléments de l'épave dans le récif sont une vision habituelle. D'ailleurs, ils la surnomment la Mok, en créole réunionnais, c'est-à-dire canette de boisson en métal.

### ANECDOTE

#### **Commandant d'un navire, seul maître à bord après Dieu ! pas toujours évident.**

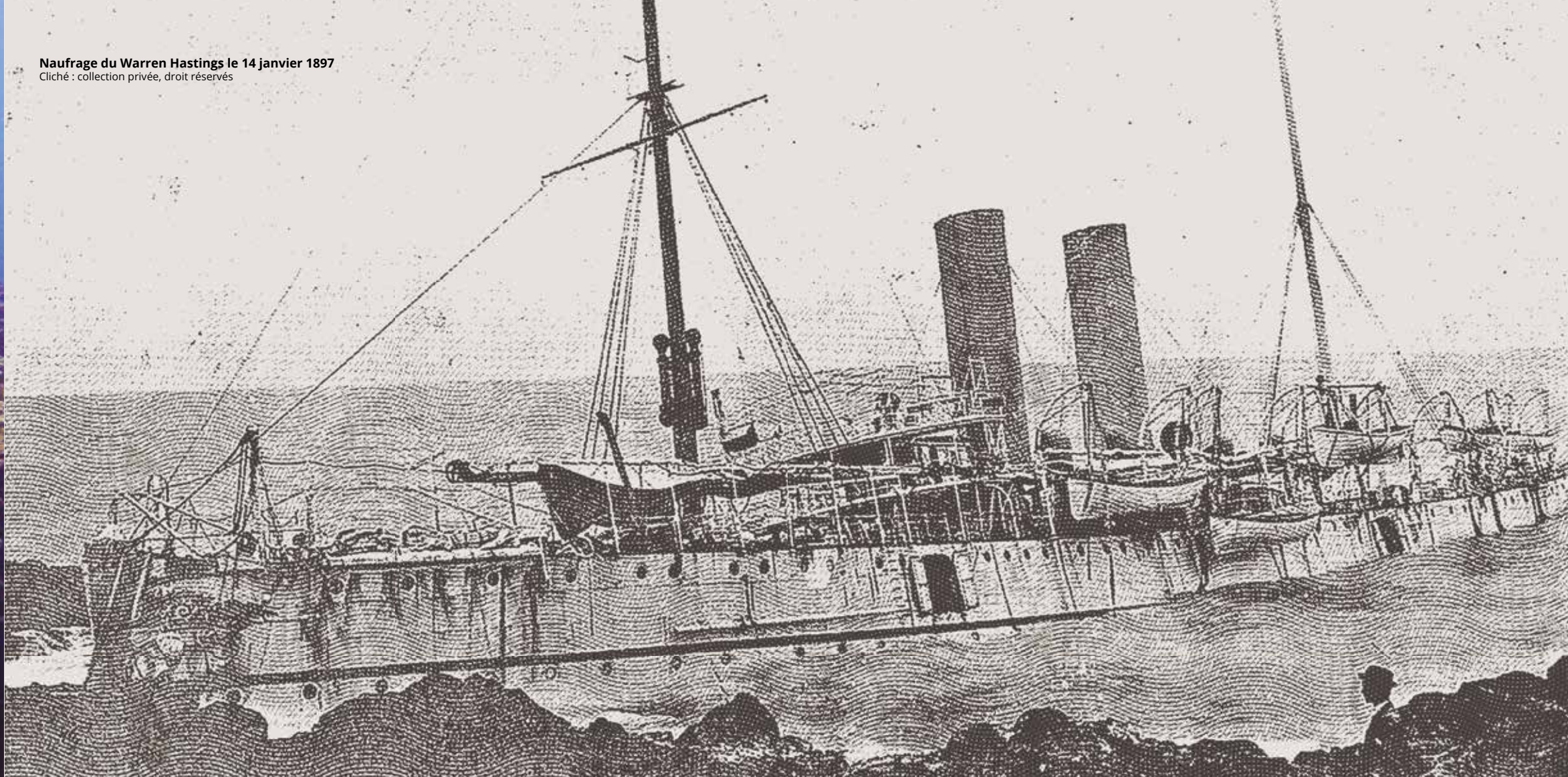
*En 1910, le vapeur Anglais « Lindhurst », 4000 tonnes, venant de New York, s'apprête à rentrer dans le port de la Rivière des Galets. Le Commandant décide qu'il peut se débrouiller seul, et n'a donc besoin ni d'un pilote ni d'un remorqueur. Il passe trop près de la jetée sud et manque de s'échouer. Il doit son salut « aux petites embarcations de travail du port et rades et de l'entretien » qui le libère de ce mauvais pas.*







Elément de la chaudière du Warren Hastings  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



Naufrage du Warren Hastings le 14 janvier 1897  
Cliché : collection privée, droit réservés



## LE WARREN HASTINGS

Le Warren Hastings, est quant à lui un RIMS (Royal Indiaman Marine Ship), navire militaire de la marine Royale des Indes Britanniques. Il s'agit d'un transport de troupes en acier, ne portant pas d'armement. Construit en 1894, bénéficiant des dernières avancées technologiques, il est affecté au transport des troupes se rendant aux Indes. Il fait le trajet de l'Angleterre, vers l'île Maurice puis les Indes. Il a une capacité de transport impressionnante pour l'époque, plus de mille personnes, avec bardas et armements. Fonctionnant uniquement à vapeur, avec une machine puissante et fiable, muni de deux cheminées, il est encore affublé de deux mâts, ne pouvant pour autant porter de voiles. Il a un déplacement de 4000 tonnes. Il porte le nom du premier gouverneur Britannique des Indes de 1774 à 1785, Sir Warren Hastings.

Le navire, avec à son bord une partie des militaires de quatre unités, ainsi que les familles des officiers de celles-ci, part d'Angleterre à destination de l'Inde. Ces unités embarquées sont la relève de celles se trouvant aux Indes Britanniques. Le navire doit faire escale à Cap Town, en Afrique du Sud pour ravitailler en charbon. Sa première escale est les Îles Seychelles, preuve de son passage par le canal de Suez. Puis il se rend à l'île Maurice, avant de terminer son périple à Bombay, sa destination finale. Le voyage retour se fera alors dans les mêmes conditions, avec les troupes et familles relevées.

Malgré sa modernité, en ce qui concerne la navigation proprement dite, le commandant du navire, G. E. Holland, doit faire des relevés journaliers pour estimer sa position. Les cartes et instruments de mesure sont fiables, mais nous sommes encore loin des GPS.

Au sortir de son escale en Afrique du Sud, le temps est si mauvais, qu'aucun relevé n'est possible durant trois jours. Le jour, le soleil n'est pas visible, la nuit, les nuages cachent les étoiles. Le navire est aveugle.

Dans ces conditions, sans possibilité de marquer précisément sa position, il fait côte en pleine nuit au sud de La Réunion, à Saint-Philippe, le 14 janvier 1897. Malgré la violence du choc et les conditions de mer dangereuses, l'ensemble des passagers et membres d'équipage seront évacués à terre en toute sécurité. Exploit rendu possible grâce au sang-froid et à la maîtrise du Commandant G. E. Holland, de ses officiers et membres d'équipage.

À Saint-Philippe de La Réunion, la place de la marine de la ville se nomme la Place Warren Hastings. Un monument portant la photo du navire se trouve à quelques dizaines de mètres de l'endroit où se trouve l'épave.

Dans cet épisode qui ne fera que deux victimes au total, le fait marquant pour la population de l'île restera la traversée en charrettes à mulets de l'ensemble des personnes se trouvant à bord du navire.

Ce « défilé », cette « procession » pour rejoindre depuis Saint-Philippe, au sud de l'île, le port de la Pointe des Galets, au nord-ouest de l'île, marquera pour

longtemps la mémoire réunionnaise. Rappelons qu'il s'agissait d'une troupe en armes, accompagnée de femmes et d'enfants, composée d'officiers anglais et d'une troupe uniquement Britannique. La population réunionnaise fera tout son possible pour rendre moins pénible cette traversée terrestre.



Transfert des troupes présentes à bord du Warren Hastings vers la ville du Port  
Cliché : With kind permissions of the Royal Green Jackets (Rifles) Museum, Winchester





**Ker Anna, 3 mâts de commerce en fer dans la Rade de Dzaoudzi**  
Cliché : Pierre Drouhin, commissaire de la marine - FR ANOM 8F394/14

## LE KER ANNA

Le Ker Anna, grand voilier au long cours, est construit à Liverpool en 1876. C'est la fin d'une époque. Depuis des années maintenant, la construction navale se tourne vers les cargos vapeur. Tout d'abord en ajoutant une machine en plus du gréement, puis progressivement, en retirant les mâts et voiles, pour arriver au cargo moderne.

Les grands voiliers tirent leur révérence, sans toutefois complètement abdiquer. Le moindre coût de fonctionnement est, pour certains armateurs, la raison pour laquelle ils se tournent encore vers ce type de navires. Fonctionnant, uniquement à la force du vent, ils ne nécessitent pas un équipage trop nombreux. En cette fin de siècle, Alexandre Viot fait une bonne affaire en achetant en Angleterre, le Dora Ann, trois mâts de commerce en fer jaugeant 588 tonnes. Il le rebaptise aussitôt « Ker Anna », pays de Anne, en référence à Sainte Anne, patronne des Bretons, cette terre qu'il affectionne particulièrement. Ces voiliers ne sont pas encore obsolètes, bon nombre de Capitaines sont encore à même de faire naviguer ces grands oiseaux des mers. C'est le cas d'Aubin De Lahaye, commandant le Ker Anna.

La grande difficulté réside dans le passage du Cap de Bonne Espérance et la longueur du trajet. Depuis 1869, le canal de Suez est ouvert à la navigation, le parcours vers les mers du sud s'en trouve réduit. Hélas, pour un voilier, il faut payer un remorqueur pour passer ce canal, ce qui est inutile pour les cargos vapeur, maîtres de leurs manœuvres.

Le Ker Anna part début septembre 1894, pour arriver à destination le 8 décembre. Voyage un peu plus long que les vapeurs, du fait de devoir prendre les alizées. Pour ces bons marcheurs, la ligne droite n'est pas de mise, ils sont en permanence à la recherche du meilleur vent et font de grands détours pour attraper les vents favorables qui les pousseront alors vers leur destination. Le navire s'échoue avec une grande violence au petit matin du 9 décembre 1894 sur le récif de la Pointe des Aigrettes, non loin de Saint-Gilles-Les-Bains de La Réunion, sur la côte ouest, par une mer déchaînée, un vent fort et une houle formée.

Au cimetière marin de Saint-Paul de La Réunion, un mémorial rend hommage aux sept marins décédés durant ce naufrage.

## LE KAISARI

Quand on parle de mémoire collective, dans nos contrées, il n'est pas rare d'avoir des lieux portant le nom d'un navire ayant fait naufrage. Un rocher, une baie, un écueil\*. C'est le cas pour ce navire, le Kaisari. La roche sur laquelle le navire s'est abîmé porte depuis lors le nom de rocher Kaisari.

Le navire est un cargo vraquier acier Britannique. À son lancement, il porte le nom de Federation. Il est construit en 1885-1886 par « Joseph L. Thompson And Sons à Sunderland Northsands, moteur par Thomas Richardson And Co Hartlepool ». Belle unité pour l'époque, il jauge 1570 tonnes, pour un déplacement de 3675 tonnes.

L'histoire dramatique de ce navire est assez étrange. En effet, après une traversée sans histoire, le navire décharge son fret au Port de La Pointe des Galets, port principal de l'île depuis 1886, situé à l'ouest de La Réunion. Contre toute attente, il repart à vide, sans lest, malgré l'annonce de l'imminence de l'arrivée d'un cyclone. Certes, nous ne sommes plus au temps de la marine à voiles, où de tels événements climatiques pouvaient être dramatiques pour les navires. Pourtant, même avec ces cargos, un cyclone constitue toujours un risque pour la navigation. Bon nombre de commandants seraient restés à l'abri du port et seraient repartis à la fin de l'évènement météorologique. Le Capitaine Archibald Clarck quant à lui décide apparemment de faire route vers l'île Maurice. Encore une étrangeté, le navire en sortant du port prend le cap plein sud !

Le navire vide et sans lest n'est guère manœuvrable par grosse mer. Sa prise au vent est énorme et l'hélice est souvent hors de l'eau du fait de la forte houle. Déjà malmené, l'incident de trop se produit dans la nuit, le gouvernail ne répond plus, il s'est brisé. Le navire perd alors toute manœuvrabilité. Dans la tempête, il n'est plus qu'une coque de noix ballotée, secouée par le vent et la mer en furie.

Le 13 janvier 1901, il est littéralement jeté à la côte, non loin du lieu-dit « Anse des Cascades », au sud-est de l'île. Le navire se brise en deux à proximité du rocher qui portera désormais son nom. La côte à cet endroit est déchiquetée, avec de petites falaises ne permettant pas d'accoster. De toute manière, la violence du choc n'a pas permis de mettre les chaloupes de sauvetage à la mer. C'est donc à la nage, par leurs propres moyens, que les membres d'équipage tentent de rejoindre la rive la plus proche. Sur un équipage de cinquante-trois hommes, vingt-cinq d'entre eux n'y parviendront pas. Il s'agit là, hormis les épisodes cycloniques des temps anciens où rien ne permettait de s'abriter, de la catastrophe maritime la plus meurtrière sur nos côtes.

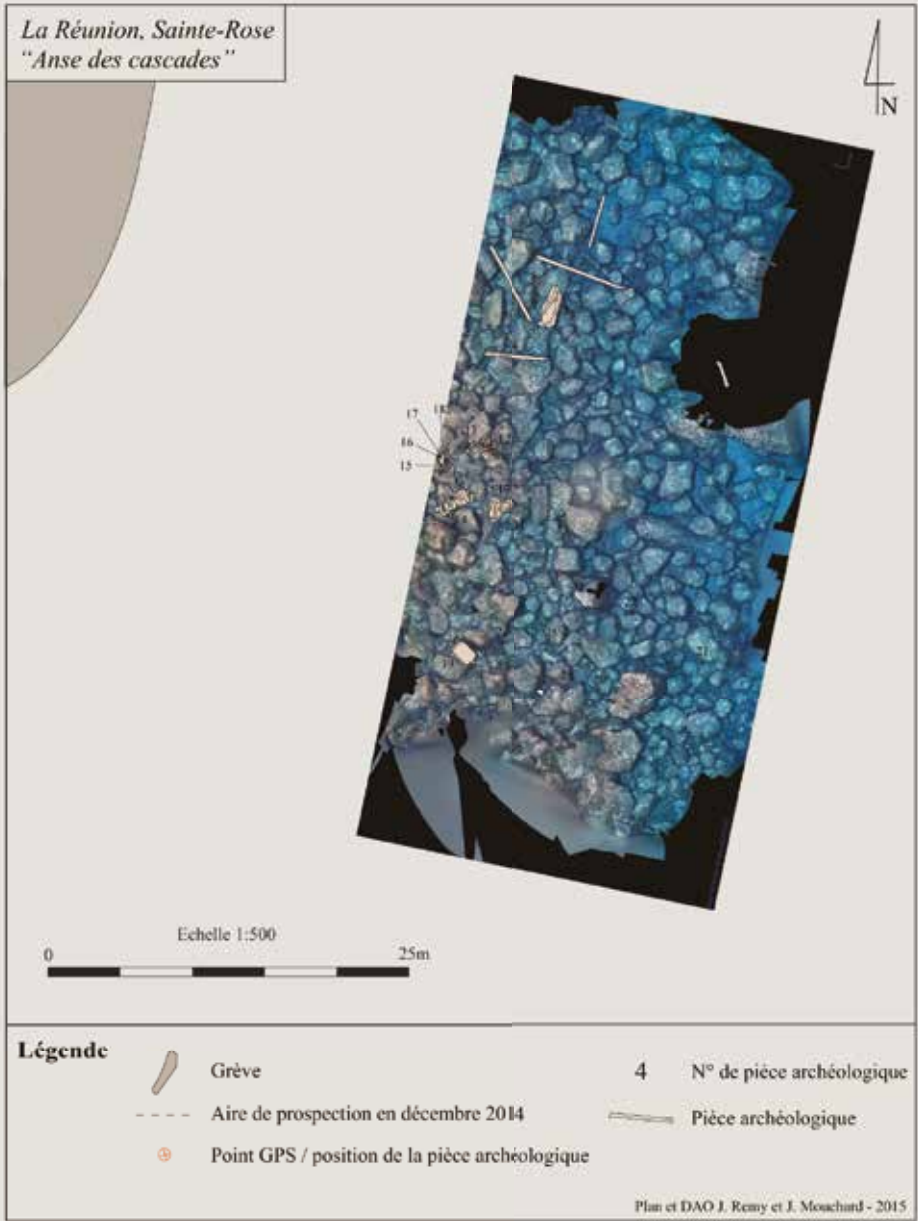
Comme souvent, dans ces drames affreux, des hommes font montre d'un courage extraordinaire. C'est le cas de Mr F. Kidd, chef mécanicien du bord, qui sauvera plusieurs de ses compagnons avant de périr. On ne retrouvera de lui que la moitié de son corps, dévoré par un requin. Une tombe dans le cimetière de la ville de Sainte-Rose lui rend hommage.



**La roche « Cesari » qui désigne le haut fond heurté par le Kaisari. Cesari étant une déformation du nom du navire.**  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer







## LA PHOTOGRAMMÉTRIE

### Qu'est-ce que la photogrammétrie ?

Il s'agit de l'élaboration d'un modèle 3D ( 3 dimensions) d'un « signal archéologique » et de la répartition des vestiges observés.

Photographe Plongeur  
Cliché : Jean-Pierre Bellanger

### Pourquoi utiliser la photogrammétrie ?

La collecte des informations est facilitée.

Certains milieux hostiles ne permettent pas un enregistrement des données archéologiques de façon traditionnelle. C'est le cas sur la zone du Kaisari particulièrement difficile et dangereuse.

Sur des fonds de 15 mètres, nos plongeurs étaient malmenés par une houle forte près de la côte.

Les prises de mesures et les phases de référencement, pièce par pièce étaient délicates et dangereuses.

Les données obtenues permettent un approfondissement des études archéologiques.  
Le document final à savoir l'image en 3D, représente l'ensemble de la zone. Ici près de 1000 m². Cette vue globale permet à la fois d'analyser la position probable du navire au moment du naufrage, d'envisager des hypothèses et de permettre d'établir les prémices d'une stratégie pour de futures recherches afin de trouver des informations sur les pièces manquantes.

### Comment ça marche ?

En résumé :

- > Des photos sont prises sous l'eau avec des appareils paramétrés sur une zone définie.
- > Elles sont traitées sur une station de travail dotée d'un logiciel qui détecte des points significants dans chaque photo ;
- > Il aligne ces photos par détection des points communs entre deux photos ;
- > Il reconstruit la position des photos dans l'espace par analyse des variations angulaires des motifs de points ;
- > Et enfin, il ajoute des textures proches de la réalité.



### Prenons l'exemple de ce qui a été fait pour les recherches archéologiques sur le KAISARI

#### Première phase

##### Acquisition des données et délimitation de la zone de recherche.

Aux abords du rocher « Kaisari », une surface de 23 m par 40 m, soit 920 m², a été repérée.  
En surface, deux plongeurs munis de deux appareils photographiques similaires (référéncés canon G12 / caisson alu reesea/seatool) ont réalisé une série de clichés (obliques et verticaux).

##### Il convient de :

- > Prendre les photographies avec des repères ou échelles graduées, positionnés sur site pour en faciliter la mise à échelle finale ;
- > Les photographies doivent se recouvrir avec au moins 4 autres photos par pas de 30% de leur surface ;
- > Les photographies doivent être distantes d'environ 15° les unes par rapport aux autres ;
- > Éviter les ombres portées et les changements de lumière...

Pièce du Kaisari  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



Zone de prospection sur la zone de naufrage  
Source : Google Earth ®

Prospection en ligne  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer

#### Deuxième phase

##### Traitement des données par informatique

Une station de travail particulière est nécessaire. La puissance du processeur est importante, la rapidité des temps de calcul effectués est essentiellement liée à la mémoire vive disponible, 16 GO sont recommandés.  
[Utilisé ici = HP EliteBook 8570w, Intel® Core™ i7-3740QM CPU @ 2.70GHz, 16GO Ram, système d'exploitation 64 bits, AMD Fire Pro M4000, SSD]  
Le Logiciel utilisé est « Agisoft Photoscan Professional Edition version 1.0.4. »

##### Le processus comporte 4 étapes de calculs

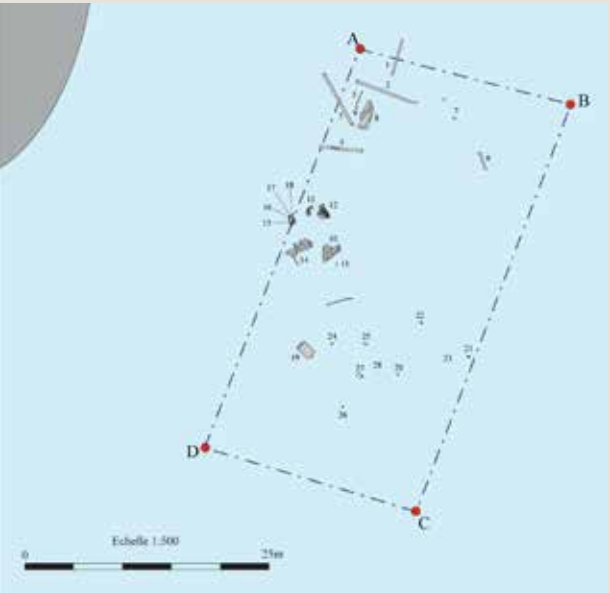
**1. Align photos = l'aéro-triangulation**, c'est-à-dire l'orientation et la position relative des caméras (mode « generic »). Sachant que le logiciel détecte environ 40.000 points significants par photo, cela donne une idée des millions de points détectés sur les 1028 photos traitées pour l'épave du Kaisari

**2. Build Dense Cloud** = construction d'un nuage de points (phase de calcul la plus longue) ;

**3. Build Mesh** = construction du maillage, du modèle 3D (le mode « arbitrary » est le plus polyvalent) ;

**4. Build texture** = application de la texture sur le modèle 3d (mode « mosaïc » par défaut).

Il est en suite possible d'en extraire différentes vues et à différentes échelles... Possibilité d'exporter un modèle en format image ou pdf...



Plan DAO  
Source : Jimmy Mouchard







## MICHEL SALUSTRO

Comme un flash-back, nous voici replongés dans la marine à voile en cette année 1903. Le Michel Salustro, pourtant construit en 1899, est bien un voilier. Quand nous disions plus haut que les voiliers disparaissaient, ils ne s'avéraient pas vaincus, en voici la preuve. Ce navire est construit plus de soixante ans après l'un des premiers vapeurs.

Avant de venir s'abimer à Champ Borne, côte Est de La Réunion, le navire est bloqué un mois en quarantaine à l'île Maurice. Début XX<sup>ème</sup> siècle, et encore jusqu'en 1926, des épidémies amenées par les navires font rage de temps à autre sur les îles des Mascareignes. Peste, variole et autres.

Aucun rocher, aucune baie ne portera son nom. On peut trouver des cartes postales montrant le navire

nez à la côte, voiles déployées sur son mât de misaine. Mât de beaupré en place, il ne manque que l'arrière du navire disparu dans les flots.

Le navire chargé de traverses de fer part donc de Port Louis, île Maurice, avec à son bord deux passagers. Comme son nom l'indique, il est de nationalité italienne et fait en cette année 1903, le grand cabotage entre les îles des Mascareignes.

Le 19 mai 1903, le bâtiment arrive par forte mer en vue de la côte Est de l'île. Pourtant chargé, il manœuvre mal et se retrouve échoué nez à la côte. L'équipage et les passagers s'en sortiront sains et saufs, ce qui n'est pas le cas de la cargaison qui ne pourra être sauvée. Depuis la plage, plus rien n'est visible de ce navire élégant qui s'est échoué tout près du bord.

## L'ÉLISE

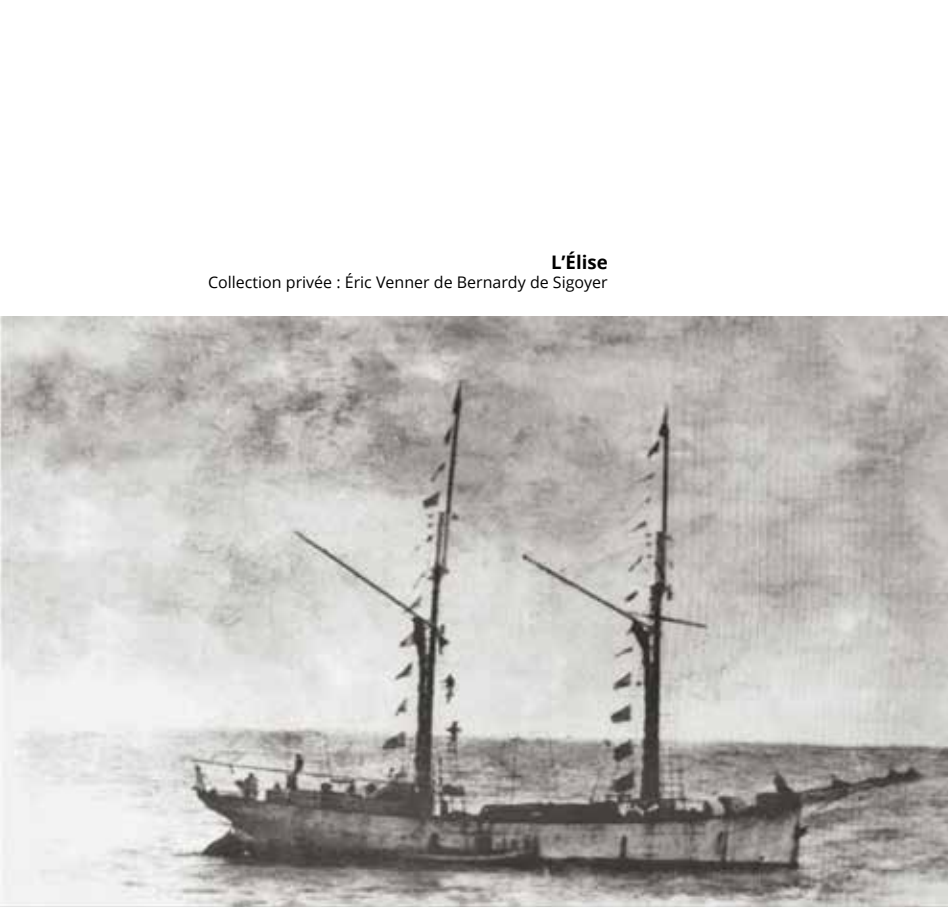
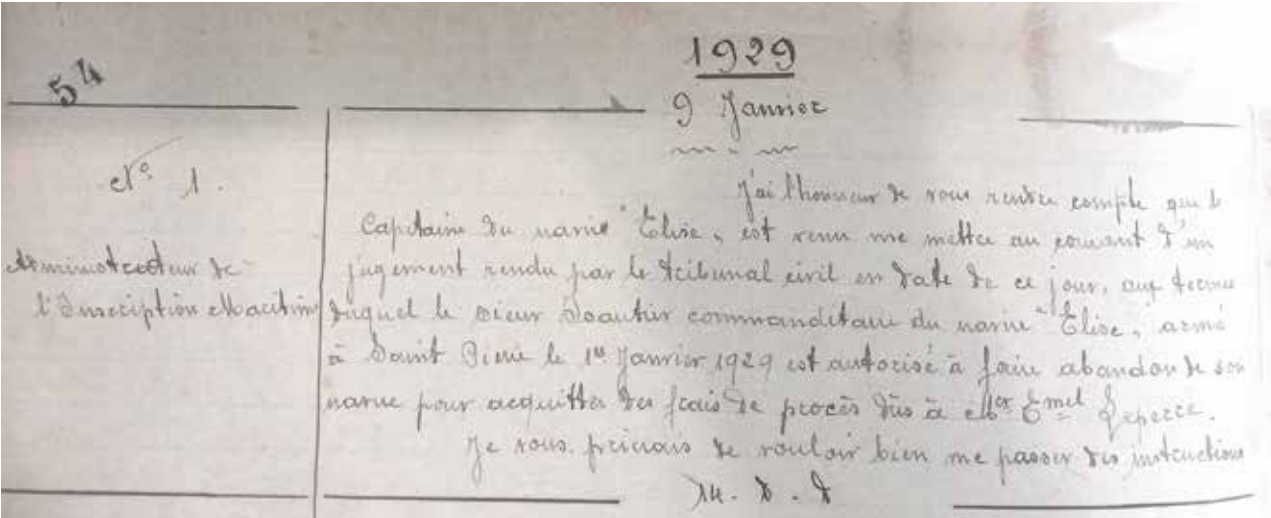
Navire le plus récent, sans être techniquement le plus avancé pour son époque, L'Élise est une goélette en fer à moteur auxiliaire, construite en 1917 et inscrite à Bordeaux. Loin d'être un coureur des mers, ce petit bâtiment jaugeant 169 tonneaux peut naviguer à la voile puisque gréé en goélette, ou avec son moteur auxiliaire de 115 chevaux vapeur.

Nous retrouvons trace de cette unité à La Réunion, dans les archives, à partir de 1928, donc onze années après son lancement. Il appartient à une grande famille du sud, la famille Isautier, d'abord sucriers dans les années 1845, puis rhumiers. Elle est la seule famille de la grande époque du sucre à être restée sur l'île et à prospérer encore aujourd'hui.

L'Élise en 1928, passe avec succès le contrôle de navigabilité en étant autorisée par les affaires maritimes à continuer de naviguer. En effet, tous les ans, les navires de commerce sont contrôlés par des personnels qualifiés des affaires maritimes, afin d'obtenir l'autorisation de naviguer.

Tout y est inspecté : état général du bateau, documents, matériels de sécurité, qualifications du Commandant. Si tout est en ordre, un document autorisant le navire à continuer de naviguer pour le commerce est alors édité. Ce fut le cas pour cette goélette. Pourtant, les habitants de Saint-Pierre de La Réunion et de ses alentours parlent encore de nos jours, d'un navire à quai durant de longues années. En effet, entre 1928 et 1931, L'Élise reste à quai et se désagrège avec le temps, subissant les assauts de la mer et les vents violents de la saison cyclonique. En 1929, un acte d'abandon est validé par les affaires maritimes et le navire est désarmé, c'est pourquoi il ne navigue plus du tout.

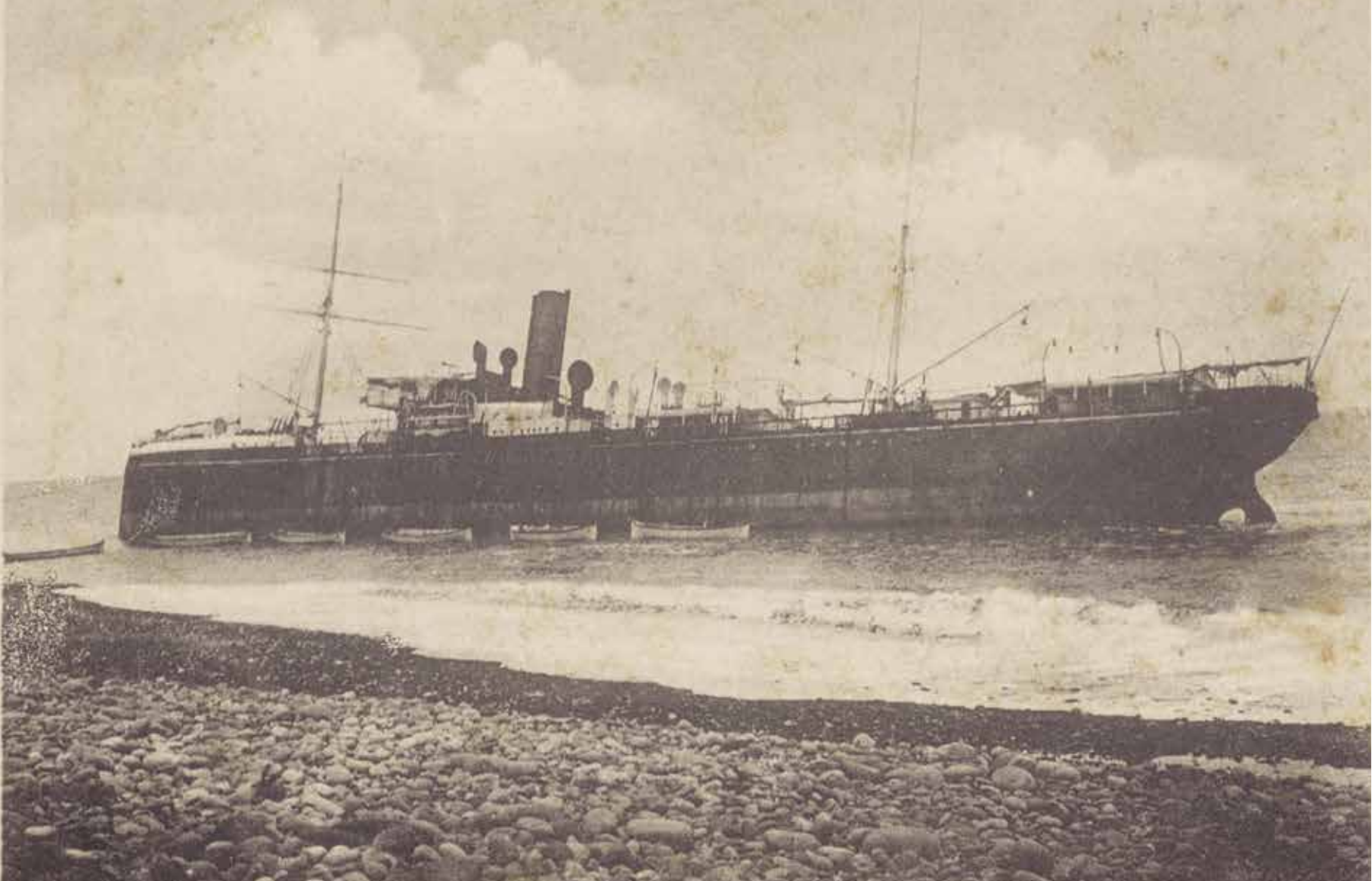
Extrait d'un document de l'administration de l'inscription maritime faisant état de l'abandon de l'Elise ADR - série S



C'est en 1931, année de revente de cette unité à un grand négociant de Saint-Denis de La Réunion, que le navire quitte enfin son quai, pour se rendre au port de La Rivière des Galets, grand port de l'ouest de l'île, pour y subir les réparations nécessaires et naviguer à nouveau au grand cabotage dans la région des Mascareignes.

C'est hélas, au cours de ce trajet que le navire fait naufrage. Après avoir fait le plein de carburant à La Possession, le navire est à sec d'huile minérale, élément indispensable au bon fonctionnement de son moteur. Il poursuit néanmoins sa route à la voile, ne pouvant plus utiliser son moteur au bout de quelques miles. Le temps n'est pas au beau fixe en ce mois de juillet et le vent le porte vers le nord. Le Capitaine Hermann, ne peut manœuvrer pour entrer dans le port et continue sa route vers Saint-Denis, où il fait naufrage le 15 juillet 1931, sans faire de victime.





**L'Adour, cargo mixte échoué à Saint-André.**  
Carte postale : Naufrage de l'Adour sur les Côtes du Bois-Rouge- 1913 - IHOI 5FI25.28

## L'ADOUR

Pour ce naufrage, nous entrons dans l'histoire récente de la grande navigation entre la métropole et l'île. À la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le ravitaillement de La Réunion et le transport des passagers se font par l'intermédiaire de grandes compagnies maritimes. Directement issues des grands armateurs de la marine de commerce à voiles, ces compagnies ont en quelque sorte le monopole de ces traversées. La Compagnie Havraise Péninsulaire à Vapeur en est une, et bien entendu, la compagnie des Messageries Maritimes, ex Messageries Imperiales. Celle-ci possède dans sa flotte des cargos mixtes, ainsi appelés, car ils transportent aussi bien du fret que des passagers : L'Adour.

Construit en 1889, vieillissant, avec surtout bien moins de confort que sur les nouvelles unités, il comporte désormais des cabines avec salle de bain, du moins

pour les premières classes. Avec 3789 tonnes de déplacement, il est aux normes de l'époque. De bonne taille sans être gigantesque, il ne s'agit pas encore d'un navire de croisières, on s'en approche pourtant. Trois classes sont proposées, des cabines de première à l'entrepont sans cabine pour les troisièmes classes. Repas et distractions selon les niveaux, fumoir, etc...

Les navires faisant la route du sud sont souvent des unités ayant déjà beaucoup navigué, souvent sur l'Atlantique et terminent leur carrière sur ces lignes moins rentables de l'océan Indien. C'est le cas de L'Adour. Il n'en demeure pas moins en très bon état et encore capable de croiser quelques années.

Un peu comme Le Bruxelles, le navire s'échoue, le 30 janvier 1913 à 2h36 du matin, à seulement une trentaine de mètres du rivage, au lieu-dit



**Le Port - L'Adour des Messageries Maritimes**  
Carte postale : IHOI 5FI11.59

« étang », non loin de Saint-André, Est de l'île, entre Bois Rouge et Cambuston, en travers de la lame. Hélas ou heureusement, dans cette zone, pas de barrière de corail. Le Capitaine Hubert organise alors l'évacuation dans l'ordre et sans réelle panique. Aucune victime ne sera à déplorer.

La Poste et les effets personnels seront même sauvés. Un incessant va-et-vient aura lieu durant des semaines, afin de récupérer le plus possible de matériel de ce grand navire. Les services de Police et Douanes seront responsables durant tout ce temps, de la bonne conduite de ces opérations.

Rien ne subsiste de ce grand navire aujourd'hui, du moins de visible depuis le bord de mer.

### ANECDOTE

#### **L'histoire du « Gagne Petit ».**

*Petit navire au cabotage autour de l'île de La Réunion, il est abandonné par son équipage, trois hommes, patron compris, en rade de Saint-Paul, en début de soirée, du fait de son état et de la menaçante arrivée d'un cyclone. Le lendemain matin, plus aucune trace de celui-ci. Tout porte à croire qu'il a coulé. Pourtant, deux jours plus tard, il est retrouvé échoué et brisé à Vincendo, sud de l'île où sa cargaison est sauvée par les propriétaires. Soit un périple maritime sans équipage en plein cyclone d'une petite centaine de kilomètres.*







Recherches aux archives départementale de La Réunion,  
préliminaires à toutes opérations archéologiques.  
Eric Venner de Bernardy de Sigoyer et Jimmy Mouchard  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

### 3.22 Un état des lieux des recherches de la Confrérie

## Méthodologie de recherches

### LE RECUEIL DE TÉMOIGNAGES

Les équipes de la Confrérie, en particulier, Éric Venner de Bernardy de Sigoyer et Stéphan Aubert recueillent régulièrement des témoignages d'habitants, plus spécifiquement de personnes âgées et de pêcheurs. Dans la majorité des dossiers gérés par la Confrérie, une enquête préalable sur zone a lieu sur le terrain. Souvent, des résultats étonnants sont obtenus. Pour le débarcadère de Sainte Suzanne, dossier en cours en 2016, le témoignage d'un habitant a permis de localiser les canons des batteries côtières de ce débarcadère alors que nous n'en avions aucune trace dans les documents officiels. C'est un travail de longue haleine où se mélangent beaucoup de travail de fond, un relationnel permanent avec la population et parfois un facteur chance.

### ARCHIVES DÉPARTEMENTALES

Depuis 20 ans, la Confrérie a mis en place différentes campagnes de recherches aux archives. Ce sont d'innombrables heures de lecture, de prises de notes. Les consultations aux archives sont le début d'une enquête. Les éléments trouvés sont les pièces d'un puzzle formant des parcelles d'informations qu'il faut compléter par la consultation d'autres archives ainsi que d'autres éléments que nous citerons.

Les classements que nous consultons le plus sont :

### LA SÉRIE 4 S « TRAVAUX PUBLICS, CHEMIN DE FER, PORTS, INSCRIPTION MARITIME »

On y trouve les éléments concernant divers travaux, des enquêtes publiques, des réclamations de particuliers, des notes des services techniques.

Pour la partie maritime, le registre de l'inscription maritime des navires permet une consultation chronologique des différentes unités venues à La Réunion avec les rôles d'équipage\*, d'armement\* et de désarmement\* classés en 3 catégories : Long cours, cabotage et bornage, pêche et plaisance.

Pour chaque navire, les informations à disposition sont : Le nom de l'embarcation, son quartier d'origine, son quartier d'armement, son année et lieu de construction, son tonnage, son propriétaire, son armateur, le nom du Capitaine, la liste de l'équipage et des passagers, ainsi que le carnet de punitions, les médicaments embarqués, l'armement militaire type canons.

Parfois certains éléments sont manquants, mal retranscrits ou illisibles. Des années d'inscriptions maritimes sont manquantes à La Réunion ou non consultables et non numérisées à ce jour. Ce qui représente un manque d'informations important dans nos recherches. Pour les ports, les informations consultables sont : Les accidents, les travaux, les dragages, les remorquages, les déchargements, les accidents de déchargements, les différentes notes techniques au Gouverneur, la relation avec les différentes compagnies maritimes.

### LA SÉRIE 5 P « LES DOUANES»

Tous les rapports des douanes sont consultables, les taxes, les octrois de mer. Lorsqu'un navire est naufragé, le service des Douanes est en charge de faire un inventaire de tout ce qui est à bord ; les éléments du navire, les cargaisons. Une vente sera organisée par les Domaines. Les fonds obtenus seront versés en partie à ceux qui ont contribué au sauvetage et le reste va à l'armateur.

Les rapports des Douanes font état du : lieu du

naufrage, nombre de victimes, nom du navire (si disponible), d'un rapport d'enquête sur les lieux. Ces rapports sont circonstanciés donc précis.

Cette Série 5 P est intéressante en complément de la 4S en particulier lorsqu'il y a des années manquantes.

### LA SÉRIE 1M « LES FONDS DU GOUVERNEUR DE LA RÉUNION - ADMINISTRATION GÉNÉRALE ET ÉCONOMIE DE 1815 À 1946 »

Il s'agit des échanges entre tous les services de l'administration de l'île (l'intendant, le gouverneur, l'ordonnateur) puis nous consultons aussi un registre tenu par les secrétaires de ces différentes autorités où sont notés tous les courriers entrants et sortants entre les autorités et la métropole. Lorsqu'il y a un naufrage de navire venant de métropole, les échanges de courriers entre le Gouverneur de La Réunion et du Ministre de la Marine nous permettent de collecter des informations supplémentaires. On y trouve également des comptes rendus de cyclones entre les Maires et le Gouverneur, ce qui nous éclaire sur les situations de certains navires naufragés ou non.

### LA SÉRIE 1 PER ET 2 PER « LA PRESSE»

Ce sont les journaux d'époques classés par supports type de presse « La Malle », « le Créole », et par date. Ce qui nous intéresse en particulier, ce sont les indications d'arrivées et de départs des navires. Les négociants étaient ainsi informés de l'arrivée de leur cargaison ce qui facilitait le commerce. Nous consultons aussi les articles de presse concernant les cyclones, les raz de marée et catastrophes qui vont influencer la navigation comme l'ouragan (dit cyclone de nos jours) du 6 mars 1823. Cela nous donne un état de l'ambiance et du contexte du moment. Ce sont des informations journalistiques qui seront vérifiées par nos équipes par un rapprochement avec d'autres informations.

\*L'armement : c'est l'action d'équiper un navire afin qu'il prenne la mer. Est décrit, l'ensemble des personnels, matériels... nécessaires à la navigation. Le rôle d'armement comporte la liste nominative de l'équipage, celle des passagers avec leur destination. Il est tenu par le quartier des Affaires Maritimes d'inscription du navire.

\* Le désarmement d'un navire consiste à solder le voyage complet d'un navire. L'armateur paye l'équipage, fournit le compte chiffré aux affaires maritimes. Il peut avoir lieu dans n'importe quel port. Le quartier des Affaires Maritimes d'origine recevra, alors, le rôle de désarmement.

\*Le rôle d'équipage est le titre de navigation, dont doit être pourvu tout navire pratiquant une navigation maritime et dont l'équipage comprend des marins professionnels. Il s'agit de la liste nominative du personnel naviguant, de leurs aptitudes et qualifications. Le rôle est détenu par le quartier des Affaires Maritimes.





**Emile Trouette**  
L'île Bourbon pendant la  
période révolutionnaire, de  
1789 à 1803, (Éd. 1888)

**Georges Azéma**  
Histoire de l'île Bourbon  
depuis 1643 jusqu'au 20  
décembre 1848 (Éd. 1862)

**Elie Pajot**  
Simples renseignements sur  
l'île Bourbon (Éd. 1878)

**Fernand Hue**  
Réunion et Madagascar  
(Éd. 1887)

 **hachette**  
LIVRE **lBnF**

Nous y consultons tous les rapports qui font état du trafic maritime de la Compagnie des Indes pour les navires faisant escale à La Réunion. Nous y avons d'ailleurs trouvé le rapport du naufrage de « La Paix » en 1755. Cette série nous apprend également la façon dont a été approvisionnée notre île et les denrées qui y étaient exportées.

Un certain nombre d'écrits anciens y sont disponibles.  
Tels que

- « Mémorial de La Réunion » sous la direction de Daniel VAXELAIRE en 7 volumes. Il s'agit de l'histoire complète de La Réunion des origines de l'île jusqu'au XX<sup>ème</sup> siècle. Concernant les naufrages, seuls les plus importants y sont relatés.

## LES RECHERCHES NUMÉRIQUES

Tant certaines archives départementales que des structures d'État telles que le SHOM service hydrographique et océanographique de la Marine ([www.shom.fr](http://www.shom.fr)) ou l'ARCHIM Banque d'images numériques du centre historique des archives nationales dépendant du Ministère de la Culture (<http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/accueil.html>) ont fait des efforts de numérisations. Cela nous permet de consulter à distance des archives

Les archives départementales de Loire Atlantique (<http://archives.loire-atlantique.fr>) ont numérisé le registre des matricules de navires. Le moteur de recherche nous permet de consulter tous les navires en partance des ports du Croisic, de Saint Nazaire et de Nantes, pour toutes les destinations du monde depuis la Révolution jusqu'à 1959. Pour ce site, il est important de connaître le nom du navire et de l'orthographier correctement.

Concernant les archives départementales de la Gironde, aucune archive maritime n'est numérisée en 2016. Néanmoins, il est possible d'avoir certains renseignements par courrier électronique en précisant le quartier maritime du navire, sa date de construction, son quartier d'armement. Sous réserve du bon vouloir

des équipes restreintes en charge des archives de ce département. Bordeaux étant l'un des trois principaux ports de départ pour l'océan Indien, ces documents nous font cruellement défaut.

À Vincennes, il s'agit de la centralisation des archives et en particulier des documents sur la Marine Nationale. Avec la décentralisation des services, on retrouve à Toulon, les archives maritimes concernant l'océan Indien. À Rochefort, les archives maritimes concernant la côte atlantique.

## LES AUTRES SITES DE RECHERCHES

## EN CONCLUSION

La règle en matière de recherches est de se déplacer dans les salles de lectures dédiées des différents départements pour obtenir des informations sur les navires. Compte tenu de notre éloignement et notre manque de moyens, nous sommes reconnaissants aux personnes qui nous aident régulièrement dans ces recherches prenantes, passionnantes et chronophages.





## Témoignage d’un chercheur de la Confrérie

Christian Desseigne est plongeur archéologue FFESSM et plongeur Hyperbare. Il est également en charge des recherches portant sur les navires et naufrages. Bénévole, comme tous les membres de la Confrérie, il consacre de très nombreuses heures à des recherches, lectures et autres investigations qui ont permis d’atteindre près de 280 naufrages en juillet 2016.

### CE QUI ME PLAÎT

L’histoire en général a toujours été à mes yeux quelque chose d’important, d’enrichissant. Ajoutez à cela une passion pour la mer, ses histoires romanesques et fantastiques de la grande époque de la marine à voile et mon goût pour la plongée sous-marine, vous avez là les ingrédients formant la recette d’une formule qui mène tout droit sur une île, à des recherches sur l’histoire maritime de celle-ci, et plus particulièrement des naufrages.

Fouiller, lire des écrits anciens, chercher, retrouver des textes rares. À partir d’éléments épars, réunir un maximum d’informations pour trouver enfin le lien qui mène à la solution. Le naufrage. Mais pas seulement, dans cette quête, d’innombrables récits me font mieux connaître le passé de l’île où je vis, me font mieux comprendre le pourquoi de cette entente qui règne entre les différents peuples qui composent La Réunion d’aujourd’hui.

### L’ACTION OU LA RECHERCHE QUI M’A LE PLUS MARQUÉE

On pourrait penser qu’il est assez aisé de nos jours, avec toute cette technologie, le numérique, l’internet, de trouver des éléments sur les naufrages réunionnais. D’autant que des chercheurs se sont déjà penchés sur le sujet, et que quelques publications sont déjà disponibles. Pourtant, la tâche est immense, et la recherche sans fin. Les archives dispatchées dans

des services différents, aux quatre coins de la France, et parfois même à l’étranger. Bien entendu, plus c’est compliqué, et plus c’est excitant et valorisant. Pourtant, parfois, un simple courriel suffit à combler des lacunes immenses sur un cas précis. Ce fut le cas par exemple de La Paix, navire de la Compagnie des Indes. Il apparaît dans de nombreux écrits, et on pourrait penser que tout a été dit et trouvé sur ce navire et son naufrage en 1755. Néanmoins, un jour, je reçois un courriel d’une personne de métropole, m’expliquant qu’il est le descendant direct du pilote du navire concerné, et qu’il possède quelques écrits de son aïeul. Quelle joie, quelle immense satisfaction de retrouver deux cent cinquante ans après les faits, de nouveaux éléments. Ce qui est d’autant plus étonnant, c’est que ces personnes font ce geste de partage d’informations, avec pour seule motivation, de nous aider à avancer dans nos recherches.

### LE TABLEAU RÉCAPITULATIF DES VOYAGES VERS LA RÉUNION

Je suis parti d’un travail de recensement qui avait été fait par Éric Venner de Bernardy de Sigoyer et Didier Lauglaney qui faisait état d’une centaine de naufrages. Pour une meilleure compréhension et afin de trouver de nouveaux naufrages, Laurent Hoarau a commencé à faire l’inventaire des navires ayant fait relâche à La Réunion. L’idée est excellente. Il m’a permis de reprendre son travail que je mène cette fois tous azimuts. C’est à dire, par l’intermédiaire de tous les supports possibles : Livres, publications, archives, sites internet, forum etc.... ceci permet d’avoir une vue d’ensemble du trafic maritime de l’île, des navires faisant le voyage, durant les différentes époques. Avec en ligne de mire, la possibilité - via ce tableau - de retrouver les armateurs et tous les renseignements nécessaires à l’identification des navires naufragés. Ce tableau, qui se veut le plus exhaustif possible,



Christian Desseigne.  
Cliché : Jean-Philippe Bouchiat, traité par David Lechevalier



comporte à ce jour plus de quatre mille lignes. Car certains navires ont fait de nombreuses fois la traversée. L'intérêt principal étant pour les naufrages, également de pouvoir exclure certains navires dont le doute subsistait. Et plus encore, pour les nombreux cas où plusieurs navires portent le même nom, de cerner celui qui a effectivement fait naufrage ou pas.

#### RELATION AVEC UN MUSÉE ANGLAIS

Dans le cadre des recherches sur le naufrage du Warren Hastings, épisode très connu sur l'île et ayant mobilisé en 1988, une équipe britannique sur les lieux. J'ai retrouvé sur internet, un musée anglais, faisant état de ce drame maritime : The Royal Green Jackets (Rifles) Museum. J'ai envoyé un mail au contact indiqué sur le site. Me disant comme toujours que qui ne tente rien n'a rien. Bien m'en a pris, en quelques jours à peine, une réponse m'a été envoyée, avec des photos et de nombreuses explications. Je dois dire que dans mes recherches, avec le cas de La Paix, celui-ci est tout aussi exceptionnel. Un réel lien de partage s'est tout de suite tissé entre quelques personnes du musée et moi. L'échange fut tel, que non seulement des photos d'époque nous ont été envoyées, et que de notre côté, des informations inconnues leur ont été proposées. Je les remercie à chaque fois que je fais une conférence sur l'extraordinaire histoire de ce navire.

Une telle relation est une joie réelle, dans des cas comme celui-ci, et surtout cela motive à continuer ces longues et fastidieuses recherches.

#### LA CRÉATION D'UN RÉSEAU D'ENTRAIDE OÙ COMMENT ÊTRE EN RECHERCHE PERMANENTE.

Il est évident de nos jours que de nombreux moyens sont à notre disposition pour recueillir le plus grand nombre d'informations. C'est le cas des réseaux sociaux, émission de télévisions, radios et journaux. C'est dans ce cadre qu'à chaque fois qu'un élément est repris par ces médias, nous lançons systématiquement un appel à la personne citée. Et ça marche, plusieurs nouveaux éléments ont ainsi été recueillis. Le dernier en date, par l'intermédiaire d'une émission de télévision locale, qui nous a permis de mettre un nom sur un navire naufragé en 1746, alors que dans

tous les écrits anciens, celui-ci n'était pas indiqué. J'avais trouvé de nombreuses indications sur le naufrage sauf son nom.

Lors d'un reportage télévisé, on parle d'une famille d'origine portugaise ayant remonté son arbre généalogique jusqu'au premier du nom. La famille est arrivée à La Réunion justement par un navire qui fit naufrage. En remontant jusqu'aux archives portugaises, le nom du navire est apparu. En prenant contact avec la descendante réunionnaise via Facebook, nous avons retrouvé son nom. Il nous reste à faire encore quelques investigations de contrôle. La magie des recherches au long cours existe.

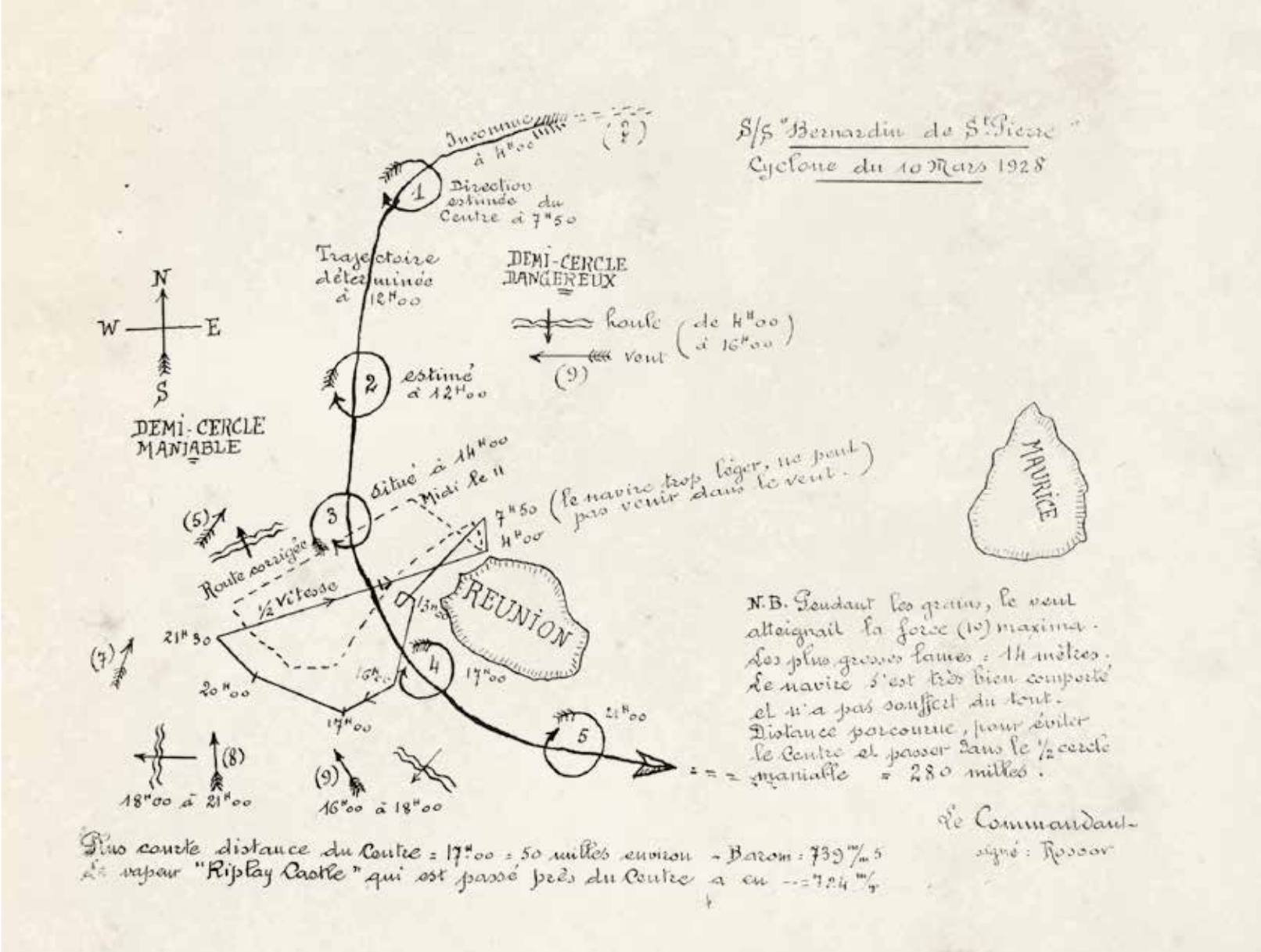
#### UN RÊVE

Lors de nos nombreuses discussions avec Laurent Hoarau, comme il a pu le faire pendant ses études, je rêve de pouvoir me rendre un jour à Aix en Provence à l'ANOM (Archives Nationales de l'Outre Mer). Les dossiers sont classés par thématiques et il parait que l'on y est très bien reçu si l'on respecte le protocole préalable. Ce voyage d'études me permettrait d'avoir accès à des documents qui n'existent plus ou pas à La Réunion et ainsi compléter les fiches de naufrages qui sont en jachère depuis près de 2 ans. Hélas, mes moyens personnels ne me permettent pas un tel voyage et l'association n'a pas plus les moyens de me le financer.

Sinon, je rêve aussi d'avoir quelques relais en métropole, en particulier à Bordeaux ou dans les villes où les archives ne sont pas numérisées. Qui aura la patience de garder son temps libre comme je le fais pour améliorer la connaissance du patrimoine maritime réunionnais ?

Faire des recherches me met en joie. J'en ai même modifié mon organisation professionnelle pour être disponible tous les après-midis pour la Confrérie.

J'essaye aussi d'aller entre 1 et 3 jours par mois aux archives. Depuis quelques temps, la Confrérie m'a proposé d'écrire ou de coécrire des conférences sur les naufrages. Diffuser nos recherches me passionne tout autant. C'est un des éléments essentiels de la Confrérie : chercher, trouver et partager.





### LE PREMIER « MÉMOIRE SUR LA MÉTÉOROLOGIE DE L'ÎLE BOURBON »

Au XIX<sup>ème</sup>, certains traits du climat de l'île sont déjà remarqués notamment l'action de la brise de terre, terme qui désigne le phénomène de circulation des masses d'air le long des pentes du relief qui se déclare au moment où l'action du soleil cesse. L'air froid des sommets, plus lourd que l'air du littoral se mettant alors à « couler » le long des pentes. La brise de mer qui désigne en quelque sorte le phénomène inverse est provoquée par le réchauffement de l'air qui au contact de l'île se met à « monter » le long du relief. On maîtrise également assez bien le régime général des vents autour de La Réunion et plus globalement dans la zone océan Indien . On remarque également l'aspect cyclique des cyclones. Le début du XIX<sup>ème</sup> siècle est d'ailleurs marqué par des phénomènes particulièrement violents. Ainsi en 1806-1807, l'île connaît des phénomènes caractérisés par la destruction de constructions. Dans les rades, des navires sont coulés. Les chroniqueurs rapportent que le sol a été décapé de sa terre végétale. Pire, les cyclones de 1806 et ceux de 1807 encadrent une période de sécheresse particulièrement dure. Une vingtaine d'années plus tard en février 1829, le cyclone s'accompagne d'un raz de marée et détruit le prolongement de la jetée Milius du Barachois.

Gibert des Molières , est l'auteur du premier « Mémoire sur la météorologie de l'île Bourbon », ouvrage qu'il fait paraître en 1844. Il s'intéresse globalement aux variations du climat et va mettre en place à Saint-Denis deux stations d'observation :

- La première située au lieu-dit Ruisseau des Noirs, à une élévation de 36,16 mètres au-dessus du niveau de la mer lui permet de se lancer dans une série de huit années de relevés complets observés dans la haute ville. La première série commencée en 1817 est terminée au mois de septembre 1826. Il précise dans son ouvrage les conditions de l'observation signalant notamment que cette station « est entièrement découverte à l'Est, au Nord et à l'Ouest, elle est située à une petite demi-lieue du bord de la mer, ayant au Sud les montagnes dont le sommet distant de 3 lieues est élevé d'environ 2300 mètres ».

- Le second observatoire est situé dans la vallée de la rivière Saint-Denis, sur un vaste emplacement connu sous le nom de « Jardin Telfair », à 12,80 mètres au-

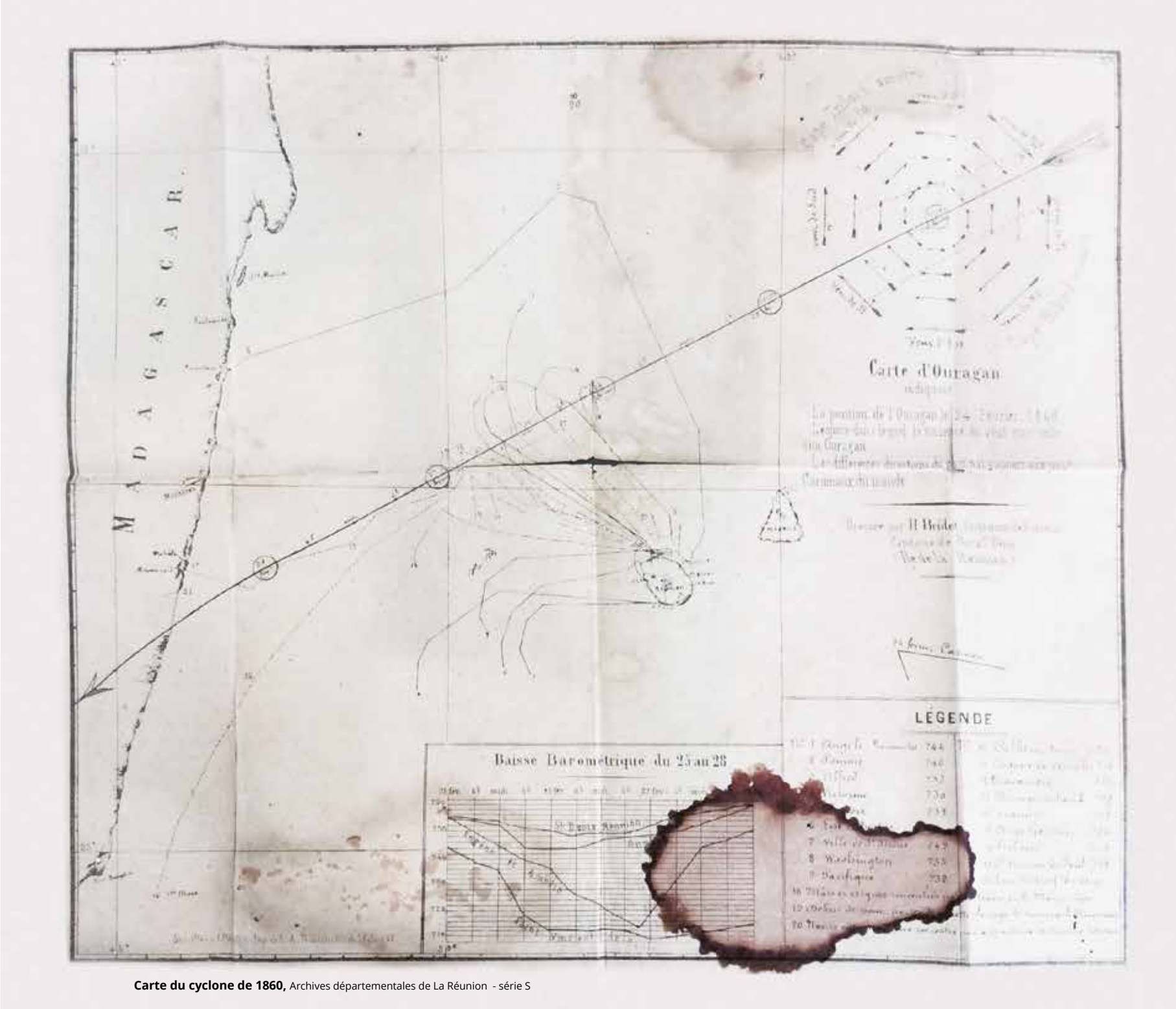
dessus du niveau de la mer et à 860 mètres de la côte. La seconde série d'observations s'organise du 1er mai 1833 et court jusqu'au 30 avril 1841.

#### UN MATÉRIEL SCIENTIFIQUE DE POINTE

L'un des référentiels scientifiques de Gibert des Molières est constitué par les instructions de M. Arago, dans l'ouvrage qu'il a rédigé pour les officiers de « La Bonite », bâtiment de l'État destiné à un voyage de circumnavigation entre 1836 et 1837 et qui abordera l'île Bourbon. Les observations de température sont effectuées grâce à un thermomètre Fortin apporté dans la colonie par Joseph Martial Wetzell (1793-1857), alors envoyé à Bourbon en qualité de professeur d'hydrographie. Son matériel est complété par un udomètre (appareil qui indique la quantité de pluie tombée et celle évaporée) installé dans la commune de Saint-Benoît par Louis Maillard, ingénieur attaché au service des Ponts et Chaussée de la colonie. Les observations barométriques ont été relevées grâce à un baromètre de Fortin apporté par M. Havet, médecin naturaliste que le Ministre de l'Intérieur avait chargé d'explorer Madagascar. Gibert des Molières poussera le souci de précision jusqu'à comparer les mesures de différents types de baromètres en utilisant notamment un baromètre à siphon (système Gay-Lussac ) laissé dans la colonie par Siau, ingénieur des Ponts et Chaussée. L'équipement se fait donc en grande partie par la récupération de matériels amenés dans l'île par des voyageurs, des ingénieurs ou des scientifiques. Cette démarche permet à Gibert des Molières de bénéficier d'un matériel de pointe, constitué par ce qui se fait de mieux en France dans ce domaine et inventé par des contemporains de nos hommes de science locaux.

#### HILAIRE BRIDET, CHASSEUR DE CYCLONE

Hilaire Bridet (1818-1894), capitaine de Frégate, membre de la société météorologique de France (société savante fondée en 1852) , démarre dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle une série d'observations sur les cyclones. Il est Capitaine de Port et occupe le poste de Directeur des mouvements des Ports et Rades de la Colonie. Il introduit le concept de « Science cyclonomique » et tente notamment de traiter « des indices précurseurs particuliers à l'île de La Réunion, des précautions à prendre, et des manœuvres à faire



Carte du cyclone de 1860, Archives départementales de La Réunion - série S

pour les navires que l'ouragan oblige à quitter momentanément leur mouillage » . Bridet emploie le terme d'ouragan pour désigner les cyclones.

Il entame une démarche différente, délaissant l'étude des variations du climat de l'île pour s'intéresser aux phénomènes climatiques. Sa méthode de recueil de données est en quelque sorte celle d'un « chasseur » de cyclones. En effet, il s'intéresse plus particulièrement aux témoignages des capitaines de navire qui, en mer, ont été proches d'un cyclone. Il prend alors

comme source, le journal de bord et situe les positions d'observation afin de recouper les informations de plusieurs navires. Cette démarche lui permet d'aboutir à de premiers résultats résumés par Antoine Roussin dans l'« Album de La Réunion ». Il démontre ainsi notamment que ces ouragans sont caractérisés par deux mouvements « Rotation et translation » . Il publiera ces résultats dans des « Études sur les Ouragans de l'hémisphère Austral » qu'il augmentera et corrigera jusqu'à une troisième édition publiée en 1876, intégrant au fur et à mesure les témoignages recueillis.



MATÉRIEL.

MARQUES adoptées par les navires.	NOMS des NAVIRES.	ASSURANCES de la coque du fret et avaries supportées par les ASSURANCES.	ASSURANCES du chargement et avaries supportées par les ASSURANCES.	TOTAL.	OBSERVATIONS.
Navires ayant pris les amures à tribord.		fr.	fr.	fr.	
	Albert-le-Grand. . .	200,000	376,930	576,930	Disparu.
	Bryeron. . . . .	205,000	95,000	300,000	id.
	Courrier-des-Antilles	60,000	45,000	105,000	id.
	Saint-Vincent-de-Paul	170,176	160,644	330,820	Naufragé à Madagascar.
	D'Après. . . . .	200,000	112,500	312,500	id.
	Meunier. . . . .	80,000	37,000	117,000	id.
	Artilleur. . . . .	50,000	153,331	203,331	Condamné à la Réunion
	Eugène-et-Amélie. .	175,000	250,000	425,000	id.
	Infatigable. . . . .	61,700	»	61,700	id.
	Veauvé. . . . .	27,471	»	27,471	id.
	Colbert. . . . .	60,000	96,000	156,000	Condamné à Maurice.
	Travancore. . . . .	96,000	»	96,000	id.
	Delhi. . . . .	15,000	30,000	45,000	Réparé à la Réunion.
	Charlotte. . . . .	5,000	10,000	15,000	id.
	Anna-Gabrielle. . .	5,000	»	5,000	id.
	Turgot. . . . .	10,000	»	10,000	id.
	Ile-et-Vilaine. . . .	12,000	»	12,000	id.
	Adolphe-Lecour. . .	5,767	42,110	47,907	id.
	Léonie. . . . .	11,139	»	11,139	id.
	Héloïse. . . . .	12,740	»	12,740	id.
	Bombay. . . . .	25,000	»	25,000	id.
	Regina-coeli. . . .	22,000	67,900	89,900	id.
	Gange. . . . .	200	»	200	id.
	Africaine. . . . .	6,849	»	6,849	id.
	Panthère. . . . .	6,000	»	6,000	id.
	Céline. . . . .	6,000	»	6,000	id.
	Messager-de-Nossi-Bé	25,000	»	25,000	Réparé à Maurice.
	Eléonore. . . . .	20,000	33,800	53,800	id.
	Alfred-de-Marseille.	60,000	»	60,000	id.
	Ange-Gardien. . . .	75,000	50,000	125,000	id.
	Truite. . . . .	55,000	»	55,000	Réparé à Madagascar.
	Maupertuis. . . . .	7,995	»	7,995	Réparé dans l'Inde.
	Marie-Elisa. . . . .	»	»	»	
	Elodie. . . . .	»	»	»	
Ayant fui le bord amures.	Lise-et-Berthe. . . .	»	»	»	
	Ville-de-Saint-Denis.	»	»	»	
	Pacifique. . . . .	»	»	»	
	Washington. . . . .	1,000	»	1,000	Réparé à la Réunion.
	Angèle. . . . .	»	»	»	
	Somme. . . . .	2,500	»	2,500	Réparé à Maurice.
Ayant fui au N. O.	Alfred (colonie). . .	500	»	500	Réparé à la Réunion.
	Victorine. . . . .	3,600	»	3,600	id.
	Total. . . . .	1,778,637	1,500,245	3,368,882	

Tableau des pertes couvertes par les assurances lors du cyclone de 1860 Archives départementales de La Réunion - série S

Il constate que ces phénomènes obéissent à « des règles presque invariables » et qu'il résume dans une « Loi des Tempêtes » divisée en deux principes :  
« 1° - Les ouragans sont des tourbillons de plus ou moins grand diamètre, dans lesquels les vents augmentent de tous les points de la circonférence jusqu'au centre, où règne un calme d'une étendue variable.  
2° - Ces tourbillons se meuvent suivant une direction différente pour chaque hémisphère, mais à peu près constante dans chacun d'eux. ».

VERS UNE DÉMARCHE PRÉDICTIVE

Jean Bertho (1810-1915) est Lieutenant de Port en 1891, il est promu Capitaine de Port en 1894 à la mort d'Hilaire Bridet et occupe ainsi à La Réunion les fonctions de Chef du Service des Rades. Comme Hilaire Bridet, c'est un marin. Entre 1902 et 1910, il publie plusieurs études sur les cyclones. Il travaille sur divers aspects, émet des théories sur l'influence de la lune ou encore propose une lecture possible des prévisions de dates critiques où les cyclones seraient plus forts. L'induction scientifique permettant alors d'entamer une démarche de prédiction des risques majeurs. Ces recherches ont été rassemblées dans un ouvrage publié en 1931 par l'académie de La Réunion sous le titre « Oeuvres du Commandant Jean Bertho » .

C'est surtout un ouvrage destiné à faire une plus grande publicité à certains de ses textes et théories. Sa méthode s'approche assez de celle de Bridet. Les deux hommes se connaissent et Jean Bertho a par ailleurs présenté devant l'Académie de La Réunion des communications. Bridet et Bertho sont à une période charnière marquée par un changement important : la création en 1878 du Bureau Central de la Météorologie (en quelque sorte l'ancêtre de Météo France) à Paris dont le personnel procédera à l'édition de guides permettant de donner le même cadre théorique et le même type d'instruments de mesure et d'observation.

Alfred Angot, Directeur du Bureau Central Météorologique, éditera entre la fin XIX<sup>ème</sup> et la première décennie du XX<sup>ème</sup> siècle des « Instructions élémentaires de Météorologie » ainsi que des « Instructions météorologiques », ouvrages didactiques permettant de comprendre comment procéder à la meilleure installation possible d'instruments de mesure et comment pro-

céder au recollement des résultats. On s'achemine alors vers la mise en place progressive de structures d'observations pérennes et permanentes.

EN CONCLUSION

Les travaux de ces Réunionnais n'ont pas eu une pénétration égale dans les différentes couches de la société réunionnaise et sont surtout connus des intellectuels locaux. Ces hommes n'en demeurent pas moins des précurseurs, attachés à procéder avec une méthodologie la plus scientifique possible.

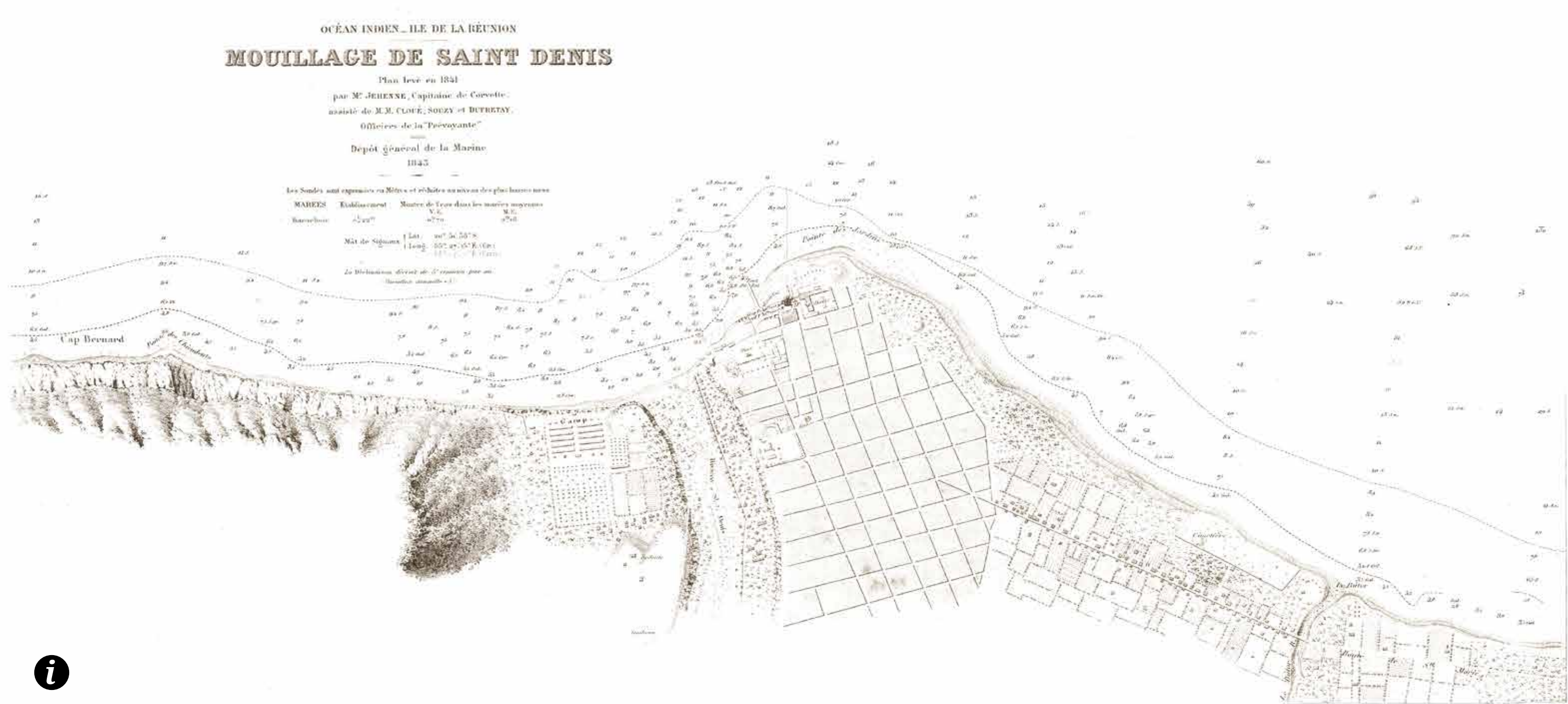
Ces travaux mettent en évidence les échanges et une véritable émulation entre marins, ingénieurs et personnalités politiques et intellectuelles de l'époque. Ces rapports mettent aussi en évidence le souci d'un transfert de compétences scientifiques dont l'élite est le moteur à La Réunion. C'est finalement en 1934, que la première station météorologique de La Réunion est installée par J. de Monts de Savasse au lieu dit La Vigie (La Montagne). Cette installation est une conséquence indirecte du passage sur l'île du violent cyclone de 1932 et inaugure la présence d'une structure d'observation météorologique permanente à La Réunion bien que le traitement des informations se fasse alors à Madagascar où la France entretient un service météorologique important.

ANECDOTE

**A la baille !**  
*Sur la goélette Française de commerce la « Dorade » 32 tonnes, s'embarque comme passager un Capitaine au long cours nommé Albert Stanislas Gardrinier, 33 ans. Celui-ci, à peine monté à bord commence à faire des réflexions sur la manière dont l'équipage mène l'embarcation. Surtout le timonier qui commence au fur et à mesure du voyage à en prendre ombrage. Nous sommes le 17 décembre 1875, quand soudain un coup de barre « malencontreux » jette à la mer le passager si amène de diriger un navire. Après enquête, car l'homme sera porté disparu, aucune preuve nous pourra incriminer l'homme de barre.*







1Voir P. Y. Auffret, J.-Claude Gatina et P. Hervé « Habitat et climat à La Réunion, construire en milieu tropical », 1984, édité par l'université de La Réunion, collection « Document et recherches » n°11 qui dresse dans son chapitre I une synthèse des données essentielles de la climatologie de La Réunion.

Maire de Saint-Denis à partir de mai 1855, succédant à Gustave Manès.

ADR, Bib 82, Gibert des Molières, « Mémoire sur la météorologie de l'île Bourbon »

Page 12-13. Ce voyage, effectué en 1836-1837, autour du monde longe l'Amérique du Sud, remonte la côte occidentale jusqu'en

Californie, traverse le Pacifique, atteint Manille, la Chine, l'Inde, l'île Bourbon afin de revenir en France. Plus de 1 000 espèces nouvelles de plantes sont recueillies et de nombreuses observations géographiques et météorologiques sont effectuées.

Jean Fortin (1750-1831) réalisa un baromètre à mercure transportable qui porte son nom.

Du nom de Joseph Gay-Lussac (1778-1850), chimiste et physicien français connu pour ces travaux sur les gaz.

Gabriel Hilaire Bridet serait né le 29/01/1818 à Paris. Il épouse Eléonore Jacquot de Villeneuve (1821-1852) le 24 octobre 1843 à Saint-Benoît. De cette union naquirent quatre enfants

(3 filles, 1 garçon). Il est également membre de la société de Géographie de Paris.

A l'origine, Société savante, la SMF est aujourd'hui un lieu de communication, d'échanges et de débats basé sur une structure association loi 1901. Fondée en 1852 et reconnue d'utilité publique en 1857. La SMF est de nos jours liée à l'établissement public Météo-France par une convention de coopération. Elle organise différentes manifestations à caractère scientifique.

Chapitre VI de l' « Etudes sur les ouragans de l'hémisphère austral ».

Dans l'« Album de La Réunion », article « Les ouragans de l'hémisphère austral et particulièrement à l'île de La Réunion », synthèse des travaux de Bridet rédigé par Antoine Roussin

Bib 1067, « Œuvres du commandant Jean Bertho », ouvrage publié par l'académie de La Réunion, 1931.

Le Bulletin de l'Académie de La Réunion, publié à partir de 1914 à l'initiative du gouverneur Garbitt, permettra la diffusion d'un certain nombre d'oeuvres littéraires, scientifiques ou d'études. «Bulletin de l'Académie de La Réunion, 1913-1914», volume premier, imprimerie de Madame Veuve Drouhet Fils, 1914, 260 pages.

Voir par ailleurs ADR, 2PER362, « La Météorologie aux Mascareignes » par J. de Monts de Savasse (on trouve également l'orthographe Savass).





Liste alphabétique des naufrages de 1671 à 2003,  
recherches à l’actif de la Confrérie des Gents de la Mer  
au 1<sup>er</sup> juillet 2016

A

Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
Abacomby	1845	s	Saint Pierre	accident	Echouage
Action	1844	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Adamandas	2003	h	Zone Indeterminée	autres	Sabordage
Adour	1913	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Adrien	1871	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Aigle	1807	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Aimable Créole	1829	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Aimable Créole (2)	1806	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Albatros	1849	e	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
Albert le Grand	1860	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alcion	1806	e	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alcyon	1877	n	Le Port	accident	Fortune de mer
Alerte	1829	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Alexandre	1847	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
Alfred	1872	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Alice	1880	n	Le Port	accident	Fortune de mer
Alice (2)	1863	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alliance	1868	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Alouette	1817	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alsace Lorraine	1881	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Alsace Lorraine (2)	1910	n	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alsace Lorraine (3)	1892	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Altaïr	1983	h	Zone Indeterminée	autres	Coulé pour cible
Amélie	1875	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Amélie (2)	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Amphitrite	1844	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Anatolie	1876	s	Saint Pierre	autres	Disparition
Anatolie (2)	1875	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Angèle	1885	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Anita	1871	s	Saint Pierre	autres	-
Antonio Lorenzo	1998	o	Saint Leu	autres	Sabordage
Apollon	1829	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Appollon	1806	o	Saint Gilles	cyclone	Raz de Marée
Aquila	1880	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Argonautes	1898	n	Sainte Marie	accident	Echouage
Argos	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Arivessal	1879	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Arturo M	1903	n	Le Port	accident	Echouage
Augustine (2)	1829	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Augustine (3)	1837	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Augustine (4)	1844	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)

B

Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
Augustine II	1838	n	Sainte Marie	accident	Fortune de mer
Aurore	1919	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Aventurier	1886	o	Saint Leu	accident	Fortune de mer
Bachante	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Batavia	1858	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bellonie	1820	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Belzunce	1855	e	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
Berceau	1846	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bernica	1829	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Betsy	1791	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bilbayna	1869	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
Both 2	1761	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bourbon	1723	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Brave	1793	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bretonne	1829	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Brise Lame	1869	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bruxelles	1897	s	Saint Pierre	accident	Echouage
Bryéron	1860	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Canadienne	1878	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Canot des Douanes	1845	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Caroline	1846	o	Saint Gilles	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Cécile	1824	n	Saint André	accident	Fortune de mer
Cecilia	1871	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Cent Pieds	1880	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe de M. Caillot	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe de M. Chantoiseau	1807	e	Saint Benoit	accident	Echouage
Chaloupe de M. Frunet	1875	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe de M. Goudron	1875	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe de M. Maunier	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe des Marines de La Réunion	1875	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Chaloupe du Barbault	1672	o	Saint Paul	accident	Fortune de mer
Chaloupe du Breton	1671	o	Saint Paul	accident	Fortune de mer
Chaloupe du Jeux	1689	n	La Possession	accident	Fortune de mer
Charles et Louis	1868	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Charles Moreau	1871	e	Saint Benoit	accident	Echouage
China	1882	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
China Dundee	1879	n	Saint André	accident	Fortune de mer
Cigale	1924	h	Zone Indeterminée	accident	Incendie
Coline	1871	o	Saint Leu	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Colombe	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Colombus	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Confiance	1910	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
County of Berruick	1881	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Courlis	1943	n	Le Port	autres	Malfaçon
Courrier de Bombay	1876	o	Saint Leu	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Courrier des Antilles	1860	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)



	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
D	Créole	1806	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Créole (2)	1885	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Créole (3)	1926	n	Le Port	accident	Fortune de mer
	Darwin	1892	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	David	1807	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
E	Delphine	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Désiré	1804	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Deux Amis	1875	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Deux Frères	1850	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Deux Marie	1833	e	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Dreux Brézé	1839	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Elisa	1806	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Elise	1931	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Elise (2)	1890	n	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Elise (3)	1829	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
F	Emile	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Emilie	1881	s	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
	Emilienne	1871	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Emma	1892	e	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
	Emma (2)	1871	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Enclume	1806	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Entreprise	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Espérance	1871	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Espérance (2)	1806	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Etienne	1862	e	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
	Etoile	1907	h	Zone Indeterminée	autres	-
	Eurydice	1843	o	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Exporter	1902	s	Saint Louis	accident	Fortune de mer
	Fanely	1864	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Fanny	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
G	Favorite	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Favorite (2)	1860	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Félicie	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Félix	1792	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Florine	1853	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Florine (2)	1872	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Fortuné	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Frédérica	1829	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Furet	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Gabriel	1863	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Gabrielle Alice	1885	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Gagne Petit	1863	s	Saint Joseph	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Georges	1858	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Georgette	1806	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Gipsy	1844	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Glaneur	1862	n	Le Port	accident	Echouage
	Gloria	1879	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)

	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
H	Goéland	1999	h	Zone Indeterminée	autres	Coulé pour cible
	Hadir	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hai Siang	1983	o	Saint Gilles	autres	Sabordage
	Henri	1876	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Henriette Marie	1834	o	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
I	Henry	1853	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Henry (2)	1876	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hippolyte Braheix	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hyppolite	1805	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Impératrice Eugénie	1867	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Ingerid	1932	n	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
J	Iris	1848	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Isaure	1881	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Jacques Cartier	1871	n	Sainte Suzanne	accident	Echouage
	Jacques Cartier (2)	1844	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jason	1870	h	Zone Indeterminée	accident	Voie d'eau
	Jeune Albert	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jeune Bellier	1828	n	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jeune Prosper	1830	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Joseph	1897	s	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
	Joséphine	1919	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
K	Joséphine (2)	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Juif Errant	1850	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Julie	1844	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jupiter	1830	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Kaisari	1901	e	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Kepler	1869	n	Sainte Marie	accident	Fortune de mer
	Ker Anna	1894	o	Saint Gilles	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Lavoador	1807	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Léonie	1919	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Léontine	1860	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
L	Liberté	1867	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Limpopo	1892	n	Sainte Marie	accident	Erreur de navigation
	Loréna	1870	n	La Possession	accident	Incendie
	Louis	1876	n	Saint Denis	autres	Abandon
	Louis Deligent	1901	o	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Luai Gabrielle	1878	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Lucie	1868	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Lucie (2)	1879	s	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
	Magicienne	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Maître Pierre	1880	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
M	Manapany	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Mandarin	1840	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Marianne	1860	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Marie Amélie	1865	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Marie Anna	1872	o	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Marie Eugénie	1882	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer



	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
	Marie Louise	1910	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Marie Rose	1882	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Mascareignes	1866	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Mathilde	1858	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Même Nom	1863	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Memnon	1850	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Mercure Galant	1807	n	Saint denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Messenger de Bourbon	1829	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Michel Salustro	1903	n	Saint André	accident	Fortune de mer
	Mille Tonnes	1874	n	Le Port	accident	Fortune de mer
	Minatchy	1850	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Misti	1872	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Modern	1882	h	Zone Indeterminée	accident	Incendie
N	Muscadine	1806	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nantaise et Créole	1876	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nautilus	1878	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Navarra	1996	o	Saint Gilles	autres	Sabordage
	Neptune	1863	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nestor	1830	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Normandie	1866	n	Saint André	accident	Echouage
	Notre Dame de la Garde	1919	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Notre Dame de la Salette	1921	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Nouveau Tropicue	1847	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nouvelle Marie Thérèze	1830	n	Bois Rouge	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
O P	Nut Cut	1850	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Oiseau	1733	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Paix	1755	n	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Palladium	1847	h	Zone Indeterminée	accident	Incendie
	Paquebot des mers du sud	1858	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Pari	1830	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Phénix	1880	h	Zone Indeterminée	autres	Abandon
	Pirogue de M. Tarby Chery	1875	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Pirogue de M. Tarby Méon	1875	e	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Pirogue sans nom	1915	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Pirogue, chaloupe sans nom	1886	e	Saint Benoit	accident	Fortune de mer
	Plaisir	1880	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Précurseur	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Princesse Victoria	1836	h	Zone indeterminée	accident	Incendie
	Prosper	1875	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Provence	1869	o	Saint Leu	accident	Fortune de mer
Q	Providence	1806	n	Saint Denis	cyclone	Raz de Marée
	Quand Même	1883	n	Sainte Suzanne	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
R	Quatre Sœurs	1860	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Rajasthan	1848	o	Saint Gilles	autres	-
	Reconnaissance	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Régina Coeli	1880	h	Zone indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Régulus	1823	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Reine	1881	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer

	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
	Reine Blanche	1882	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	René	1886	n	Sainte Marie	accident	Echouage
	Réparateur	1829	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	République	1884	s	Saint Pierre	accident	Erreur de navigation
	Rhamani	1907	n	Le Port	accident	Voie d'eau
	Richard Lenoir	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Romilly	1830	n	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Rosalie	1863	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
S	Rose	1875	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Saint Jean-Baptiste	1689	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Saint Louis	1875	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Saint Louis (2)	1882	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Saint Pierrois	1878	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Saint Vincent de Paul	1876	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sainte Anne	1919	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sainte Marie	1874	n	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Saintonge	1981	h	Zone Indeterminée	autres	Coulé pour cible
	Sea Venture	1981	o	Saint Paul	accident	Voie d'eau
	Sophie	1807	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sophie (2)	1866	n	Sainte Marie	accident	Echouage
	Stella Marie	1875	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sylphe	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
T	Sylphe (2)	1878	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Théodore et Eugène	1845	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Thésé	1833	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Tippoo Saeb	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Topaze	1842	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Trait d'Union	1871	s	Saint Pierre	autres	?
U	Turquoise	1829	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Union	1905	n	Sainte Clothilde	accident	Fortune de mer
	Uranie	1868	s	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Uranie (2)	1871	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
V	Urbain	1829	n	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vainqueur	1878	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vengeur	1785	o	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vengeur (2)	1904	s	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Vénitienne	1824	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vénus	1733	n	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Victor	1885	e	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Ville d'Alger	1920	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Voltaire	1836	n	Saint Denis	accident	Fortune de mer
W Y	Voyageur	1824	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Warren Hastings	1897	s	Saint Philippe	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Young Thomy	1850	h	Zone Indeterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Z	Yvonne	1919	n	Saint denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Zarzouna	1964	n	Le Port	autres	Coulé pour cible
	Zélie	1822	h	Zone Indeterminée	accident	Fortune de mer
	Zouave	1862	s	Saint Philippe	autres	Négligence



3.5

## Les éléments étudiés par la Confrérie des Gens de la Mer



### Notices archéologiques

#### 3.51 Prospections maritimes pour localiser l'épave du navire « La Paix » 2009

##### LE NAVIRE « LA PAIX »

Construit à Couëron et lancé le 10 juin 1748, le vaisseau la « Paix » de la Compagnie des Indes quitta Lorient pour son troisième voyage aux Indes. Le navire, bien qu'en bois, était une flûte deux ponts, portant vingt canons. Gros vaisseau de 700 tonneaux. Après avoir parcouru l'île de Gorée, l'île de France et l'Inde, il arriva à l'île Bourbon. Ayant subi un certain nombre d'avaries pendant la traversée dues notamment à un précédent cyclone, il débarqua

l'équipage et les passagers en rade de Saint-Denis pour réparer. Le 4 avril 1755, un violent cyclone ravagea l'île. Le câble de l'ancre se cassa, entraînant ainsi le navire à la dérive le long des côtes pour s'échouer entre la Ravine de la Petite-Chaloupe et la Ravine à Malheur. Le sieur Jacques SIMILIER s'étant rendu sur place se livra pendant 13 jours au pénible sauvetage des canons. On a pu tout de même sauver un grand nombre d'éléments. Toutefois l'entrepont du navire s'étant effondré durant le naufrage tout ce qui se trouvait au dessous n'a pu l'être.

Le Capitaine Denis Bécard, décèdera durant le naufrage. Son premier pilote, quant à lui, rejoindra l'île de France sur le navire l'Utile. Ce marin, Guy Jean Thévenard, poursuivra sa carrière, pour hélas rejoindre son Capitaine, sept années plus tard avec le naufrage du Dromadaire dans les îles du Cap Vert. Nous avons grâce à un de ses descendants, la chance de pouvoir retracer la carrière de ce marin membre de l'équipage de la Paix.

##### LA MISSION DE PROSPECTION

En 2009, parallèlement à l'étude du débarcadère de La Possession, la Confrérie des Gens de la Mer entreprit une mission de prospection maritime en vue de localiser l'épave du vaisseau La Paix. La zone



Fig.1

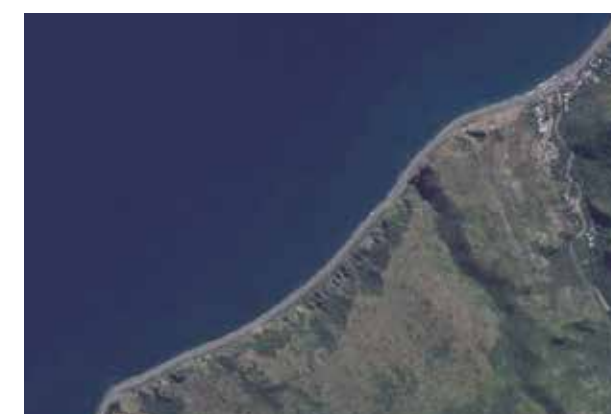
Fig.2



Fig.3



Fig.4



de prospection s'étendait sur une longueur de 2,9 km entre la Grande-Chaloupe et la Ravine à Malheur.

**Fig.1** Vue de la zone de recherche avant la NRL.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2009.

En 1748 le vaisseau « La Paix », propriété de la Compagnie des Indes quitta Lorient son port d'attache pour un voyage dans les Indes et les Mascareignes. Après plusieurs avaries, il fit escale en rade de Saint-Denis en 1755. Mais le 4 avril, un violent cyclone le fit dériver et s'échouer entre la ravine de la Petite-Chaloupe et la Ravine à Malheur. Le sauvetage des canons dura près de deux semaines. Cependant, le navire s'étant effondré en s'échouant, il fut impossible de sauver la marchandise située en dessous de l'entrepont.

**Fig. 2** Maquette d'un navire de même tonnage et de même époque que La Paix.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2009.

**Fig. 3** Zone de prospection de l'épave de « La Paix ».  
Source : Google Earth

**Fig. 4** Vue aérienne de la zone de prospection.  
Source : Google Earth

### CONCLUSION

En dépit des efforts déployés, il n'a pas été possible de localiser l'épave du navire La Paix à cet endroit. Néanmoins, cette mission aura eu pour effet de compléter nos connaissances sur le patrimoine sous-marin des côtes possessionnaises, en parallèle de l'opération menée sur le débarcadère de La Possession.





Fig.1



Fig.2

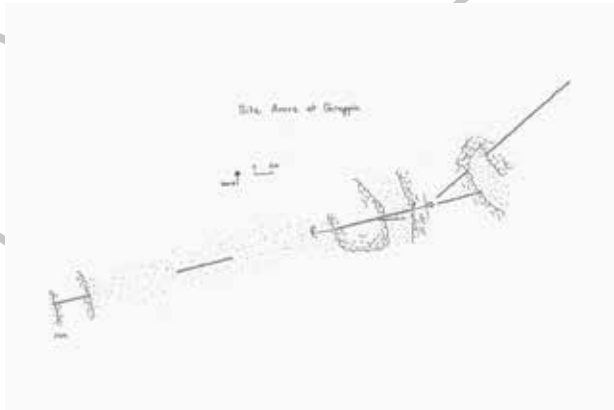


Fig.3

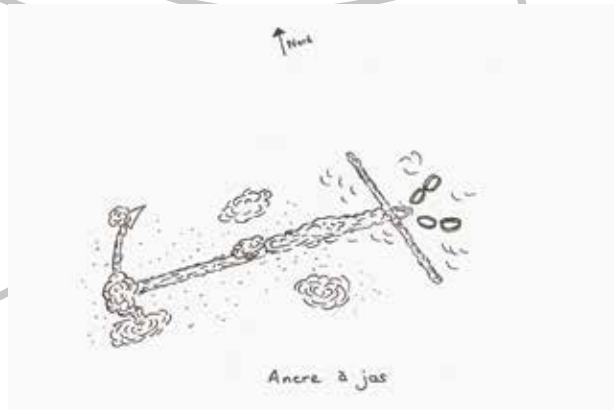


Fig. 4



Fig.5

### 3.52 Opération de cartographie sur l'épave du Cap la Houssaye 2010

En mars 2004, plusieurs éléments d'une épave de navire présents au Cap La Houssaye sont signalés par M. Arnaud Lafuma à la Direction régionale des affaires maritimes de La Réunion et des Îles Eparses. Dans le cadre des recherches de la Confrérie des gens de la mer sur le patrimoine maritime réunionnais, ces vestiges ont fait l'objet d'une opération de cartographie du 10 au 24 octobre 2010. Cette mission fut encadrée par la DAC-OI, Direction Régionale des Affaires Maritimes de La Réunion et des Îles Eparses, et de la F.F.E.S.S.M., avec l'accord du conseil scientifique de la Réserve Naturelle Nationale marine de La Réunion. L'opération a totalisé quatre-vingt-seize plongées pour un total de soixante-huit heures sous l'eau. L'équipe des plongeurs était composée de Stéphan Aubert, Jean-Philippe Aubert, Jean-Pierre Bellanger, Jehanne Emmanuelle Monnier, Patrick Guillet, Nathalie Pol, Jean-François Rebeyrotte, Jean Ravalason, Samuel Soupaya, Yann Von Arnim, et Éric Venner de Bernardy de Sigoyer. La mission devait répondre à un double objectif : réaliser pour la première fois une cartographie du site, et effectuer le recensement le plus complet des vestiges, afin de mieux comprendre l'organisation spatiale des éléments archéologiques, et de proposer de nouvelles hypothèses historiques.

**Fig. 1** Localisation de l'épave du Cap La Houssaye. Source : Google Earth.

La zone de recherche se subdivise en trois sites : en premier lieu se trouve le site du grappin et de l'ancre, puis situé à 40 m se trouve le site du gouvernail (ou « safran »), enfin, le site des ancres est éloigné de près de 300 m (et sans lien apparent avec les deux premiers). Les sites du grappin et de l'ancre et du gouvernail sont distants d'environ 50 m de la côte rocheuse du Cap La Houssaye. Le grappin et l'ancre se trouvent à environ 15,90 m de profondeur, le gouvernail à 20 m de profondeur, et le site des ancres est à 15 m de profondeur.

**Fig. 2** Vue générale du site. Dessin : Jehanne Emmanuelle Monnier, 2010.

La méthodologie a consisté dans un premier temps en un balisage du site en surface à l'aide de bouées, puis des plongeurs en équipe de deux sont intervenus sur le site, assurés à la surface par la présence d'un chef d'opération. Les plongeurs ont effectué des reconnaissances visuelles, des recherches par piquetage, et des recherches au détecteur de métal. Le désensablage superficiel du gouvernail et de la carène a été effectué à l'aide d'une suceuse à eau.

**I. LE SITE DU GRAPPIN ET DE L'ANCRE**  
A l'extrémité sud-ouest de la zone de l'opération se trouve le site du grappin et de l'ancre. Sur ce site affleurent plusieurs vestiges : un grappin, une ancre à jas, une ancre cassée et plusieurs morceaux de chaînes. Tous les éléments se trouvent sur une banquette de corail, partiellement visibles et disposés sur une trentaine de mètres suivant un axe est-nord-est.

**Fig. 3** Le site de l'ancre et du grappin. Dessin : Jehanne Emmanuelle Monnier, 2010.

Le grappin, dont deux branches sont manquantes, mesure 1,33 m de longueur. Les bras subsistants mesurent quant à eux 0,40 m. L'ancre à jas repliable mesure quant à elle 1,64 m de longueur. On constate que l'objet est cassé en trois morceaux. Les parties de chaînes, partiellement dissimulées dans le sable, mesurent 6,40 m, 2,50 m et 4,50 m de longueur.

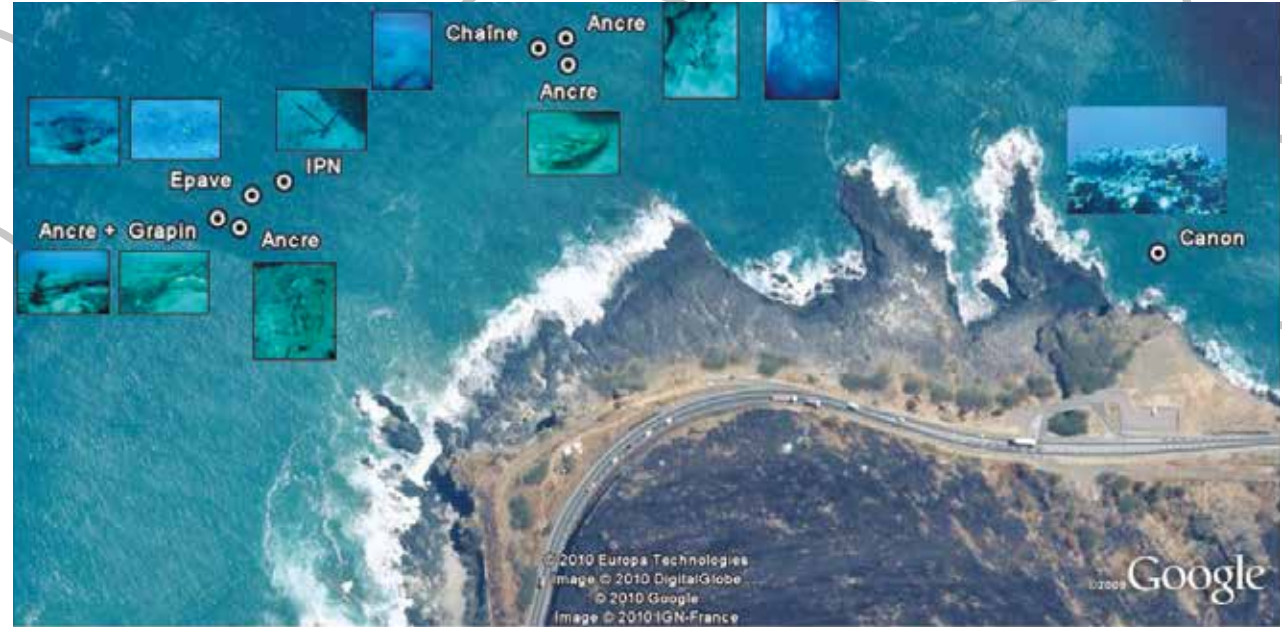
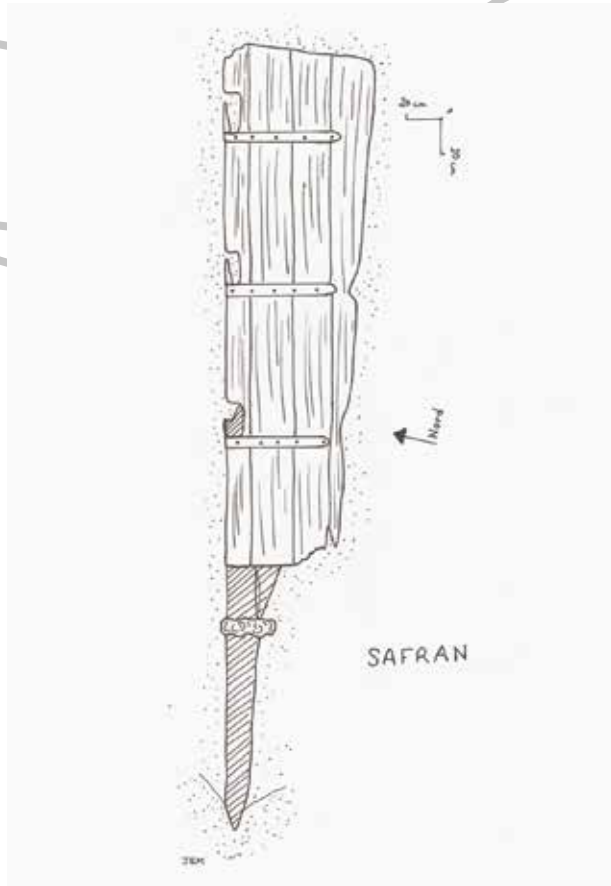
**Fig. 4** L'ancre à jas repliable. Dessin : Jehanne Emmanuelle Monnier, 2010.

**Fig. 5** Vue sous-marine de l'ancre à jas repliable. Cliché : Stéphan Aubert, 2010.

### II. LE SITE DU GOUVERNAIL (OU SAFRAN) DIT DE « LA PORTE »

À environ 40 m nord-est du site du grappin se trouve le site du gouvernail (ou « safran »), et du morceau de carène. Bien que déclaré en 2004, le site du gouvernail dit de « la porte », est connu depuis des années par les plongeurs locaux. Le gouvernail, habituellement recouvert d'une couche de sable d'une épaisseur variable, peut se trouver naturellement dégagé après un cyclone. A proximité se trouve un morceau de carène, invisible car recouvert de sable. Ces éléments reposent sur un fond corallien, à proximité immédiate d'un tombant. En raison de sa configuration topographique, cette zone est réceptacle de débris.





Le gouvernail est également nommé « la porte » en raison de son faciès. Composé de bois, de fer et de cuivre, il mesure 4,85 m de long, et 0,90 m de large, pour une épaisseur de la partie basse de 0,16 m. On observe que l'aiguille, la pièce de bois qui constitue l'axe de pivotement du gouvernail, est cassée.

**Fig. 6** Le gouvernail en bois dit « la porte ». Dessin : Jehanne Emmanuelle Monnier, 2010. Localisée au détecteur de métal, la partie de carène se trouve à environ 3 m à l'ouest du gouvernail. Constitué d'au moins deux épaisseurs de bois de calibre important, l'objet mesure 3,82 m de long et 1,65 m de large. Il s'agit peut-être d'un fragment du tableau arrière. Le gouvernail et la carène ont été mis au jour à la main

et à la suceuse à eau, de manière superficielle. Les deux éléments sont relativement bien conservés. Les pièces métalliques, surtout de la carène, sont en partie concrétionnées. Des recherches par piquetage ont également été menées le long du tombant et autour du gouvernail et de la carène sans donner de résultat. En raison de ses dimensions, ce gouvernail pourrait appartenir à l'origine à un vaisseau d'une trentaine de mètres de long.

**Fig. 7** Plongeurs effectuant des relevés du gouvernail. Cliché : Confrérie des Gens de la Mer.

### III. LE SITE DES ANCRES

Eloigné des vestiges des deux précédents sites, un troisième site a été repéré plus à l'est par les plongeurs. On observe ici la présence de parties de chaînes et d'ancres, dont une partiellement ensablée qui semble de dimensions importantes.

La première ancre est d'une longueur visible de 0,5 m. La seconde ancre, est cassée et est d'une longueur visible de 1,20 m, avec des bras longs de 0,90 m. Les parties de chaînes totalisent environ 2 m de longueur. Il semble que ce dernier site n'ait pas de relation avec les vestiges observés sur le premier et le deuxième site. Ce site a livré une quantité importante de vestiges matériels répartis sur la zone d'étude.

D'après les éléments observés en 2004, puis en 2010, il semblerait que le site de l'ancre et du grappin et le site du gouvernail soient liés, et constituent une seule aire archéologique.

**Fig. 8** Image satellite des éléments archéologiques recensés sur le site du Cap La Houssaye, Schéma : Confrérie des gens de la mer, Source : Google Earth.

Les observations menées sur le gouvernail indiquent que l'objet en bois est de confection moyenne, peut-être issu de matériaux de récupération.

Cela pourrait indiquer qu'il s'agit d'un vaisseau de construction locale, ayant peut-être servi à la pratique du cabotage dans les Mascareignes. L'aiguille brisée pourrait indiquer que le navire a perdu son gouvernail, ce qui le rendant incontrôlable, a pu mener au naufrage. Il est possible que ce naufrage ait été violent, et ait laissé des débris sur la côte pendant plusieurs semaines.





Fig.1



Fig.2



Fig.3



Fig.4



Fig.5

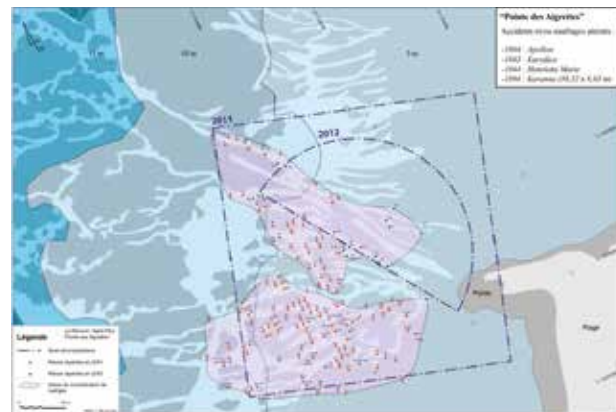


Fig.6

### 3.53 Mission de prospections archéologiques sur le site de l'épave du Ker Anna 2011

Le Ker Anna est un trois-mâts barque en fer ayant fait naufrage en raison d'un cyclone le 9 décembre 1894 au Cap de la pointe des Aigrettes dans une zone proche d'un affleurement récifal, après avoir quitté Saint-Denis avec une cargaison de bois. Sur un équipage de treize hommes, six seulement en réchapperont. La zone du naufrage, située dans la Réserve Naturelle Marine, a fait l'objet de prospections archéologiques par la Confrérie des gens de la mer du 3 octobre au 29 octobre 2011 et du 7 au 19 novembre 2011. L'équipe de prospection était composée de Jean-Pierre Bellanger, Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, Stéphane Aubert, Jean-François Rebeyrotte, Natalie Pol, Richard Bellanger, Jimmy Mouchard, et Patrick Guillet.

La pointe des Aigrettes est le point le plus occidental de la côte ouest de l'île de La Réunion. La zone du naufrage, une plate-forme récifale de 50 m de large creusée de sillons, a fait l'objet d'études géomorphologique, hydrodynamique et biologique. Ce lieu a été le théâtre de deux autres naufrages répertoriés aux archives Départementales de l'île de La Réunion, ceux du trois-mâts « L'Eurydice » naufragé le sept mai 1843 et du trois-mâts « Henriette-Marie », naufragé le deux août 1844.

**Fig.1** Zone de prospection au Cap de la pointe des Aigrettes. Source : Google earth.

Construit à Sunderland (Angleterre) en 1876, et nommé dans un premier temps le « Dor Ann », le navire, d'une jauge\* brute de six cent treize tonneaux, sera racheté en 1889 par l'armateur nantais Alexandre Viot et rebaptisé à cette occasion « Ker Anna ». Les prospections systématiques ont eu pour objectif de mettre en lumière les vestiges existants et d'étudier leur dispersion, ainsi que d'établir un état des lieux du contexte sous-marin. Conformément au protocole de recherche scientifique, l'épave a été déclarée auprès des affaires maritimes de La Réunion le 14 novembre 1996. En amont de l'opération de prospection, des recherches ont été menées aux archives départementales de Nantes par Jimmy Mouchard.

Après avoir, défini l'aire de prospection à l'aide du Global Positioning System WGS84 et balisé la zone de 14400 m<sup>2</sup> en surface, un couloir de 10 m sur 120 m a été matérialisé à l'aide d'un dévidoir\*.

Quatre plongeurs en ligne, à la palme, avec un intervalle de trois mètres, assistés en surface d'un opérateur G.P.S., ont systématiquement relevé tous débris et vestiges visibles.

Au total, ce sont 170 pièces qui ont été répertoriées, dont plusieurs ont pu être identifiées : un guindeau\*, une étrave\*, une partie de carène composée de trois membrures\*, deux bittes\* et un taquet\* d'amarrage, une partie de bordée\*, un gouvernail, ou encore un canon en fer.

**Fig. 2** Le guindeau. Cliché : Nathalie Pol.

**Fig. 3** Etrave. Cliché : Jean-Pierre Bellanger.

**Fig. 4** Partie de carène à trois membrures. Cliché : Jean-Pierre Bellanger.

**Fig.5** Bittes d'amarrage. Cliché : Jean-Pierre Bellanger. A l'aide des relevés, mesures et photographies prises lors de l'opération, un plan de répartition des vestiges a été réalisé par Jimmy Mouchard. (Figure 6)

**Fig.6** Plan de localisation des vestiges du Ker-Anna sur le site de la Pointe des Aigrettes. DAO : Jimmy Mouchard, 2011.





Dans le cimetière marin de Saint-Paul, où sont enterrés les marins victimes du naufrage, une ancre à jas en fer forgé a été installée, il s'agit d'une des six ancres présentes dans l'inventaire du Ker Anna.

**Fig.7** Ancre du Ker Anna au cimetière marin de Saint-Paul. Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer.

De plus, une enquête de terrain auprès des habitants, des anciens chasseurs et pêcheurs sous-marin a permis de localiser un canon chez un particulier en face du site du naufrage.

**Fig.8** Canon du Ker Anna situé dans le jardin d'un particulier. Cliché : Christol Venner de Bernardy de Sigoyer.

Le faciès géologique du site (avec ses failles) est à l'origine d'un assez bon état de conservation de certains vestiges, en tous les cas ponctuellement. Mais on constate également parfois un amoncellement au sein d'une faille, ne permettant pas ainsi une bonne lisibilité en plan des éléments de ces navires dans leur position primaire.

On observe grâce à cette mission de prospection, que bon nombre des pièces ont été balayées et piégées au sein de défailances topographiques. Des opérations ciblées sur des zones à fortes concentrations, couplées à des sondages, permettraient de mettre en évidence une éventuelle stratigraphie des épaves ayant fait naufrage à cet endroit.

#### GLOSSAIRE

**Jauge brute** : Méthode de mesure de la capacité de transport d'un navire. Cette mesure est exprimée en tonneaux ou en mètre cube. (Un tonneau de jauge brute vaut 100 pieds cubes, soit environ 2,832 m³).

**Dévidoir** : bobine de fil nylon munie d'un moulinet et d'un frein montée sur un châssis qui sert de poignée.

**Guindeau** : treuil à axe horizontal utilisé pour relever l'ancre.

**Etrave** : pièce saillante de la coque du navire qui prolonge la quille vers l'avant.

**Membrures** : assemblage de diverses pièces de bois ou de métal qui forment la structure transversale de la coque des bateaux.

**Bitte d'amarrage** : Pièce verticale de section ronde ou carrée utilisée pour amarrer un bateau à l'aide de cordages.

**Taquet** : dispositif situé sur le navire permettant de bloquer un cordage.

**Bordée** : l'ensemble des parties qui constituent la coque d'un bateau.



**Fig.1**

### 3.54 Prospections archéologiques sur le site de l'épave du Kaisari 2014

Le naufrage du vapeur anglais Kaisari en 1901 à Sainte-Rose est à ce jour l'accident de mer le plus meurtrier de l'Histoire de La Réunion. L'épave du navire fut découverte et déclarée en mai 1997 par Patrick Denemont et Fernand Grondin. Conformément à son projet de recherche initié en 1999 portant sur les vestiges présents le long des côtes réunionnaises, la Confrérie des gens de la mer a mis en place une mission de prospection sous-marine, avec l'autorisation du D.R.A.S.S.M., de la Direction des affaires culturelles de l'océan Indien, et le soutien du Conseil Régional de La Réunion, de la Ville de Sainte-Rose et de Run Sport Association.

Les objectifs de l'opération étaient de vérifier la localisation du site du naufrage, et d'inventorier pour la première fois les éléments épars du navire, afin de réaliser une cartographie exacte du gisement et d'améliorer notre connaissance de cet événement. Cette mission permet également d'établir une synthèse bibliographique, dans le but de confronter les sources

historiques et les données matérielles. L'opération s'est déroulée du 7 octobre au 1er décembre 2014, et a totalisé 40 heures de plongée.

**Fig.1** L'équipe de prospection. Cliché : Confrérie des gens de la mer, 2014.

L'équipe de prospecteurs se composait Jean-François Rebeyrotte, Toussaint Brema, ainsi que (Figure 1 de gauche à droite) de Jean-Pierre Bellanger, Julie Remy, Jimmy Mouchard, Gilles Pignon, Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, Christian Desseigne, Stéphan Aubert. La Pointe des Cascades se situe à Sainte-Rose, entre les lieux-dits « Bois-Blanc » et « Piton Sainte-Rose ». Cette baie relativement abritée se situe dans le prolongement de la pointe nord de l'Anse des Cascades. La zone de recherche sous-marine (Figure 2) est soumise à des conditions hydrodynamiques\* contraignantes, en raison notamment d'une houle provenant de l'est et de courants de surface.







Fig.2



Fig.3

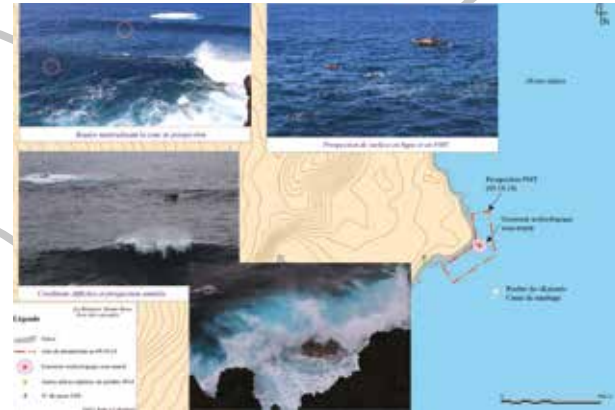


Fig.4

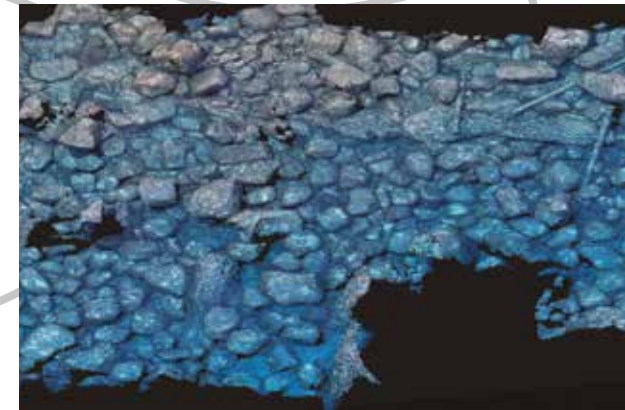


Fig. 5



**Fig 2** Localisation de l'intervention. DAO : Julie Remy et Jimmy Mouchard, 2015. Source : Google earth 2014.

## I. LE CONTEXTE HISTORIQUE

Le cargo en fer à vapeur Kaisari fut construit aux chantiers Joseph L. Thompson And Sons à Sunderland, en Angleterre. Mis à l'eau en 1866 sous le nom de « Fédération », le navire, rattaché au port de Londres, sera rebaptisé Kaisari dès 1885. L'équipage est composé de cinquante-trois hommes, pour une capacité du vaisseau de 1570 tonneaux net. Le 10 janvier 1901, après avoir déchargé sa cargaison à La Réunion, le vapeur quitte le port de La Pointe des Galets pour l'Île Maurice. Mais en raison d'un cyclone le 13 janvier, après avoir cassé le gouvernail, le navire se fracasse à vide sur la côte sud-est de l'île. Durant la catastrophe, vingt-trois hommes d'équipages perdirent la vie, dont le commandant Archibald Clark.

**Fig. 3** Cliché du Fédération, sister ship du Kaisari. Collection privée : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer

Afin de documenter le contexte de la recherche archéologique, une étude historique sur l'activité maritime de Sainte-Rose entre 1779 et 1948 a été réalisée par Laurent Hoarau. Cette analyse a permis de mettre en lumière que durant le XIX<sup>ème</sup> siècle, l'activité maritime est

centrée autour des Marines d'usines, tandis qu'au XX<sup>e</sup> siècle, c'est la pêche qui devient l'activité principale. Parallèlement, une vaste recherche documentaire portant sur les accidents de mer survenus sur la commune de Sainte-Rose, a été menée aux archives départementales par Christian Desseigne. Sept cas ont été recensés. La consultation des archives Tyne & Archive & Museum d'Angleterre a par ailleurs aidé à l'identification des pièces du moteur. Quant aux archives départementales de La Réunion, la série PER 44/5 (État des naufrages et des épaves déclarées entre 1863 et 1949) a livré de nombreux renseignements sur le navire et son naufrage.

Une enquête de terrain complémentaire a permis de connecter la concession du chef mécanicien Alfred Kidd dans le cimetière de Sainte-Rose (concession n°352) à cet accident de mer, ainsi que de découvrir qu'un rocher immergé servant de repère aux pêcheurs de la zone porte le nom de rocher Kaisari.

## II. L'OPÉRATION DE PROSPECTION SOUS-MARINE

Dans un premier temps, une description du contexte géomorphologique, hydrodynamique et biologique de la zone a été réalisée par Sophie Bureau. On observe que le substrat, presque exclusivement constitué de sédiments basaltiques, est soumis à un fort hydrody-

namisme, avec des épisodes de forte houle et de forts courants. Ces facteurs ont pour effet de limiter le développement des colonies coralliennes. Puis une première phase d'observation sous-marine en scaphandre autonome et palmes-masque-tubas a été menée sur une surface de 5000m<sup>2</sup>. Une fois l'emprise du gisement localisée, une aire d'intervention rectangulaire de 23m x 45m (soit 1035m<sup>2</sup>) a été définie et balisée en surface par des bouées. Cette zone a alors été parcourue à la palme et en ligne de front par quatre plongeurs espacés de 5 m chacun, et assistés en surface par un opérateur G.P.S. (Figure 4).

Tous les vestiges repérés ont été enregistrés et photographiés avec une indication du nord, une échelle graphique, un profondimètre, une numérotation, ainsi qu'un point G.P.S.

**Fig. 4** Infographie : la prospection sur le terrain. DAO Julie Remy et Jimmy Mouchard, 2015.

Afin d'obtenir une cartographie exacte du gisement, et en raison de conditions de mer difficiles, l'équipe a eu recours à la méthode de la photogrammétrie. Le relevé photogramétrique : La photogrammétrie est une technique permettant de déterminer la morphologie et les dimensions d'un objet à l'aide de mesures réalisées à partir de photographies montrant les différentes perspectives de cet objet.

Afin de visualiser l'organisation spatiale des vestiges épars du Kaisari, deux plongeurs positionnés en surface ont pris des photographies en oblique et à la verticale de l'ensemble du site. Au total, ce sont 1024 prises de vues qui ont été réalisées. Ces données ont été traitées par Jimmy Mouchard, Docteur en archéologie à l'Université de Nantes.

L'emploi de la photogrammétrie sur le site du Kaisari constitue une première dans le domaine de l'archéologie sous-marine à La Réunion.

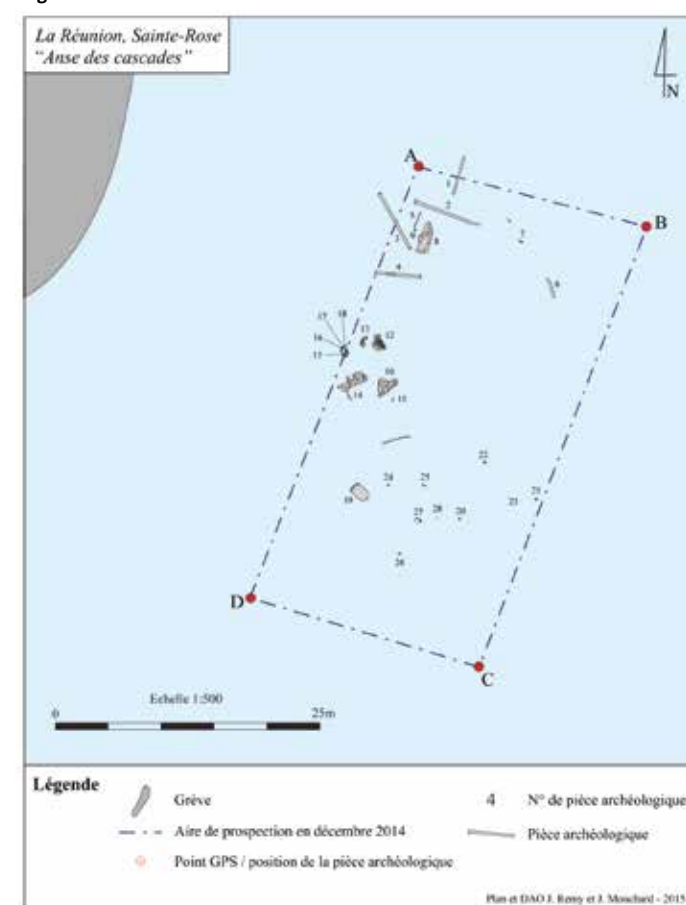
**Fig.5** Relevé photogramétrique représentant la répartition spatiale des vestiges du Kaisari. Quelques pièces de grandes tailles ont été colorisées afin d'être mieux distinguées. Photogrammétrie : Jimmy Mouchard, 2014.

## III. LES DÉCOUVERTES ARCHÉOLOGIQUES

Ce sont au total vingt-huit pièces métalliques qui ont été inventoriées (Figure 6), parmi lesquelles certaines ont pu être identifiées, à l'image du vilebrequin\*, du hublot, du système de lubrification, ou encore du cylindre de pression\*. Plusieurs éléments de sections circulaires de type tube à collerette ont également été recensés. La plupart des pièces sont concrétionnées mais on peut observer que plusieurs objets sont boulonnés.



Fig.6



**Fig.6** Plan de localisation des vingt-huit objets inventoriés, DAO : Julie Remy et Jimmy Mouchard, 2015.

Deux zones principales de concentration de vestiges ont été identifiées. La première zone, la zone nord, est située à une trentaine de mètres au nord de la Pointe des Cascades. On recense dans cette zone dix-huit pièces ferreuses, orientées nord nord-est, et piégées entre des méga blocs basaltiques. L'état de conservation de ces éléments est globalement bon. Parmi les vestiges, on distingue : un système de lubrification (Figure 7), quatre pièces cylindriques longues de 4.10 m à 6.50 m et immergées entre 5 m et 6.60 m de profondeur, et une partie du vilebrequin en acier forgé en forme de Z long de 2.60 m. (Figure 8)

**Fig.7** Le système de lubrification dont les canalisations de conduite sont dissociées du système. Cliché : Stéphane Aubert, 2014.

**Fig. 8** Partie du vilebrequin. Cliché : Jean-Pierre Bellanger, 2014. Dans la seconde zone, située au sud sud-est de la Pointe des Cascades, on dénombre dix pièces en matière ferreuse, laiton ou cuivre. Les pièces les plus significatives observées ici sont un cylindre de haute pression de 3 m de long reposant à 5 m de profondeur (Figure 9), ainsi qu'un hublot.



Fig.7

Fig.8



Fig.9



**Fig.9** Le cylindre de pression. Cliché : Stéphane Aubert, 2014.

Notons qu'à 80 m du gisement du Kaïsari, à l'extérieur de notre zone d'étude, deux ancres ont été observées et sont peut-être à mettre en relation avec le naufrage du trois-mâts « Deux Maries » ayant eu lieu en 1833 à Sainte-Rose.

## CONCLUSION

Cette opération a permis de confirmer l'existence et de géolocaliser le gisement d'une partie des vestiges du Kaïsari. Les éléments étudiés nous permettent de confirmer qu'il s'agit de l'épave d'un appareil propulsif équipé d'un évaporateur\* comme cela a été observé dans le compartiment des machines à vapeur.

Il est intéressant de remarquer que certaines pièces sont similaires à celles observées sur l'épave du Ker Anna, les deux navires ayant en commun d'avoir été construits à Sunderland.

Cette mission de prospection a été l'occasion de croiser différentes disciplines scientifiques : recherches photogrammétriques, prospection sous-marine systématique, enquête de terrain, recherches archivistiques,

afin de permettre une lecture globale de l'histoire du Kaïsari et de ses vestiges qui nous sont parvenus.

L'opération scientifique menée sur le site du Kaïsari a fait l'objet d'une restitution publique lors des Journées Nationales de l'Archéologie en juin 2015 à l'anse des Cascades à Sainte-Rose.

**\*Hydrodynamisme** : Etude des mouvements des fluides.

**\*Vilebrequin** : Dispositif mécanique qui permet la transformation d'un mouvement linéaire rectiligne (pistons) en un mouvement de rotation.

**\*Cylindre de pression** : élément central du moteur à combustion et à explosion.

**\*Évaporateur** : Dispositif du moteur permettant un changement d'état de liquide au gazeux.





Cimetière de Saint-Denis : 1860

Lithographie de Antoine Louis Roussin  
Archives Départementales de La Réunion, inventaire 14934 093

## CHAPITRE 4

### MARINS ET CIMETIÈRES

Lorsque l'on pense à la Confrérie des Gens de la Mer, on associe nos recherches aux naufrages, au bâti maritime et moins souvent aux cimetières et marins.



Or ils font partie intégrante du patrimoine maritime. Derrière un navire, il y a un marin, derrière un naufrage, il y a parfois des décès. Les tombes de marins à La Réunion sont souvent des sépultures abandonnées. La majorité d'entre eux sont décédés loin de chez eux. Aussi nos travaux dans les cimetières (soumis à de très nombreuses autorisations), nous donnent à la fois l'occasion d'honorer la mémoire de ces valeureux marins et aussi d'en apprendre plus sur leur vie, leur famille et les circonstances de leur décès. Ce sont souvent des opérations émouvantes et fortes en compréhension de notre histoire.

A la Confrérie, nous avons la particularité de ne pas différencier les marins de la Marine Marchande de ceux de la Marine Nationale, car derrière ces vies, il y a des amoureux de la mer tout comme nous. Découvrez nos travaux et partagez notre émotion.





**Passagers entrant au Lazaret de la Grande-Chaloupe**  
Carte postale (période 1900-1950) cliché LUDA  
ADR Inventaire 5FI12.8

anglaise) avec deux groupes religieux : des Tamouls et des Indo-musulmans. Ces Engagés ont un salaire et le droit de pratiquer leur religion. En 1882, l'Angleterre dénonça les conditions de séjour faites à ses ressortissants et rompt sa politique de migration. La France se tournera alors vers d'autres pays : Madagascar, les Comores, l'Afrique (principalement le Mozambique), l'Australie, la Chine, Java, le Vietnam. Bien que leur nombre ait considérablement diminué au début du XX<sup>ème</sup> siècle, des Engagés arriveront encore jusqu'au milieu des années 1930.

#### UN LIEU DE QUARANTAINE SANITAIRE

Le site de la Ravine à Jacques (commune de Saint-Denis) sert, jusqu'à la construction du Lazaret 1 de la Grande-Chaloupe (commune de La Possession), de lieu de quarantaine sanitaire et «accueille» notam-

ment les Esclaves débarqués dans l'île. En 1860, la colonie décide de l'aménagement d'un espace de quarantaine sanitaire plus vaste, pour faire face à la montée en charge des arrivées d'Engagés. Le choix est alors fait de construire un ensemble de bâtiments dans la ravine de la Grande-Chaloupe, limite communale entre les communes de Saint-Denis et de La Possession. Le plan du site est composé dans sa structure première de deux dortoirs, une longège, un bateau-lavoir, un cimetière, des latrines et de murs d'enceinte. À partir de 1863, un second Lazaret (dit Lazaret 2) est aménagé pour compléter la capacité d'accueil du site. Le Lazaret 1 est agrandi fin XIX<sup>ème</sup> siècle (entre 1898 et 1900) par une infirmerie et une étuve. À l'île Maurice, on retrouve un site ayant les mêmes fonctions : L'Apravasi Ghat : Ce site a été classé patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO en 2006.



4.1

## Le cimetière du Lazaret I

### un espace de recherche à défricher

#### Trois définitions clés

##### LA GRANDE CHALOUPÉ

Le site de La Grande Chaloupe permet un voyage dans tout le XIX<sup>ème</sup> siècle réunionnais. Il rend compte matériellement au moins d'un héritage propre aux différentes phases de cette période : l'occupation anglaise du début XIX<sup>ème</sup> donne son nom à un chemin aménagé au XVIII<sup>ème</sup>, l'Engagisme se matérialise dans les Lazarets construits entre 1860 et 1865, le Chemin de fer construit fin XIX<sup>ème</sup> est présent à travers les bâtiments de la gare, les locomotives et le tunnel. On y retrouve aussi des éléments du patrimoine religieux de l'espace réunionnais : « ti bondié », temple, « rond de servis kabaré ». Tunnels, locomotives et gare racontent l'his-

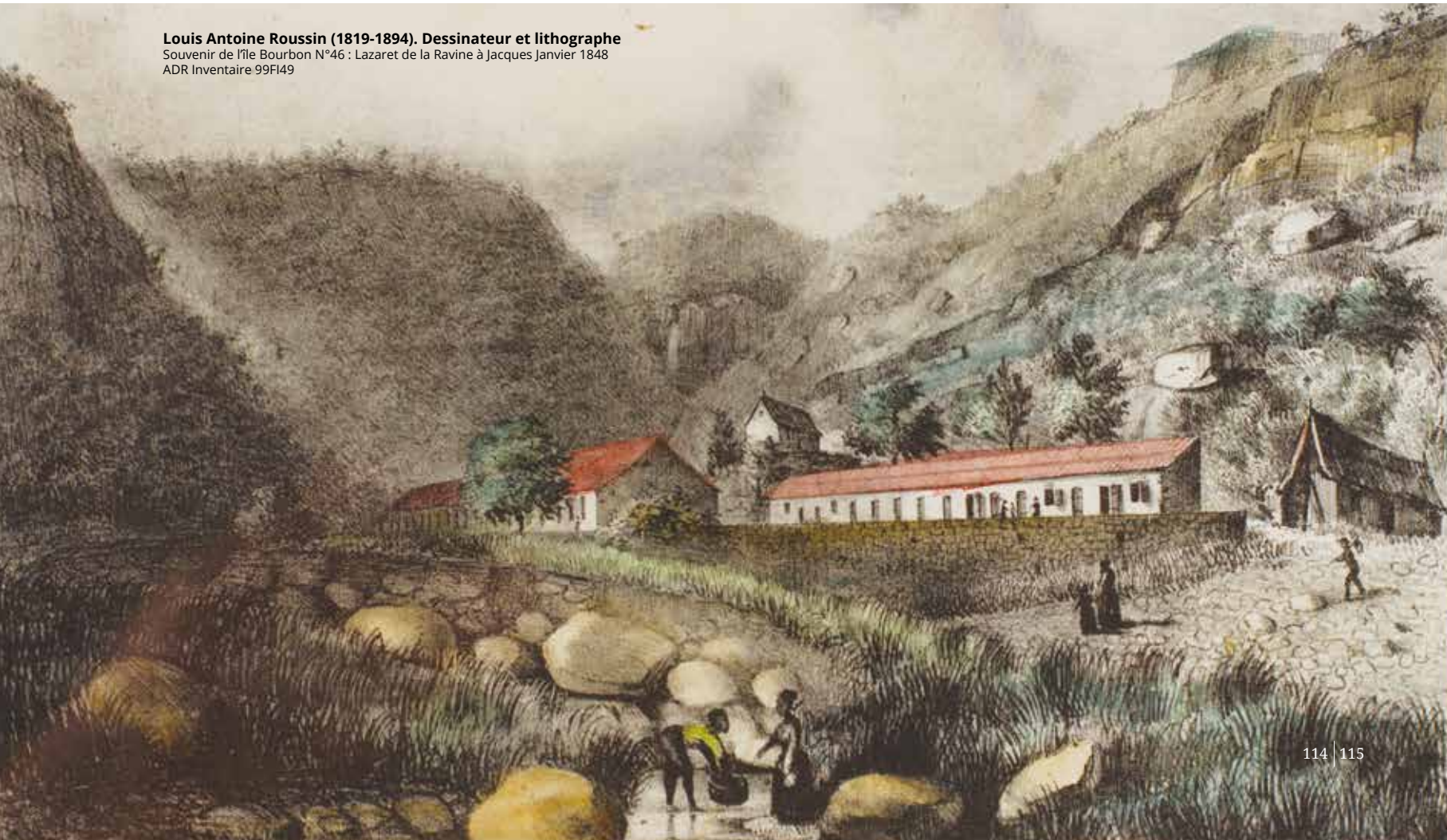
toire du chemin de fer ; temples, chapelles et autres lieux de culte attestent de la variété des pratiques culturelles des populations migrantes, les bâtiments qui constituent les Lazarets n°1 et n°2 évoquent une page majeure de l'histoire de l'immigration à La Réunion en même temps qu'ils la relient à l'histoire des mouvements de population dans le monde du XIX<sup>ème</sup> au XXI<sup>ème</sup> siècle. Cet ensemble patrimonial est à relier également à la Ravine à Jacques, ravine voisine qui accueille un premier Lazaret établi sur la période Esclavagiste. Ces deux ravines, séparées par une distance d'environ 250 mètres constituent un continuum historique unique dans l'île permettant de passer de l'histoire de l'Esclavage à celle de l'Engagisme.

Mis ensemble, ces éléments font de la Grande-Chaloupe un territoire de lecture et de compréhension de l'identité et de la diversité culturelle réunionnaise.

##### L'ENGAGISME

A partir de 1848, l'Engagisme prend le relais de l'Esclavage et fonctionnera jusqu'à la fin des années 1930. Il est mis en place par la colonie pour recruter des travailleurs étrangers à la colonie, qui viennent dans l'île pour une durée de 5 ans. Ces populations appelées localement « Engagés », viennent d'abord d'Inde (alors

**Louis Antoine Roussin (1819-1894). Dessinateur et lithographe**  
Souvenir de l'île Bourbon N°46 : Lazaret de la Ravine à Jacques Janvier 1848  
ADR Inventaire 99FI49







Célébration en souvenir des engagés indiens au cimetière du Lazaret de la Grande Chaloupe par l'association Tamij Sangam.  
Cliché : Laurent Hoarau

## Le cimetière du Lazaret I

### Entre lieu de(s) mémoire(s) et espace symbolique

Au début des années 1970, la recherche universitaire interroge le champ des migrations de l'Engagisme. On redécouvre alors Les Lazarets de la Grande Chaloupe, un lien commun à ces courants migratoires et aux voyageurs venant de l'espace indianocéanique. Le cimetière du Lazaret 1 est alors un terrain vague où l'identité de cimetière n'est lisible que par quelques traces et où la dernière mise en terre a eu lieu en 1935. Ainsi à la fin des années 1970, il reste difficile de reconnaître ou de lire le cimetière.

Le secteur associatif va entamer des actes de mémoires permettant de rendre hommage aux ancêtres migrants ayant transité par les Lazarets. Une série de tombes est aménagée dans le quart Sud-Est du cimetière pour faire redire à cet espace sa fonction première. Ces tombes forment un lieu symbolique proposant un espace (matériel) nécessaire pour honorer la mémoire (immatérielle). Le cimetière du Lazaret 1, « patrimonialisé » par la population réunionnaise devient ainsi le lieu de mémoire qui permet la connexion matérielle et immatérielle avec le souvenir de l'ancêtre migrant.

En 1997, dans le courant de ce que l'on appelle le « renouveau tamoul », terme qui qualifie la démarche d'interrogation de leur histoire par les Réunionnais d'origine Indienne, une association culturelle Tamij Sangam pose une stèle. Elle commémore, le jour du Dipavali, la mémoire des premiers engagés indiens arrivés sur ce site. En octobre 1998, le décret d'inscription de la Gare et des Lazarets à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques permet la patrimonialisation officielle du site par l'État et sa protection en tant que Monument Historique.

En novembre 2004, le Conseil Général lance le chantier de restauration du Lazaret 1. Le cimetière est le cœur de la première phase du chantier. Les travaux vont permettre entre 2004 et 2005 de reconstruire les murs d'enceinte du cimetière, et de redonner au site son intégrité. A partir de 2008, l'exposition permanente, installée à l'infirmerie donne au lieu la fonction d'un espace d'interprétation où l'on peut se connecter au récit de ses origines et se rattacher au lieu physique où ce récit s'est écrit.

1 Un habitant de la Grande Chaloupe appartenant à la famille Dépêche.

2 Arrêté du 22 octobre 1998

3 Propriétaire du site depuis 1946 (Départementalisation).

4 Voir le JIR et le Quotidien du 20/07/05 et le Quotidien du 21/09/05.



Paul Guéry  
Collection privée : famille Guéry

### UNE INCROYABLE ENQUÊTE GÉNÉALOGIQUE

La Confrérie des Gens de la Mer décida de gérer le projet sous deux axes. D'abord une réhabilitation, au plus proche des techniques de l'époque et d'autre part un hommage à ce marin, décédé jeune, à l'âge de 37 ans, et loin de chez lui. Mourir au Lazaret indique que cet Officier de Marine était malade. Quelle maladie ? Quelles conditions de vie pour ses derniers jours ? Venait-il d'une famille de marins ? Et pourquoi cette tombe plus qu'une autre ? Il nous fallait trouver les réponses en allant plus loin dans l'identité du défunt. Les premières recherches nous indiquent que Paul Guéry est arrivé à La Réunion par la Frégate La Minerve. Nous découvrons qu'il n'en avait pas le commandement, il était le Chef d'État Major.

La recherche généalogique est lancée avec comme base des éléments sur Paul Guéry, sa femme Laure Virginie Lacroix (1837 -1901), ses trois enfants et l'identité de ses parents : Pierre Guéry, avoué, (1792-1870) et Caroline Deshayes (1797-1882). Tout semble se passer autour de Fontenay-le-Comte (85). On identifie ses quatre frères et sœurs. Paul Guéry est le 3<sup>ème</sup> de sa fratrie. Caroline l'aînée n'a pas vécu, Charles (1829-1862), Elise, Religieuse (1832 -1900) et Victor (1834-1900). Comme souvent en généalogie, il est plus facile de trouver des ascendants que des descendants. Le grand-père Pierre Joseph Guéry était orfèvre à Fontenay-le-Comte, marié à Elisabeth Claveau (1764-1838).

### QUI EST PAUL GUÉRY ?

Il est né à Fontenay-le-Comte (85) le 11 avril 1830. A l'âge de 16 ans, le 9 octobre 1846, il entre à l'Ecole Navale de Brest. La promotion 1846 est sous le commandement du Capitaine de Vaisseau de KERSAUSON de PENNENDREFF. Une coupure de presse datant du 26 décembre 1846, nous indique que des désordres graves eurent lieu sur le Borda (navire école). Il est fait état du renvoi de 7 élèves de la promotion « comme ayant formenté et entretenu l'esprit de révolte ». Il fallut l'intervention du Major Général de la marine en vain, puis l'intervention du Préfet Maritime pour en arriver à bout. Et pour Paul Guéry, qu'en était-il ? Faisait-il partie de la bande d'insoumis ?





Les enfants Paul et Laure GUÉRY  
Clichés : collection privée famille Guéry



Quoiqu'il en soit, il fut nommé Aspirant de 2<sup>ème</sup> classe le 1<sup>er</sup> Août 1848, puis Aspirant de 1<sup>ère</sup> classe, le 1<sup>er</sup> septembre 1850 et Enseigne de Vaisseau le 11 juin 1953.

Avec l'aide de la Marine Nationale, nous avons retrouvé plusieurs affectations embarquées dont trois pendant la guerre de Crimée de 1853 à 1856 sur le Prométhée, le Héron et le Solon qui composaient une flotte de 35 navires de guerre et 49 bâtiments de commerce ; le tout transportant le corps expéditionnaire de 28 000 hommes.

1861 fut semble-il une belle année pour Paul Guéry. Il devenait Lieutenant de Vaisseau le 4 Mars, Chevalier de la Légion d'honneur le 10 août et se mariait le 4 septembre avec Laure Virginie Lacroix en L'Eglise de la Madeleine à Paris.

Le 1 juin 1862 Paul Guéry devint père pour la première fois avec la naissance de Paul Joseph Stéphane Léandre Guillaume à Honfleur à 2h du matin. Paul Guéry est déclaré sur l'acte de naissance, Lieutenant de Vaisseau sur le Bisson. Nous savons que Paul (fils) est devenu secrétaire de l'Elysée sous Félix Faure et avons retrouvé sa tombe, classée abandonnée à Nice.

Le 27 décembre 1863, il est père d'un deuxième enfant, sa première fille Elisabeth Marie Marguerite Laure à Honfleur à 5h30 du matin. Paul Guéry est déclaré sur l'acte de naissance Chef d'État Major de la Division Navale du littoral Nord de la France.

Le 29 août 1866, naissance de son troisième enfant Laure Blanche Jeanne Marie-Thérèse à Paris. Or Paul Guéry embarque, le 6 août 1866 sur la Minerve pour la Campagne de Chine qui durera jusqu'en mars 1870. Il n'a probablement jamais vu sa fille. Tout d'abord, son absence est mentionnée sur l'acte de naissance puis sa femme Laure a accouché à Paris, sa ville d'origine.

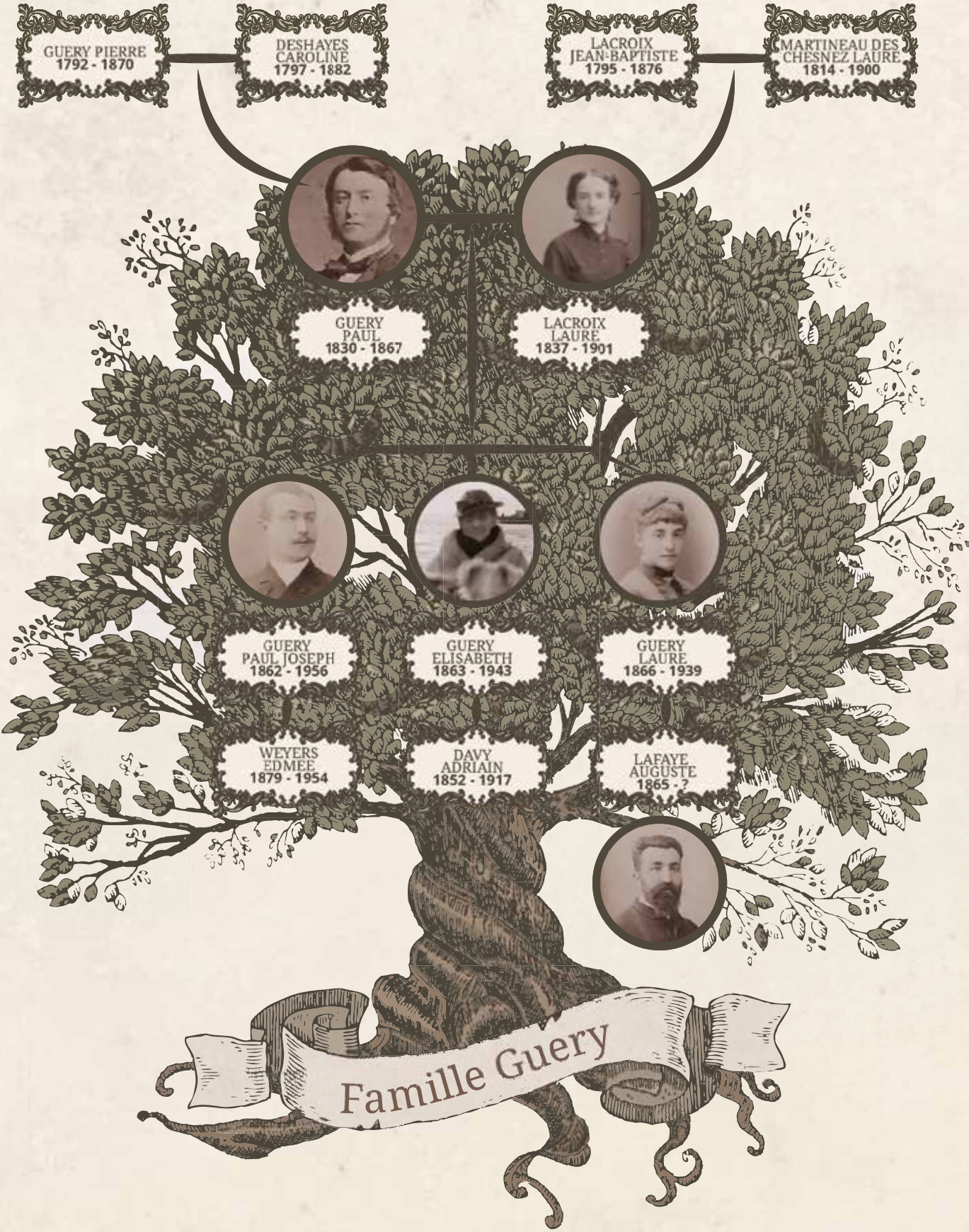
Probablement a-t-elle voulu se rapprocher des siens pour ce moment de vie. De plus, si le navire était resté à quai, le transport à l'époque ne permettait pas de faire le trajet en quelques jours.

Le 4 septembre 1867, Paul Guéry décède à l'âge de 37 ans, au Lazaret dans une grande souffrance selon le journal de bord du Dr Pierre Bouvet, médecin du Lazaret. A noter, pour les amateurs de psycho-généalogie, qu'il est mort le jour anniversaire de son mariage. La Minerve a poursuivi son chemin sans Paul Guéry. Nous retrouvons le navire le 29 décembre 1867 à Pondichéry. Il avait fait escale à Pointe-de-Galles (Ceylan), Trincomalé et Karikal sous le commandement du Capitaine de Vaisseau Hugueteau de Chalié.

Ses états de service indiquent qu'il a servi sur plus de 15 navires et qu'en 20 années de carrière, il n'est resté que 4 années au total en affectation à terre. Nos spécialistes de l'équipe pensent que s'il avait pu vivre plus longtemps, il aurait eu une belle carrière tout comme l'a eu le Capitaine de Vaisseau Hugueteau de Chalié ou d'autres membres de sa promotion 1848.

Sa femme, Laure Guéry née Lacroix est issue de l'union de Jean Baptiste Lacroix, chirurgien principal des Armées et de Laure Martineau des Chenez famille noble et aisée. A la mort de son mari, elle habite la prestigieuse adresse du 8 place de la Concorde à Paris. Elle décèdera à Milan dans un couvent le 13 novembre 1901. Nous ne trouvons aucun autre enfant ou mariage.

Sa jeune belle sœur, Elise Guery était religieuse. Nous poursuivons nos recherches afin d'identifier s'il y a un lien entre Elise et Laure au couvent à Milan. Il est possible que Laure ait voulu se réfugier auprès des siens pour finir ses jours. Une supposition qu'il nous reste à vérifier.





La pierre tombale de Paul Guéry à sa découverte  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



## L'hommage officiel à Paul Guéry

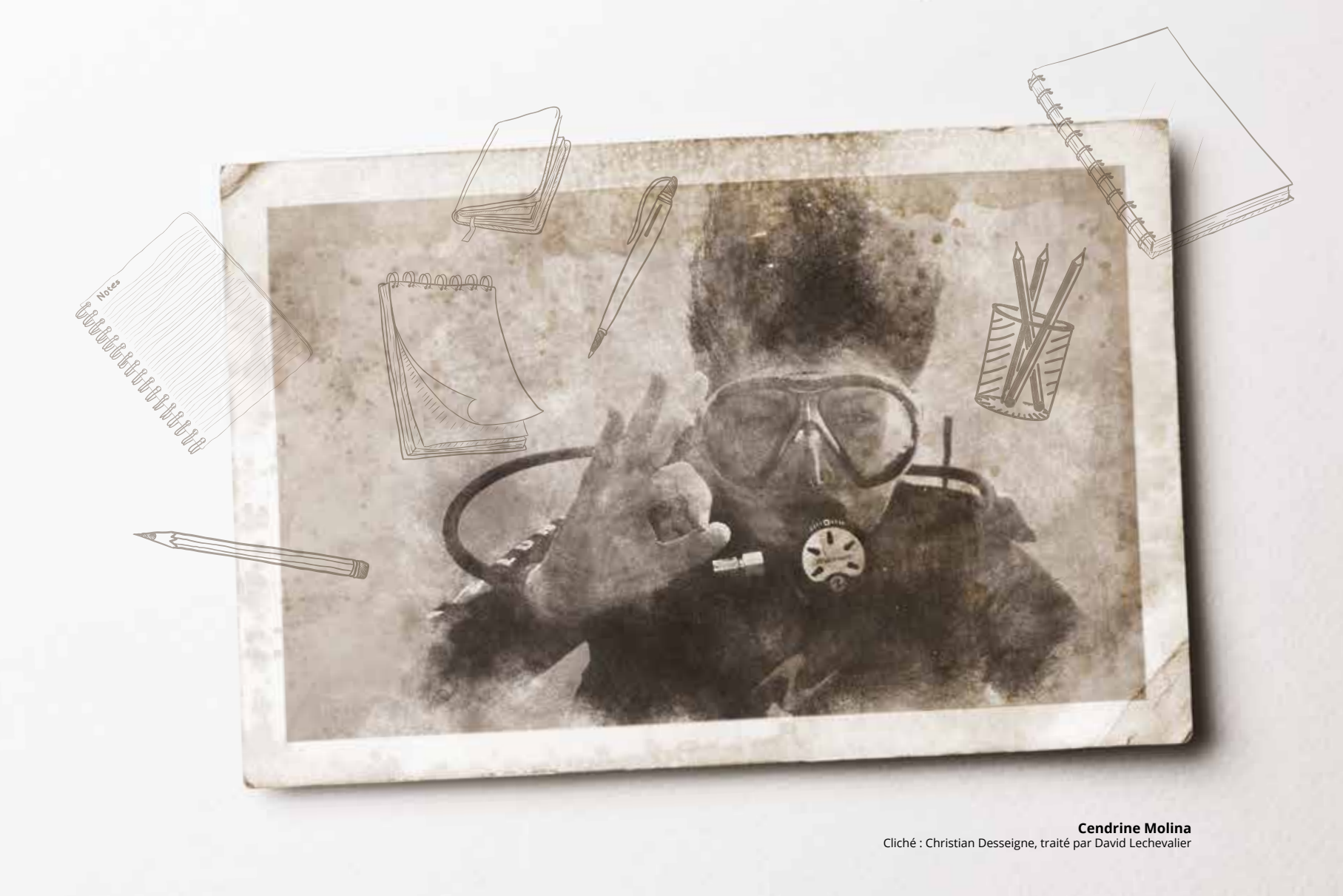
La Confrérie des Gens de la Mer, tout au long de ses investigations avait un rêve : rendre un hommage officiel à Paul Guéry en présence de la Marine Nationale et si possible d'un descendant. Le 20 Septembre 2014, lors des Journées Européennes du Patrimoine, le rêve devint réalité. En effet, après d'ardentes recherches généalogiques, il a été possible de retrouver une descendante vivante, Eudoxie Caillaud, arrière-arrière petite fille de Paul Guéry issue de la branche de Elisabeth, 2<sup>ème</sup> enfant de Paul Guéry. De son côté, elle faisait les mêmes recherches, pensant que son ancêtre était enterré à Saint-Denis en région parisienne. La cérémonie officielle, sous l'égide du Conseil Général, a été marquée par la remise au patrimoine réunionnais de la longue vue ayant appartenu à Paul Guéry que la famille gardait précieusement de générations en générations. La Marine Nationale représentée par le Capitaine de Frégate, commandant de la base navale du Port de la Pointe des Galets tout comme l'association Centrale d'Officiers mariners et de Marins de Réserve ont répondu présent. La sonnerie au mort laissera une émotion forte aux nombreuses personnes présentes. A l'entrée du cimetière, vous trouverez une table d'orientation qui vous guidera dans votre visite. En 2017, la Confrérie souhaiterait commémorer les 150<sup>ème</sup> anniversaire de la disparition de Paul Guéry, officier au destin si particulier.

Remerciements à tous ceux qui ont permis la réalisation de ce projet de réhabilitation et nos recherches : les membres de la Confrérie et leurs familles, la Famille de Paul Guéry, en particulier Eudoxie pour sa venue et Laure qui a offert la longue vue au patrimoine Réunionnais et la famille qui a aidé Eudoxie à financer son voyage à La Réunion, La Marine Nationale, en particulier le Capitaine de Frégate Gilles Navarre et le Commandant de Frégate Patrice Cotten, Jean Christophe Rouxel du site <http://ecole.nav.traditions.free.fr/>, le Lazaret de la Grande Chaloupe, le Conseil Général de La Réunion, l'Association centrale d'officiers marine et de marins de réserve ACOMAR, la ville de La Possession, la Commission archéologie de la FFESSM.



Les temps forts de la Cérémonie officielle du 20 septembre 2014  
au Lazaret de la Grande Chaloupe  
Clichés : Cendrine Molina





**Cendrine Molina**  
Cliché : Christian Desseigne, traité par David Lechevalier

## Témoignage d'un membre de la Confrérie

Cendrine Molina, Plongeur archéologue FFESSM et plongeur Hyperbare OB, a assuré les recherches généalogiques concernant Paul Guéry. Bénévole, comme tous les membres de la Confrérie, elle y consacre de très nombreuses heures. Accompagnée par toute l'équipe, elle a pu reconstituer un arbre généalogique de près de 540 personnes, sur 13 générations, 5 siècles et retrouver ainsi une descendante directe de Paul Guéry : Eudoxie Caillaud qui a pu se rendre à l'hommage officiel rendu à son ancêtre. Dans ce témoignage, découvrez les dessous de cette aventure qui apporte autant au patrimoine réunionnais qu'à celui qui fait de tels recherches.

### LES ORIGINES DE VOS TRAVAUX ?

Depuis mon arrivée à la Confrérie des Gens de la Mer en 2013, j'entendais parler de Paul Guéry. Je savais que ce projet tenait à cœur à toute l'équipe et en particulier à Éric de Bernardy de Sigoyer, notre Président. Il a été le premier à identifier la pierre tombale à l'abandon au Lazaret de la Grande Chaloupe en 2008. J'étais impressionnée par tant d'énergie, tant d'années de recherches pour un inconnu. Un jour, comme une boutade, j'ai lancé à la cantonade « Était-il au moins sympathique, pour se voir gratifier de tant d'attentions ? ». En réponse, j'ai obtenu, « Pour en avoir la réponse, il faudrait trouver un descendant vivant, pourquoi tu ne t'en occuperais pas ? »

Il nous fallait, alors, trouver les réponses en allant plus loin dans l'identité du défunt. Les premières recherches nous indiquent que Paul Guéry est arrivé à La Réunion par la Frégate La Minerve. Nous

découvrons qu'il n'en avait pas le commandement, il était le Chef d'État Major.

Sans généalogiste bénévole au sein de l'association, je me lance dans les recherches à la fois sur la généalogie en général et sur Paul Guéry lui-même. Pendant plus de 8 semaines, aucune avancée. Laurent Hoarau, notre historien, m'apporte quelques précieux conseils et l'apprenti généalogiste, professionnalise sa démarche. Je fais l'acquisition d'outils tels que Heredis et un abonnement à Généanet. Les premières informations arrivent. On identifie les quatre frères et sœurs de Paul Guéry. Paul Guéry est le 3ème de sa fratrie. Caroline l'aînée n'a pas vécu, Charles (1829-1862), Elise, Religieuse (1832-1900) et Victor (1834-1900).

Comme souvent en généalogie, il est plus facile de trouver des ascendants que des descendants. Le grand-père Pierre Joseph Guéry était orfèvre à Fontenay-le-Comte, marié à Elisabeth Claveau (1764-1838). On remonte l'arbre, sans vraiment trouver d'éléments importants.

En parallèle, la Confrérie venait de décider de la date de l'hommage, ce serait le 20 septembre 2014 lors des journées nationales du patrimoine. L'envie de retrouver un descendant se faisait de plus en plus forte tout comme le rêve de l'inviter à se recueillir sur la tombe de son ancêtre. Il nous fallait alors creuser sur ses 3 enfants (voir page 118). Chaque branche de chaque enfant est creusée tout azimut. L'espoir naît de la descendance d'Elisabeth.

- Yvonne Davy l'aînée (1844-1967)
- Adrien (1886 -1933)
- Jean (1890-1954)
- Anne 1893-1979)
- Pierre (1895-1983)

A l'échelle d'une vie, ces dates semblaient si proches et pourtant toutes ces personnes étaient décédées. Cette génération avait pu laisser des témoignages. Il fallait encore chercher une génération de plus. Puis, un jour tout se débloque. Sur Généanet, je tombe sur un arbre de Jacqueline Chenel sous le pseudo 19291. Elle est de la famille, c'est certain. Les dates sont précises, les indications claires. J'exulte. Via le site, je prends contact avec l'auteur. 3 semaines passent, rien, pas

une réponse. Pendant ce temps, les indications sont reprises sous Heredis. Les recherches d'actes sur Recel vont bon train. Je passe d'arbres en arbres sur internet. Et un jour, un autre arbre, un arbre pas comme les autres, un arbre sans date, parce que la génération devant nos yeux est vivante. Les données des 70 dernières années sont protégeables. En joie et en pleurs, j'appelle notre Président. Le rêve est à portée de main.

### UNE DESCENDANTE VIVANTE

Elle se prénomme Eudoxie Caillaud, quel magnifique prénom ! Je retourne sur sa page informatique et je m'aperçois que l'arbre est créé par Eudoxie elle-même, sa dernière connexion date de 2 semaines.

Une descendante vivante et connectée ! En cliquant encore, on atteint son adresse postale et une adresse mail. J'envoie immédiatement un mail. Pas de réponse, 3 semaines se passent toujours sans réponse. Je me souviens avoir été presque chaque jour sur la page Généanet avec l'espoir d'une réponse. Puis un jour un autre membre de la Confrérie me dit :

- Puisque tu as l'adresse postale, elle a peut-être le téléphone ?
- Evidemment qu'elle a le téléphone, j'ai même son numéro.
- Alors appelle ?
- Je n'ose pas, je vais lui dire quoi ? Une bande de fous, inconnus réhabilitent la tombe d'un de vos ancêtres. Si on te téléphonait, tu ne penserais pas à une arnaque. ?
- Non, en généalogie la timidité ne paie pas. Allez essaye, que risques-tu ?

Je composais les 10 chiffres. Une voix d'homme. Je demandais Eudoxie. S'ensuit près d'une heure de conversation. Eudoxie a d'abord cru que j'étais une parente tant je récitais des dates et des faits. Puis Eudoxie comprend que la Confrérie avait trouvé ce qu'elle-même cherchait. Elle avait entendu parler par son père d'un parent officier de marine mais n'en savait pas plus. Elle le cherchait à Saint-Denis en région parisienne. En revanche, elle avait des photos. Très vite, elle s'est prise d'affection pour la Confrérie et en particulier pour cette action bénévole menée pour un de ses ancêtres. Sa venue pour l'hommage du 20 septembre 2014 pouvait être envisagée.





**Cendrine fait découvrir les côtes réunionnaises à Eudoxie.**  
Cliché : Christian Desseigne.



#### QUI EST EUDOXIE CAILLAUD ?

Elle est la descendante directe de la première fille de Paul Guéry à savoir : Elisabeth Marie Marguerite Guéry (1863-1943) mariée à Adriaïn Davy en 1883. Ils ont eu 5 enfants (les petits-enfants de Paul Guéry) dont Anne Davy (1893-1979) qui épousera, en 1913, Jean Vincent René Caillaud (1887-1926), c'est le grand-père de Eudoxie. Ils auront 5 enfants dont Francis (1926-2012), le père de Eudoxie Caillaud. Il a été réalisateur télévision connu en particulier pour « les Dossiers de l'écran » et le jeu « des chiffres et des lettres ». Marié en 1954 à Pierrette Augustine Louise Ragobert, Eudoxie a 2 grandes sœurs Anne et Sophie et un petit frère Pierre.

#### UN OBJET AYANT APPARTENU À PAUL GUÉRY

Puis en juin 2014, une cousine, le fameux arbre 19291, appelle Eudoxie, et lui annonce qu'elle possède la longue vue de Paul Guéry. En plus de disposer de nombreuses photos de la famille de Paul Guéry, nous avons en notre possession des photos de familles, le témoignage d'une descendante et un objet lui ayant appartenu. L'aventure avait tenu toutes ses promesses.

#### PLUS QU'UNE RENCONTRE ...

Combien de mails, combien d'échanges, combien d'appels entre Eudoxie et moi ? Tout cela permet rapidement de reconstruire près de 13 générations. Seule ombre au tableau, une autre branche de la famille, au même degré de parenté qu'Eudoxie, n'a pas donné suite, à part l'un ou l'autre mail de soutien et quelques renseignements glanés avec beaucoup d'efforts. Cette branche n'avait d'ailleurs jamais entendu parler de cet officier de marine. Moralité, chaque personne a un rapport différent à sa famille et il nous faut le respecter. Eudoxie, quant à elle, était là. Toujours heureuse de nous avoir au téléphone.



**Éric Venner de Bernardy de Sigoyer tenant la longue vue de Paul Guery offerte par la famille Guery au patrimoine réunionnais.**  
Cliché : Cendrine Molina.

A titre personnel, j'ai vécu une émotion forte en compréhension des enjeux d'une famille. Avec Eudoxie, nous avons toutes les deux lu des ouvrages de psychogénéalogie, pour aller encore plus loin. Puis j'ai trouvé la motivation de faire mon propre arbre généalogique. Moi qui ne suis pas très heureuse en famille, j'ai pu reconstituer mon arbre de 1518 personnes sur 10 siècles et remonter à mes origines en 980, ce qui est presque incroyable tant c'est ancien. Au travers de ce travail, j'ai fait la paix avec mes ancêtres. Ce fut un bonheur incommensurable et inattendu. Je dois beaucoup à ce projet et à la Confrérie de m'avoir permis de vivre cette aventure.

#### VOUS AVEZ UN RÊVE.

Oui plusieurs. J'aimerais écrire un livre sur Paul Guéry lui-même, avec Eudoxie, nous en parlons souvent. Nous avons tant de matière à présent. Pour cela j'aimerais retrouver les actes notariés du 8 place de la Concorde, lieu mythique à Paris qui était la propriété de Paul Guéry et aussi retrouver la trace de sa veuve dans ce couvent de Milan. Les moyens me manquent, le rêve est là. J'aimerais également que la Confrérie trouve les moyens afin d'honorer Paul Guéry pour les 150 ans de sa mort en septembre 2017 et faire venir d'autres descendants afin qu'ils puissent se recueillir sur la tombe que nous entretenons régulièrement.

Plus généralement, au delà de poursuivre ma formation de plongeur hyperbare, j'aimerais m'investir

encore un peu plus dans les recherches sur les autres marins à La Réunion. Même si je ne vivrais pas une émotion aussi forte, je crois qu'ils méritent, tous, une reconnaissance des plus ferventes.

#### POUR CEUX QUI AIMERAIENT NOUS AIDER, IL NOUS RESTE DES QUESTIONS EN SUSPENS

- Qui était son Fils Paul Guéry ? Qu'a-t-il fait outre son poste à l'Elysée ? les rumeurs les plus folles circulent dans la famille.

- Paul Guéry était Chef de l'État Major de la Division Navale des Côtes Orientales d'Afrique à son décès et également Chef d'état major de la Division Navale du littoral Nord de la France vers 1863. Que représentent ces titres ?

- En tant qu'élève de l'Ecole Navale de Brest, Paul Guéry a écrit un mémoire. Qui pourrait nous aider à le retrouver ? Nous avons un autre rêve fou : Lire des mots qu'il aurait écrit, sur sa tombe, en septembre 2017, car nous aimerions à nouveau lui rendre hommage pour les 150 ans de sa mort.

#### Merci d'avance à vous tous

#### Retrouver l'arbre généalogique de Paul Guéry

A ce jour, l'arbre est composé de 542 membres sur une période de 489 années (1525-2014). Il est consultable sur [geneanet.org](http://geneanet.org). L'arbre est sous Ceme Confrérie des GENS de la MER 974

<http://www.geneanet.org/profil/confrerie/Confrerie-Des-Gens-De-La-Mer>  
Légion d'honneur de Paul Guéry  
<http://www.culture.gouv.fr/documentation/leonore/recherche.htm>

Arbre de Paul Guéry sur Heredis  
[http://h1.heredis-online.com/fr/ceme/paul\\_guery/accueil](http://h1.heredis-online.com/fr/ceme/paul_guery/accueil)

**Conférence sur les travaux de la Confrérie concernant généalogie Paul Guéry « Un Homme- Un destin » animée le 20 septembre 2014 au Lazaret de la Grande Chaloupe par Cendrine Molina et Eudoxie Caillaud**  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer





4.3

## Les éléments étudiés par la Confrérie des Gens de la Mer



### 4.3.1 Restauration de la tombe du Lieutenant de Vaisseau Paul GUERY (2014)

Les Lazarets de La Grande-Chaloupe, espaces de mises en quarantaine sanitaire situés entre La Possession et Saint-Denis, ont été construits entre 1860 et 1865. Le cimetière du Lazaret 1 a été laissé à l'abandon depuis 1935, date de la dernière mise en terre qui y a eu lieu. Vers la fin du XX<sup>ème</sup> siècle, le cimetière devient un lieu de recueillement pour les descendants des populations d'engagés qui ont transité par les lazarets. En 1997, des tombes situées dans le quart sud-est du cimetière sont réaménagées, et une stèle est installée. Le cimetière, les lazarets, ainsi que la gare de chemin de fer de La Grande-Chaloupe sont inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1998. Jusqu'en 2004, le cimetière se trouvait dissimulé sous



la végétation et quelques rares tombes étaient encore discernables. En 2004, des travaux de restauration des lazarets sont mis en place par le Conseil général de La Réunion, propriétaire du site depuis 1946. A cette occasion, les murs d'enceinte du cimetière sont reconstruits. Une des dernières tombes visibles, quoique très perturbée, est celle du Lieutenant de Vaisseau Paul Guéry (1830-1867).

**Fig. 1** Vue du monument funéraire avant l'opération de restauration.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2014.

Des recherches historiques menées depuis 2009 par la Confrérie des Gens de la Mer et l'historien Laurent Hoarau ont permis de retracer l'histoire du Lieutenant de Vaisseau décédé de la variole en septembre 1867 à la Grande-Chaloupe. En août 2014, dans le cadre de ses travaux sur les tombes de marins, l'association a procédé à la restauration de la tombe de Paul Guéry, sous la direction des architectes des Bâtiments de France. Sur le terrain, l'opération de reconstruction a été réalisée par les bénévoles de la Confrérie, sous la direction de Laurent Hoarau.

Avant l'intervention, la tombe était très perturbée, constituée d'un soubassement rectangulaire composé de dix blocs basaltiques taillés. La pierre tombale

**Fig. 2**



se trouvait alors au sol à côté de la tombe et l'on en observait l'empreinte de son scellement sur le soubassement. Les pierres étaient peintes en blanc et l'ensemble du soubassement était disloqué. La pierre tombale, une pierre basaltique taillée de 1,30 m de long sur 0,65 m de large, pour 8,5 cm d'épaisseur, était également peinte en blanc, et ses deux angles supérieurs étaient fragmentaires.

Une croix en pierre fragmentaire à fixation par tenons métalliques, se trouvait sur la partie supérieure de la dalle, désolidarisée de l'ensemble. Sur la stèle funéraire, mise au jour fortuitement en 2008, on peut lire l'inscription [PAUL GUERY/ LIEUTENANT DE VAISSEAU/ 4 SEPTEMBRE 1867/ CHEF D'ETAT-MAJOR DE LA DIVISION NAVALE DES COTES ORIENTALES D'AFRIQUE].

**Fig. 2** Vue de la pierre tombale.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2014.

Dans un premier temps, le chantier a été délimité à 8 m autour de l'arbre jouxtant la tombe de Paul Guéry. Les branches basses de cet arbre ont été élaguées afin de permettre un espace de circulation dans la zone de la tombe. Un désherbage ainsi qu'un décapage ont été réalisés par la suite dans la zone d'étude (l'humus et la terre ont été ôtées en surface afin d'avoir une vision nette

**Fig. 3**



de la structure, sans toucher aux pierres). Un second décapage, sur une profondeur de 20 cm cette fois, a permis de retrouver le niveau de sol de construction de la tombe. Cette terre a été mise de côté et tamisée afin d'égaliser la surface du sol à la fin du chantier.

Afin de reconstituer au plus juste le monument, un relevé « pierre-à-pierre » a été réalisé. Il s'agit d'un plan de la structure vue de dessus, ainsi qu'en relief, sur lequel les pierres ont été numérotées afin d'être repositionnées par la suite à leur emplacement exact. La position des blocs a également été indiquée au sol, puis les pierres ont été déplacées afin de nettoyer la surface et de retrouver l'assise de pose. Les pierres ont été nettoyées et la peinture blanche qui les recouvrait a été éliminée.

Un géotextile a été posé (Figure 3) afin de protéger la structure, mais aussi d'en discerner les parties restaurées en cas d'interventions futures. Un lit de mortier à base de gravier a ensuite été coulé afin de permettre le calage des pierres composant le soubassement de la tombe (Figure 4).

**Fig. 3** Le géotextile et le remplissage de mortier à base de gravier disposés sur la tombe, appelé « hérissonnage ».  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.





**Fig. 4** Repositionnement des pierres de taille constituant le soubassement.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.

Puis l'élévation de la structure a été reconstituée. Deux pierres étant manquantes, deux nouveaux blocs ont été taillés afin de les remplacer. Les pierres ont été nettoyées et la peinture qui les recouvrait a été éliminée. Après une journée de séchage, les blocs ont été re-scellés à l'aide d'un mortier de chaux, suivant le schéma d'origine de la tombe (Figure 5). Un joint d'un centimètre a été réalisé entre chaque bloc.

**Fig. 5** Reconstitution de la partie en élévation de la structure.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.

Une fois les pierres posées, la partie centrale de la structure a été comblée avec des pierres issues du site et du mortier. Les blocs ont ensuite été enduits d'un

lait de chaux léger, et enfin la dalle funéraire, dont les lettres ont été rehaussées au pigment doré, a été remise en place. Une dernière couche de badigeon de chaux a été appliquée afin d'harmoniser l'ensemble de la construction (Figure 6). Enfin, la croix de pierre a été scellée sur la pierre tombale (Figure 7).

**Fig. 6** La structure en élévation recouverte d'un badigeon de lait de chaux.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.

**Fig. 7** Résultat des travaux après repositionnement de la dalle funéraire.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.

Cette opération a eu pour but de réhabiliter un monument funéraire partiellement disparu, mais également de maintenir le lien historique entre l'activité maritime réunionnaise et les lazarets.

La réhabilitation de cette tombe témoigne de la volonté de rendre hommage au Lieutenant de Vaisseau, et de permettre la conservation du patrimoine réunionnais en restant fidèle aux techniques architecturales du XIX<sup>ème</sup> siècle. En septembre 2014, un hommage officiel a été rendu au marin, avec la participation de la Marine Nationale et d'une descendante du Lieutenant.

**Fig. 8** La tombe de Paul Guéry à la fin des travaux de restauration par la Confrérie des Gens de la Mer, Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.

**Fig. 9** Cérémonie d'hommage au lieutenant Paul Guéry en septembre 2014.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer, 2014.



**Etapas de la restauration  
de la tombe de Paul Guéry, août 2014**  
Clichés : Cendrine Molina



**Achèvement de la restauration,  
une bouteille contenant 3 documents est posée  
à l'intérieur de la tombe, août 2014**  
Cliché : Cendrine Molina





Séquences de restauration de  
la tombe de Paul Guéry au Lazaret  
de la Grande Chaloupe, août 2014  
Clichés : Cendrine Molina







Fig.1



Fig.2



Fig. 3



#### 4.32 Restauration de la tombe du Capitaine Le Restif Des Tertres.

Le Capitaine au long cours Jean-Baptiste François Guillaume Le Restif Des Tertres (1821-1867) est un officier de marine originaire de Bretagne qui se reconvertit dans l'activité de planteur après s'être installé à Mayotte en 1851. Décédé à Saint-Denis de La Réunion, sa sépulture se trouve au cimetière de l'Est. (Géo référencement WGS 84 : 20°52.139'Sud 55°28.130'Est). Dans le cadre du programme de recensement des tombes de marins entrepris par la Confrérie des Gens de la Mer, et afin de valoriser le patrimoine maritime réunionnais, une opération de restauration de la tombe du Capitaine Le Restif a été mise en place. Le projet fut dirigé par Laurent Hoarau, Historien, avec l'autorisation des architectes des Bâtiments de France, et s'est déroulé les 10 et 11 mars 2016, année du 149e anniversaire de la disparition du Capitaine.

**Fig. 1** Vue de la tombe du Capitaine Le Restif Des Tertres avant les travaux de restauration. Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2015.

#### LE CAPITAINE LE RESTIF DES TERTRES

Jean -Baptiste François Guillaume Le Restif est né le 29 novembre 1821 à Lamballe, dans le département actuel des Côtes-D'Armor. A 24 ans, Le Restif s'inscrit à l'école d'hydrographie de Saint-Brieuc pour y suivre une formation de dix mois. Afin d'intégrer cette école, la jeune recrue a déjà dû effectuer plus de soixante mois de navigation à bord de navires français.

En mars 1846 Le Restif obtient son brevet de Capitaine au long cours, ce qui fait de lui un officier de marine autorisé à commander les bateaux de tonnage important durant les voyages de longues durées. En 1851, cinq ans après l'obtention de son brevet de pilote, Jean-Baptiste Le Restif prend le commandement du navire « le Druide » de l'armateur Th. Dubigeon, et fait escale sur l'île de Mayotte, alors protectorat français depuis 1841.

Frappé par la richesse des terres de Mayotte, et la potentialité économique de l'île, il décide de s'y installer comme planteur. Il remet le commandement de son navire au Capitaine Basset-Villéon, et acquiert le domaine d'Ajangua (à Vouzé), comprenant une usine située sur une propriété de 470 hectares, dont 99 hectares plantés de canne à sucre. Il acquiert par la suite à Voundzé une seconde usine ainsi que 152 hectares de terre. Enfin en 1859, le Capitaine achète à la Société Tomas une propriété à Vounzi

consistant en une habitation sucrière d'une valeur de 125 000 francs. En 1863, le Capitaine change de Patronyme et se nomme alors Jean Baptiste François Guillaume Le Restif Des Tertres. En 1867, à la fin de sa vie, le Capitaine Le Restif Des Tertres est le cinquième producteur de sucre de Mayotte, notamment grâce à son exploitant agricole de Vouzé-Ajangua, qui produit cette année-là 314 kg de sucre. Il est à la tête de 622 hectares de terre, dont 95 hectares sont cultivés de cannes à sucre, et son domaine sucrier emploie alors cent soixante-dix-neuf travailleurs.

**Fig. 2** Les vestiges de l'usine et de la cheminée à Ajangua à Mayotte, Vue depuis la route. Cliché : Morgane Legros, 2013.

Le Restif Des Tertres, Capitaine-planteur, demeurera seize ans à Mayotte, exportant son sucre par bateau à Nantes. En 1867, probablement atteint par la maladie, le Capitaine est transféré à l'hôpital militaire de Saint-Denis de La Réunion, où il décèdera à quarante-cinq ans le matin du 27 mars.

Sa sépulture se trouve au cimetière de l'Est à Saint-Denis. L'usine d'Ajangua sera concédée en 1848 et fermera définitivement ses portes 50 ans plus tard. En 1902, après l'échec d'une mise en vente du domaine, le matériel de l'usine sera laissé à l'abandon sur le site jusqu'à nos jours.

#### L'OPERATION DE RESTAURATION

La tombe est de forme rectangulaire, constituée de dix blocs basaltiques taillés sur lesquels repose une pierre tombale en marbre. L'édifice mesure 1,73 m de long et 0,85 m de large, pour 0,29 m de hauteur. La pierre tombale en marbre mesure 1,67 m de long, 0,78 m de large et 5,7 cm d'épaisseur. Une semelle de fondation horizontale apparaît, uniquement visible à droite de la tête de la tombe. L'ensemble est maçonné et un crépi plein recouvre la partie supérieure des blocs entourant la tombale en marbre. Sur la plaque de marbre sont gravées neuf lignes constituant l'épithaphe : [ICI GÎT/ M. LE RESTIF DES/ TERTRES/ CAPITAINE AU LONG COURS/ NE LE 24.9bre A LAMBALLE/ DEPT DES COTES DU NORD/ DECEDE LE 27 MARS 1867/ A ST DENIS/ SOUVENIR D'UN AMI], accompagnée de la représentation d'une aiguille de boussole, ainsi que d'une croix peinte en noir, sans doute postérieure à l'ensemble.

**Fig. 3** Détail de l'aiguille de boussole gravée sur la dalle de marbre. Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2015.

On observe que plusieurs pierres sont désolidarisées, notamment la pierre d'angle à gauche de la tête de la tombe qui laisse apparaître un espace de 5 cm (Figure 4). Une grande partie de l'assemblage est déjointée, et le crépi fissuré par endroit.





Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11

**Fig. 4** Avant l'opération, les blocs descellés à gauche de la tête de la tombe.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2015.

Dans un premier temps un dégagement du périmètre de la tombe sur 40 cm de large et 30 cm de profondeur a été réalisé, et la terre mise en réserve. Les pierres du socle et la dalle en marbre ont été lavées à l'aide d'un savon-pâte sans solvant contenant des micro-billes végétales et minérales. Les pierres instables ont été ôtées (Figure 5), puis re-scellées grâce à l'injection d'un coulis de mortier de chaux dans les joints, visant à assurer la stabilité du socle de pierre (Figure 6).

**Fig. 5** Dégagement du pourtour de la tombe et extraction des pierres instables.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2016.

**Fig. 6** Injection d'un coulis de mortier visant à re-sceller les pierres du socle.  
Cliché : Éric Venner De Bernardy De Sigoyer, 2016.

Les joints ont par la suite été lissés (Figure 7), et l'ensemble des pierres recouvertes d'un badigeon au lait de chaux en deux couches (Figure 8).

**Fig. 7** Lissage des joints et badigeonnage au lait de chaux.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2016.

**Fig. 8** Badigeonnage de la structure au lait de chaux.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2016.

Un mélange de mortier de gravier a ensuite été injecté dans la tranchée entourant la tombe afin de stabiliser la construction. Des pierres de plage ont été ajoutées aux angles. Enfin, après un ponçage léger au papier de verre à grains fins (Figure 9), un nettoyage et un brossage de la dalle au savon, la terre a été remise en place par tassement manuel.

**Fig. 9** Ponçage léger au papier de verre fin.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2016.

**Fig. 10** Nettoyage de l'édifice en fin d'opération.  
Cliché : Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, 2016.

Cette opération a permis de redécouvrir l'histoire du Capitaine Le Restif Des Tertres, Capitaine au long

cours devenu planteur à Mayotte, et qui s'éteindra à La Réunion en 1867. La restauration de cette tombe a été l'occasion de valoriser et de permettre la conservation d'un élément du patrimoine funéraire et maritime réunionnais. Cette mission s'inscrit dans le programme de restauration de tombes de marins mené par la Confrérie des Gens de la Mer, comprenant notamment la restauration de la tombe de Paul Guéry en 2014, et la restauration de la tombe d'Hector Moïse Dubet au Lazaret de La Grande-Chaloupe prévue en septembre 2016.

**Fig. 11** Une partie des membres de la Confrérie, Christol, Sylvain, Morgane, Nathalie, Laurent, Éric, en charge des travaux  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer 2016.





**Vue générale du cimetière de Mahé (Seychelles)**  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

#### 4.33 Mission d'enquête sur les migrations humaines et les liens maritimes entre La Réunion et les Seychelles

En 2012-2013, la Confrérie a mené une mission d'enquête sur les liens humains et maritimes entre La Réunion et les Seychelles. Soutenu par le Conseil Régional de La Réunion, le Conseil Général de La Réunion et la DACOI, ce projet a notamment nécessité le déplacement aux Seychelles, en juillet 2012 puis en janvier 2013.

**Cette mission a reposé sur trois niveaux de prospection :**

- Archives, bibliographie et iconographie (archives, bibliothèques et musées de La Réunion et Seychelles)
- vestiges archéologiques (cimetières et habitations des Seychelles)



**L'équipe de la Confrérie en charge de cette mission**  
**Stéphan, Jehanne, Jean Pierre, Patrick, Éric**  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

- enquêtes orales (familles seychelloises)  
Au terme de ce projet, auquel ont participé Jean-Pierre Bellanger, Patrick Guillet, Jehanne-Emmanuelle Monnier et Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, la Confrérie a produit un ouvrage et une exposition accompagnée d'un film, qui ont été présentés à la Villa du Département à Saint-Denis, lors des Journées Européennes du Patrimoine en septembre 2013.



**Rencontre avec les habitants, certains sont descendants de Réunionnais ayant migrés aux Seychelles**  
Clichés : Confrérie des Gens de la Mer



#### CONTEXTE HISTORIQUE

Depuis le premier peuplement des Seychelles par les Français en 1770, et jusqu'à l'aube du XX<sup>ème</sup> siècle, les Créoles de La Réunion ont entretenu des relations étroites avec l'archipel voisin. Le rattachement des Seychelles au domaine colonial britannique à partir de 1815 n'a pas coupé les liens avec La Réunion restée française.

Bien que l'accent soit généralement mis sur la colonisation des Seychelles par des habitants de l'Île Maurice, de nombreux Réunionnais ont également fait souche aux Seychelles. Planteurs, ouvriers, commerçants, esclaves : les Réunionnais prirent une part active dans la formation de la société seychelloise. Des Seychellois ont également effectué le voyage inverse et se sont fixés sur l'Île de La Réunion au cours du XIX<sup>ème</sup> siècle. Il existe donc un véritable cousinage entre les familles réunionnaises et seychelloises, dont témoignent certains patronymes communs.

Ces échanges humains se sont réalisés exclusivement par la mer. Les eaux de l'archipel des Seychelles conservent la trace d'une importante activité maritime, à travers de nombreuses épaves. Quelques-uns de ces navires provenaient de La Réunion. De même, on peut encore deviner, sur les côtes réunionnaises, les vestiges du « patent slip » créé par des Seychellois.

#### CONDITIONS D'ENQUÊTE

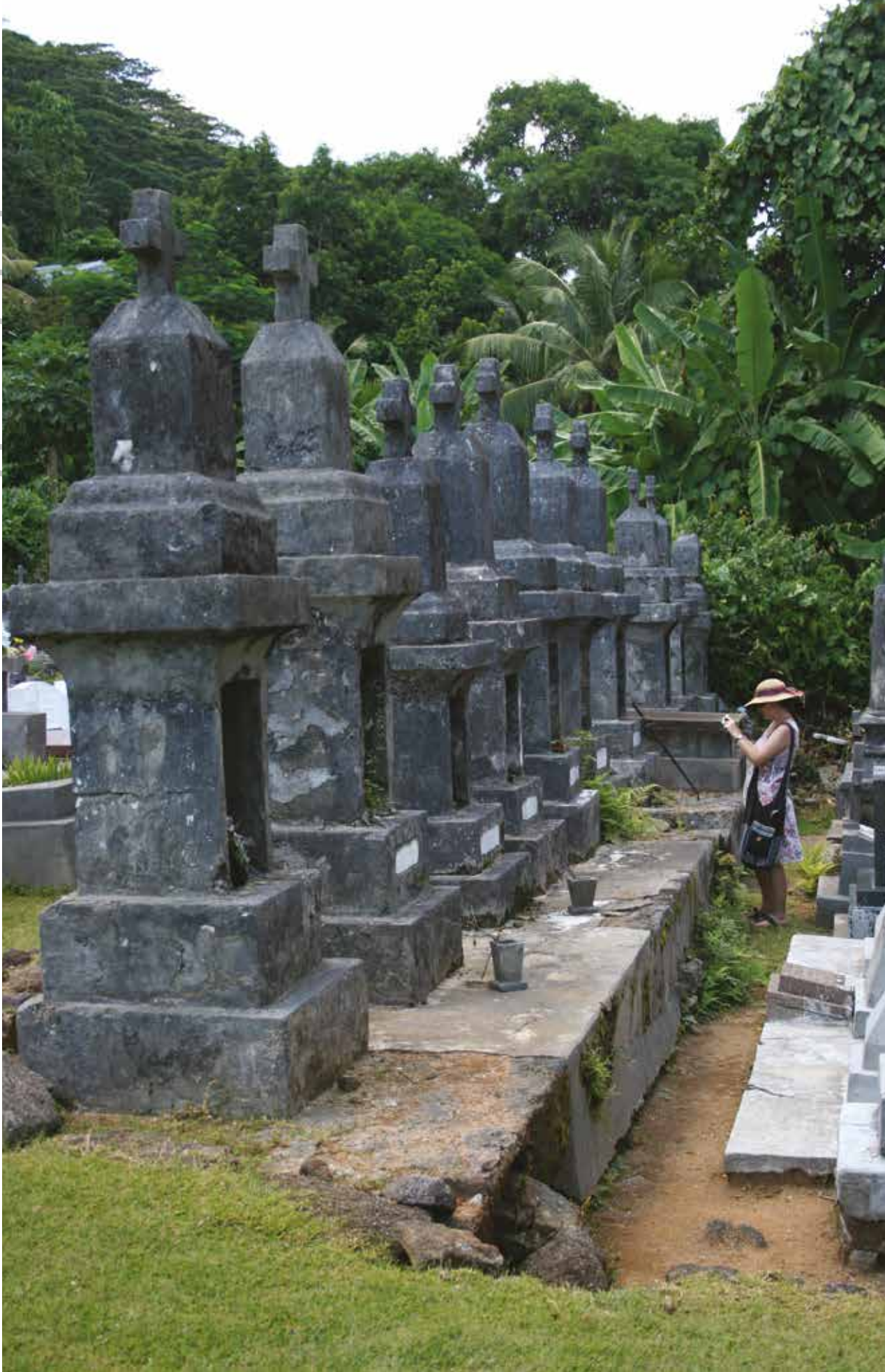
Cette mission a nécessité une longue étape préparatoire en bibliothèques et aux archives car aucune recherche n'avait été menée jusque-là sur les migrations de populations entre La Réunion et les Seychelles.

Il s'agissait de retrouver toutes les occurrences de Réunionnais ayant fait souche aux Seychelles ainsi que des rares Seychellois ayant effectué le voyage inverse. Le recensement des Réunionnais s'étant établis aux Seychelles entre 1770 et 1900 s'est basé essentiellement sur une enquête généalogique fine, afin de garantir le lieu de naissance des individus, d'éliminer les doublons et de limiter les erreurs d'identité. La recherche s'est également appuyée sur des courriers et documents conservés aux archives de La Réunion et des Seychelles.

En ce qui concerne l'activité maritime, et notamment le recensement des naufrages dans les eaux seychelloises, travail qui n'avait jamais été réalisé jusque-là avec un si grand degré de précision et d'exhaustivité, il s'est basé sur une lecture bibliographique extensive et la recherche de quelques rapports de naufrages aux archives. Il s'agissait là encore d'éliminer les nombreuses erreurs ou approximations publiées jusque-là. La seconde étape, tout autant essentielle, a consisté à rechercher les traces archéologiques sur le terrain.

L'équipe de la Confrérie s'est attelée à retrouver tous les cimetières abritant des tombes de Réunionnais, sur les îles de Mahé, Praslin, La Digue et Curieuse. Ensuite, il s'agissait d'identifier les tombes, afin de croiser les informations avec celles qui avaient été préalablement collectées dans les archives. Cette enquête de terrain a permis de retrouver des cimetières privés abandonnés et oubliés, ainsi que de recenser des colons Réunionnais qui n'étaient pas apparus dans l'enquête aux archives.





Séquences d'inventaire dans un cimetière de Mahé  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



Relevés d'építaphe  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

L'enquête de terrain s'est aussi portée sur les vestiges d'habitations ayant appartenu à des Réunionnais, ainsi qu'à tout autre trace laissée par les Réunionnais aux Seychelles, même si ces vestiges sont maigres. Enfin, l'équipe de la Confrérie a réalisé un relevé exhaustif des toponymes seychellois d'origine réunionnaise. En revanche, il n'a pas été possible de mener de prospection archéologique sous-marine sur des épaves. L'enquête orale s'est révélée très riche humainement. Elle a consisté à retrouver des familles préalablement identifiées comme descendant de Réunionnais, mais s'est aussi effectuée grâce au hasard de rencontres et par le bouche-à-oreille. L'équipe de la Confrérie a pu rencontrer les descendants de deux familles réunionnaises installées à Mahé, deux autres à Praslin et enfin deux dernières à La Digue, ce qui en fait un échantillon bien représentatif. L'équilibre est également respecté dans l'origine sociale des familles puisque certains Réunionnais se sont installés aux Seychelles comme colons importants, d'autres étaient modestes ou même bannis.

L'enquête orale s'est attachée à faire ressortir le souvenir des ancêtres réunionnais dans les familles seychelloises d'aujourd'hui, elle a permis de mettre en lumière des traditions seychelloises venues de La Réunion et ce fut aussi l'occasion de collecter des photographies anciennes.

Ouvrage réalisé après la mission  
par Jehanne Emmanuelle Monnier.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



RÉSULTATS

A l'issue de cette mission internationale, la Confrérie a produit un livre et une exposition accompagnée d'un film retraçant l'enquête de terrain. Le résultat le plus significatif de l'enquête conduite par la Confrérie consiste en la réalisation des premières études et cartographies, ainsi que des recensements les plus exhaustifs à ce jour, sur plusieurs sujets. Il s'agit donc d'un travail de référence, d'une contribution majeure à l'histoire humaine et maritime des îles de l'océan Indien.

Les résultats les plus importants sont :

- Etablissement d'une liste vérifiée de migrants Réunionnais vers les Seychelles, soit 258 notices individuelles contenant toutes les informations collectées à ce jour sur chaque individu. Cela permet de ré-estimer la part des Réunionnais aux Seychelles, et invite Réunionnais comme Seychellois à (re)découvrir le destin de certains de leurs ancêtres voyageurs.
- Recensement systématique de toutes les tombes encore visibles de Réunionnais inhumés aux Seychelles de 1770 à 1900.
- Identification et cartographie de toutes les localités seychelloises où des Réunionnais se sont installés.
- Recensement systématique et cartographie, île par île, des navires naufragés sur les côtes seychelloises, en y incluant toutes les circonstances connues (nom, date, pavillon et anecdotes éventuelles)





DEUXIÈME PARTIE

# LA CONFRERIE DES GENS DE LA MER



Préface



Cliché : collection privée

Jean Marc Charel  
PRÉSIDENT DU COMITÉ RÉGIONAL  
D'ETUDES ET DE SPORTS SOUS-MARINS

Qu’elles soient sous formes d’épaves de navires, de ponts débarcadères, de canons, d’ancres ou qu’elles revêtent d’autres formes plus immatérielles, ces vestiges constituent une part importante de notre histoire et de notre mémoire qu’il nous est nécessaire non seulement de connaître finement mais aussi de transmettre.

Le milieu subaquatique est paradoxalement favorable à la conservation et préserve les objets des actions humaines bien souvent destructrices. Les éléments organiques et minéraux y sont à l’abri de l’oxygène et de la lumière, les organismes biologiques y restent souvent parfaitement conservés offrant ainsi des possibilités d’études et d’analyses particulières.

Car l’enjeu patrimonial est bien là : se tourner vers le passé afin de ne pas oublier tous ceux qui nous ont précédés, revenir au présent pour l’étudier au plus près de la réalité avec les moyens d’analyse les plus contemporains, et enfin se projeter dans le futur pour agir et construire à destination de ceux qui nous succéderont.

Au sein de la Fédération française d’études et de sports sous-marins (FFESSM), l’activité archéologique subaquatique et sous-marine fait partie des nombreuses possibilités de découverte, de sensibilisation, de connaissance, d’étude, de valorisation et de transmission des patrimoines naturels et culturels des étangs, des lacs et des rivières ainsi que des mers et des océans qui nous entourent. Au final, plonger dans ces termes, combine l’intérêt patrimonial collectif avec le plaisir individuel sous l’eau.

Les 20 ans de la Confrérie des gens de la mer que nous fêtons cette année se conjuguent ainsi avec les 40 ans du Comité régional d’études et de sports sous-marins de La Réunion (Cressm) à travers les actions de la commission régionale d’archéologie sous-marine. L’activité de cette dernière, régulière depuis le milieu des années 70, permet aujourd’hui de mieux comprendre les relations que le Réunionnais entretient avec la mer depuis son installation définitive sur l’île en 1663 et de contribuer à sa reconnaissance identitaire par lui-même et par les autres.

Ce partenariat ainsi engagé réussit aussi à mutualiser les efforts des deux organismes et permet aujourd’hui de disposer de résultats et témoignages dont on ne peut plus faire l’impasse lorsqu’il s’agit d’évoquer le patrimoine culturel immergé à La Réunion.

Articles, rapports d’opérations archéologiques, expositions, animations, conférences, films, etc. sont autant de supports réalisés conjointement par la Confrérie et la commission régionale à un tel point que les entités finissent par se confondre parfois. Qui est à la Confrérie et qui est à la commission régionale ? Qu’importe, l’essentiel est que ces énergies convergent et apportent le meilleur qui lui-même se renforce chaque jour.

On ne peut que se féliciter de pouvoir participer à cet élan digne de tous les éloges, de l’accompagner dans son développement et de le présenter publiquement, comme pour cet anniversaire.





Plongeur photographe de la Confrérie des Gens de la Mer  
sur le Safran dit la porte, à Cap La Houssaye.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

## CHAPITRE 1

---

### ASSOCIATION ET PATRIMOINE



#### Naissance d’une aventure humaine et « historique »

La Confrérie des Gens de la Mer est une association loi 1901 fondée le 25 juin 1996. 20 ans après, nous pouvons dire qu’elle est née tant par passion que par nécessité : Passion des fondateurs, une bande de copains avant tout, et nécessité de valoriser un patrimoine dont peu de gens percevaient l’étendue et la richesse.

La Confrérie des Gens de la Mer par sa vocation patrimoniale, est un acteur particulier sur le territoire réunionnais. Au travers de ce chapitre, nous vous proposons quelques clés de contexte qui permettent de plonger dans les débuts de son histoire et d’en éclairer quelques étapes.

Puis vous découvrirez l’histoire d’une aventure associative ; de sa création à nos jours. Ancrée dans son territoire, elle se veut au service de tous.





# Associations et patrimoines à La Réunion

Le regard porté par les associations à cette notion à la physionomie variable, porte des enjeux qui la rendent très dynamique sur le plan identitaire, légal et institutionnel. Bien entendu, cette dynamique peut se faire seule ou de manière spontanée. Elle s’appuie également sur l’État dans son rôle de préservation et de valorisation culturelle. Les associations à vocation patrimoniale, sur le plan local, vont considérer leur ancrage territorial et construire leur rapport au patrimoine, ce qu’on va considérer comme un rapport polycentré. D’autres vont se placer dans une relation presque exclusive au patrimoine : c’est le cas de la Confrérie des Gens de la Mer.

Un élément commun, une ligne directrice semble se dessiner, celle de la (re)connaissance de l’élément support comme un bien commun à connaître et à partager. L’État construit une vision du patrimoine autour de l’objet alors que les associations font vivre ce patrimoine : C’est dans l’action qu’elles se distinguent. La Confrérie fait émerger un champ nouveau que les chercheurs classent dans les « nouveaux patrimoines ».

## La patrimonialisation par l’État : Eléments de repère dans le contexte réunionnais

A La Réunion, le processus de patrimonialisation est apparu tardivement est s’est déroulé dans un premier temps autour d’une logique de reconnaissance des objets culturels matériels laissant peu de place à la reconnaissance des objets culturels immatériels.

En effet, entre 1961 et 1999, les questions de reconnaissance d’objets culturels au patrimoine sont uniquement une affaire d’État à La Réunion. La création de différentes instances étatiques comme la Commission des Monuments Historiques et des Sites de La Réunion en 1961, la création de la DRAC en 1981 pour les grandes étapes, instaurent à La Réunion une politique d’inscription d’objets culturels matériels bâtie essentiellement au patrimoine national. De 1979 à 1995, les Services départementaux de l’architecture (SDA) sont

Badigeon sur la tombe de Paul Guéry  
au Lazaret de la Grande Chaloupe  
Journée Européenne du Patrimoine 2015  
Cliché : Cendrine Molina



à l’origine à La Réunion de 35 protections en milieu urbain dont la majorité sont des villas créoles.

La notion de patrimoine tend progressivement à s’ouvrir jusqu’à étendre dans son acception même. Comme l’affirme le chercheur Anne-Marie Guérin « jusqu’ dans les années 1980, l’État était le principal acteur patrimonial : la multiplication des intervenants associatifs et l’émergence des pouvoirs locaux dans le domaine patrimonial posent la question du passage d’un acteur public unique de la patrimonialisation à de multiples acteurs, d’un patrimoine national à des patrimoines localisés alors que la notion de patrimoine renvoie à des enjeux politiques et à des notions comme celles de collectif et de territoire. ». Les Journées du Patrimoine, instituées en 1984, viennent renforcer la présence de ces acteurs multiples dans leur rôle d’animation sous tutelle de l’État.

## La patrimonialisation par l’association : Le contexte réunionnais

Créé en 1996, la Confrérie des Gens de la Mer apparaît dans ce paysage avec un support original : son objet d’étude est le patrimoine maritime et en particulier sous-marin. L’association, notamment par ses travaux de recherches d’identification de naufrages, plus de 250, ses déclarations d’épaves, plus de 70 en 20 ans, participe à la patrimonialisation de ces objets marins et sous-marins. Patrimonialisation dans une époque où la perception de la mer comme un espace culturel n’est encore qu’à l’état embryonnaire à La Réunion.

Comme dans beaucoup d’associations, elle permet de mailler plusieurs mondes : les professionnels et les amateurs de plongée, des historiens, des archéologues, des étudiants, des retraités... Une spécificité se dégage malgré tout : son action sous-marine nécessite une compétence technique en tout cas une formation que l’on ne retrouve pas chez d’autres structures associatives. Son action sur un sujet spécifique, reconstruire le lien des Réunionnais à la mer, la place dans un premier temps à contre-courant du débat local autour de la question du patrimoine matériel et immatériel. Il s’agit pour l’association de mener une action d’inventaire, d’élargir le champ des connaissances. Cette démarche conduit à la publication en 2005 de « Mémoires Océanes : patrimoines maritimes de l’île de La Réunion », édité par la Confrérie des gens de la Mer dans la collection de l’Inventaire.

Un débat important autour du patrimoine s’installe dans la période 2004-2010, la Région Réunion porte le projet de construction d’un musée sans objet : la Maison des Civilisations et de l’Unité Réunionnaise (MCUR), le Conseil Général lance la restauration du Lazaret I de La Grande-Chaloupe. Ces deux démarches touchant au patrimoine matériel et immatériel ne se connectent pas au risque même de percevoir les deux projets comme concurrents alors qu’ils ne touchent pas le même objet. Dans le champ local, les acteurs et les compétences autour des questions du patrimoine se diversifient avec la signature d’une Charte pour la sauvegarde et la valorisation du patrimoine culturel réunionnais en 2006 par le Préfet, le Président de







Plongeurs de la Confrérie des Gens de la Mer  
sur « le Safran » dit la porte par les créoles  
entre Saint-Gilles-les-Bains et Cap La Houssaye  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

Région, la Présidente du Conseil Général et le Président de l'association des Maires du département de La Réunion et le transfert des compétences de l'Inventaire à La Région Réunion en 2007. Enfin on voit inscrit pour la première fois à l'inventaire du Patrimoine mondial de l'Humanité un objet culturel immatériel le Maloya en 2009 et par la même l'apparition de l'UNESCO comme nouvel acteur à La Réunion

autour des questions de patrimonialisation. Dans ce contexte, l'association proposera pour les Journées Européennes du Patrimoine de 2009, une exposition au Lazaret de La Grande-Chaloupe : « Avant le lazaret, le voyage » : conditions de traversée et pratiques maritimes liées aux usagers des lazarets, 1863-1938 (Olivier Fontaine, Jehanne Emmanelle Monnier, Laurent Hoarau).

## Le projet associatif de la Confrérie des Gens de la Mer

### Les influences avant la création de la Confrérie

Un homme en particulier a été visionnaire. Très vite, il a compris qu'un pan entier de l'histoire réunionnaise risquait d'être oublié à jamais et qu'il convenait de se structurer pour lui donner la place qu'il mérite.

Il s'agit d'Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, Président fondateur de la Confrérie, toujours en exercice. Avec lui, d'autres se sont laissés « embarquer » dans l'aventure, Stéphane Aubert, acteur prépondérant de la première « vague » aujourd'hui vice-président, Jean Pierre Bellanger, « l'homme poisson », chef des opérations Hyperbares.

Bercé par les récits de naufrages et d'histoires de mer que lui racontait son père, Éric Venner De Bernardy de Sigoyer a toujours baigné dans une ambiance maritime exacerbée. Enfant, sa famille avait pour tradition, comme de nombreuses familles créoles, de passer le dimanche à la plage, sur la côte Ouest. La fratrie jouait avec un bateau à rames, pensant imiter leur père qui les emmenait souvent sur son bateau de plaisance en coque métallique, nommé Sabot. Ils ont grandi AVEC la mer. Adulte, Éric, comme son père l'avait fait en son temps, a choisi de faire son service militaire dans la Marine Nationale, chez les fusiliers marins. En 1978, il part pour le Centre de Formation de la Marine d'Hourtin près de Bordeaux, puis pour l'École des fusiliers marins de Lorient et enfin il est affecté à la Compagnie de protection du port de Brest. De retour à La Réunion, il fait sa vie comme on dit. Il découvre plus avant son environnement marin, il plonge, et vit la mer au quotidien.

En 1990, il intègre l'Office Départemental des Sports, l'ODS. Immédiatement, il y développe les activités liées à la mer : la pêche sportive, la pêche aux « squales », on parle déjà des épaves, de la nécessité d'un musée dans la mer, le tout sur un fond de sécurité. Sans le savoir, Éric avait jeté les fondamentaux de la Confrérie.



### La création de la Confrérie des Gens de la Mer

Dans le cadre de ses activités professionnelles et de la préparation d'une épreuve de Triathlon à Saint-Denis, Éric Venner rencontre Stéphane Aubert, plongeur et triathlète. « Une amitié s'est tout de suite nouée. On se retrouvait régulièrement pour des activités sportives, puis nous avons commencé à plonger ensemble et faire nos premières prospections, par passion » nous dit Éric. Quant à Stéphane, passionné de la mer depuis toujours dit « c'est la rencontre avec Éric, qui m'a permis de découvrir la richesse patrimoniale maritime de l'île. J'ai développé un nouveau regard sur le monde subaquatique et depuis je plonge autrement. J'ai commencé à m'interroger sur la présence de canons, de vestiges que je pouvais voir lors de certaines plongées. Je sentais qu'il me fallait passer de plongeur-loisir à plongeur-acteur ».



Éric et Michel Venner de Bernardy de Sigoyer à la Saline les Bains.  
Michel est devenu Directeur des ports de plaisance  
Collection privée



Éric Venner de Bernardy de Sigoyer et Stéphane Aubert en 1996.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



Toujours en 1996, Stéphane Aubert se souvient d'ailleurs d'une épreuve de triathlon dans la baie de Saint-Denis où une embarcation de sécurité a chaviré sur la grève alors qu'il n'y avait qu'une légère houle. Cela montrait bien les difficultés rencontrées par les premiers arrivants pour débarquer sur l'île. Stéphane y voit un signe avant-coureur de la nécessité de mieux comprendre l'organisation maritime de l'époque.

En juin 1996, l'idée de créer une association est devenue une évidence. Les premiers membres, ils sont huit, sur le procès verbal, sont avant tout des copains qui ont la particularité d'avoir un savoir-faire et des compétences nécessaires à ce projet : un géomètre, un maître-nageur, un président de club de kayak, un enseignant, un graphiste, des plongeurs...

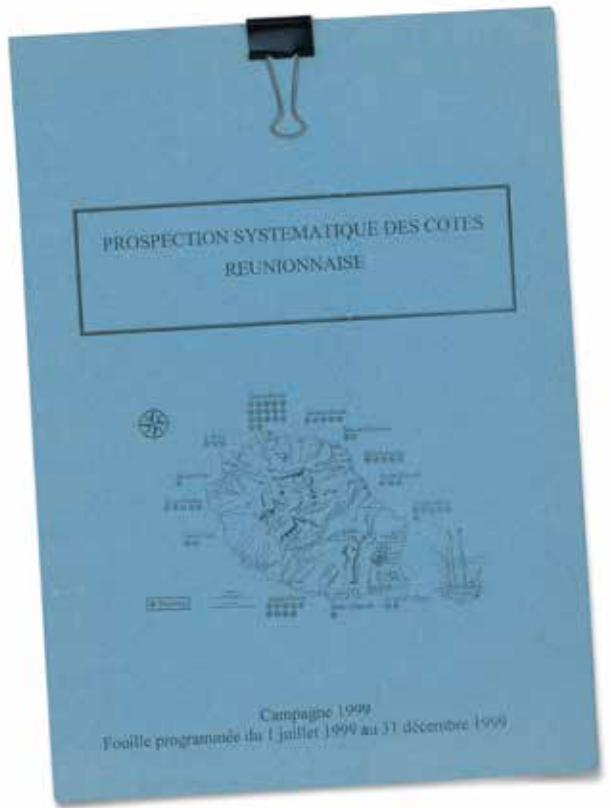
« Nous étions convaincus, ou plutôt, j'ai su les convaincre que nous ne pouvions pas rester sans rien faire. Vivre sur une île où il n'y a pas de musée de la mer, où il est impossible de prendre un bateau pour en

faire le tour. Et lorsque je posais des questions sur tel ou tel bâtiment ou structure à des habitants, comme à Sainte-Rose au sujet du monument Corbett, personne ne pouvait m'en raconter l'histoire. Il nous fallait agir, mais par quoi commencer ?». Stéphane avoue s'être laissé emporter par la passion d'Éric pour son île et partageait les mêmes constats « Depuis toutes ces années, Éric est le Fédérateur de tous ces passionnés qui nous ont rejoint, on ne cherche pas tous la même chose, en revanche on va tous dans la même direction : mettre en valeur, faire connaître ce passé maritime souvent oublié des habitants de l'île ». Très vite, l'équipe mesure le chantier gigantesque face à elle tout en appréhendant les exigences de l'archéologie sous-marine et les difficultés liées à l'environnement de l'océan Indien tout d'abord. En effet, les épaves sont souvent près des côtes, les recherches se font en milieux hostiles, périlleux. De plus, la réglementation en matière d'archéologie sous-marine est lourde, complexe. « L'archéologie sous-marine n'est pas une balade sous l'eau, c'est une tâche difficile. Il nous faut nous structurer, nous organiser. Tout seuls, nous n'y arriverons pas, surtout face à un grand public et des élus qui n'ont pas conscience de l'existence et de la richesse du patrimoine maritime réunionnais ».

**Alors quoi de mieux que la presse pour sensibiliser ce vaste public ?** Le Quotidien (journal quotidien réunionnais) propose à la Confrérie de publier un article une fois par mois dans sa page « le QUOTIDIEN De la Mer ». La Confrérie parle chaque mois d'une épave avec un visuel ou une image, et un court article.



La magie opère. La Confrérie recueille des témoignages. Les habitants viennent spontanément raconter leurs histoires, leurs souvenirs. « J'ai senti la force de notre idée et l'intérêt des Réunionnais pour leur patrimoine. Puis un jour, un témoignage, m'a marqué. Nous recevons une lettre de Madame Marie Antoinette Soubou qui nous explique que son père était le propriétaire de l'ELISE\*, célèbre bateau à La Réunion. Un lien se crée, elle partage avec nous des documents, des informations, les fondamentaux à notre réussite étaient là et la confiance de la population aussi ».



## La première « vraie » opération

En 1997, l'équipe des bénévoles de la Confrérie, commence ses recherches afin d'établir un recensement des naufrages et échouages sur les côtes réunionnaises. Près de 180 situations sont établies. Le potentiel de travail est là. Le 11 mai 1998, le DRASSM, signe la première convention avec la Confrérie, l'autorisant à mettre en œuvre une opération sur un semestre en 1999. L'opération sera une réussite et un premier rapport de 228 pages est rendu. Une grande première à La Réunion.

## La création de la Commission Régionale d'archéologie

C'est à cette époque que la Confrérie renforce son équipe par l'arrivée de plongeurs et notamment celle de Jean-Pierre Bellanger, moniteur de plongée, ami de Stéphane Aubert. Éric Venner se rend en métropole à la FFESSM, Fédération française d'études et de Sports Sous-Marins, à La Grande-Motte. Il évoque, auprès de la Commission Nationale d'Archéologie dirigée par Serge Ximènes, les problématiques rencontrées à La Réunion. Un espoir naît : avoir plus de moyens et être accompagné.

\* voir page 74





Dépose de la première ancre sur jardin archéologique, 1996,  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer



### Se former, former les autres

Afin d’avoir plus de poids, lors du montage des dossiers d’autorisation et de financements auprès des collectivités, la Confrérie se confronte à un problème de légitimité. Le fameux : « Qui êtes-vous pour faire cela ? » Aussi, l’idée de suivre des formations s’impose. La légitimité viendra du sérieux, de la démarche scientifique et aussi des nouvelles compétences que l’équipe de la Confrérie importera à La Réunion. Éric Venner, Stéphan Aubert, Jean-Pierre Bellanger, partent à Marseille en août 1998 afin de suivre leurs premières formations auprès du G.R.A.S.M, Groupement de recherche archéologique sous-marine. Sur cette période de stage, ils obtiendront pour les uns, un brevet élémentaire d’archéologie subaquatique, pour les autres en supplément, un brevet d’animateur 1er échelon. Le 27 août 1999, Éric Venner obtient son brevet d’initiateur Fédéral d’archéologie subaquatique (le N°66/99).

Se former était une première étape importante, mais comment former les autres ? Dès 1998, l’équipe met en place « le jardin archéologique » situé face au port de Saint-Gilles-les-Bains. Il accueille sur un fond d’environ 6 mètres plusieurs objets d’étude, ancrs, canons,

chaînes... provenant de différents sites de l’île. Sa création a fait l’objet d’un projet à part entière, soumis lui-même à de nombreuses autorisations.

La première ancre a été mise en place de manière empirique, grâce à l’ingéniosité des uns et des autres. Stéphan raconte volontiers que la chance leur a souri. Le radeau a accompli sa mission au départ. Hélas arrivé à l’emplacement prévu, sans explication le radeau a chaviré et l’ancre est miraculeusement tombée à l’endroit prévu.

Suite au cyclone Gamede, des ancrs ont été mis à jour sur la plage de Saint-Paul. On suppose que leur présence servait à maintenir les haubans du mât pavillon du débarcadère de Saint-Paul. La Mairie entreposait différents vestiges maritimes dans ses réserves. La Confrérie a demandé à récupérer certaines pièces afin de les remettre dans l’eau. Suite à l’aventure aléatoire du radeau, le renfort de la Marine Nationale a été demandé et accordé. Ainsi pour les autres pièces comme les canons et les ancrs, la mise en place a été facilitée.

Entièrement dédié à la formation des plongeurs, aujourd’hui, ce site fait également l’objet de « circuits découvertes ».

Illustration Patrick Drieu

### Le jardin archéologique de Saint-Gilles a pour objectifs de :

**1. Former les futurs plongeurs archéologues à**

- l’utilisation des outils de base en archéologie (suceuse à eau)
- l’initiation à la triangulation (principe de repérage dans l’espace)
- se former aux croquis et à la restitution des données collectées au fond
- maîtriser les techniques de relevage au parachute
- poser un carroyage\*
- apprendre à voir, à savoir observer, à savoir protéger le site et à utiliser un appareil photo en situation de recherches archéologiques

**2. Sensibiliser les futurs plongeurs au respect de l’environnement récifal.**

Ce qui implique qu’il n’y ait pas d’action de fouilles sauvages autour de l’île ni de prélèvement

**3. Donner la possibilité à tous les plongeurs de La Réunion d’accéder à ce site** soit en P.M.T. soit en scaphandre, afin de voir des vestiges historiques maritimes







Formation des plongeurs au Cap La Houssaye, 2014,  
Cliché : Stéphane Aubert

## Anticiper l'évolution législative en matière d'archéologie

L'archéologie sous-marine est souvent exercée par des amateurs éclairés qui deviennent des « inventeurs » c'est-à-dire des découvreurs d'épaves. Alors que depuis 1972, portée par l'effet « Cousteau », l'archéologie sous-marine est en plein essor en France, le fantasme de la chasse au trésor, amène certains à des pratiques abusives voire à des pillages. Aussi la réglementation se renforce tant dans les pratiques et autorisations liées aux fouilles qu'en matière de qualification des plongeurs.

La législation précise dans l'article 3 de la loi du 1er décembre 1989 que « Toute personne qui découvre un bien culturel maritime (gisement, épave, vestige, objet isolé présentant un intérêt archéologique) est tenue de le laisser en place et de ne pas y porter atteinte. Elle doit dans les 48 heures de la découverte ou de l'arrivée au port, en faire la déclaration à l'autorité administrative » (administrateur des Affaires Maritimes). Toute prospection ou fouille sous-marine doit être soumise à une autorisation délivrée par le Ministère de la Culture, par l'intermédiaire du D.R.A.S.S.M ( Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines), du C.N.R.A (Conseil National de la Recherche Archéologique) ou pour un sondage, de la D.R.A.C (Direction Régionale des Affaires Culturelles).

La Confrérie a fait 65 déclarations en 20 ans d'exercices. L'association s'attache également à accompagner, toute personne qui en ferait la demande, dans ses démarches administratives et éventuellement dans les recherches historiques ou documentaires qui en découlent.

Autre point règlementaire important, celui du niveau de formation des plongeurs qui permet de participer aux missions d'archéologie sous-marine. Depuis 1993, les plongeurs effectuant des travaux d'archéologie doivent être en possession d'un Certificat d'Aptitude à l'Hyperbarie (C.A.H mention B, classe 0 jusqu'à 12 m, classe I jusqu'à 30 m de profondeur, classe II jusqu'à 50 m, et classe III au-delà de cette profondeur). Le DRASSM le rappelle à La Réunion par une lettre datant de 1999.

Le Certificat d'Aptitude à l'Hyperbarie est complété par un livret individuel, dans lequel figurent les renseignements civils, le certificat d'aptitude médicale, les qualifications et l'enregistrement des interventions et des missions. Les examens médicaux sont nombreux : analyse sanguine, cardiologique pneumologique, neurologique, radiologique, examens accompagnés d'un test d'effort, ORL et finissent par une simulation d'une plongée de 30 mètres dans un caisson hyperbare. Il en existe un seul à La Réunion, au Centre Hospitalier Sud Réunion à Saint-Pierre. C'est dire qu'il faut être particulièrement en forme pour exercer sa passion.

Éric Venner, Stéphane Aubert, Jean-Pierre Bellanger partent à Marseille afin d'obtenir leur Certificat d'Aptitude à l'Hyperbarie. Stéphane nous raconte :  
« A Marseille, les épaves évoquent une autre époque, un état de conservation supérieur à ce que je voyais à La Réunion. Je mesurais les difficultés liées à la plongée dans l'océan Indien. Grâce à cette formation, nous avons créé notre propre matériel d'archéologie sur les conseils des formateurs, comme la « Suceuse » qui a été réalisée grâce une lance à incendie, un « Y » en PVC et du béton. D'ailleurs, elle fonctionne toujours aujourd'hui. Les moyens manquaient et nous regorgions d'idées créatives et efficaces. A Chaque opération, nous améliorons encore le matériel »

Éric en profite pour passer son stage d'Instructeur en Archéologie Subaquatique, et deviendra en 2011 Instructeur National, le seul à La Réunion. Depuis, des plongeurs se forment régulièrement à l'archéologie sur l'île de La Réunion.

## Une association culturelle et non un club de plongée !

Même si les éléments liés à la plongée, à la formation et à la législation ont été prenants, la Confrérie est une association Culturelle, elle n'est pas un club de plongée. La structure a pour but la revalorisation du patrimoine

maritime. Elle est un outil au service du patrimoine réunionnais. Les épaves sont une partie importante de nos actions, certes, la Confrérie envisage l'archéologie de façon bien plus large. Comme vous avez pu le découvrir dans la première partie de cet ouvrage, derrière un naufrage, il y a parfois des tombes, des éléments dans un cimetière. L'archéologie maritime c'est aussi les débarcadères, l'architecture navale, le patrimoine défensif, la construction de canots (en créole, on prononce le t).

Les travaux de la Confrérie se caractérisent par leurs démarches scientifiques. Chaque mission a nécessité plus d'un an de préparation. Les actions de recherches sont nombreuses, nous fréquentons les Archives Départementales de La Réunion, ses sections transport, commerces, douanes, Compagnie des Indes, mais aussi les Archives Départementales en ligne d'autres départements, nous étudions des témoignages oraux, des écrits, des livres, des journaux d'époque en lien avec d'autres structures.

Au fil des années, nous nous apercevons que la démarche de recherche est permanente, c'est un état d'esprit avant tout.

### Pour en savoir plus :

<http://jean-marc.charel.pagesperso-orange.fr/PLONGEUR%20ARCHEO%20a%20la%20reunion%20PBrest.htm>



Assemblée Générale de La Confrérie des Gens de la Mer 2014  
Cliché : Cendrine Molina



Restitution publique des résultats des recherches autour de Paul Guéry au Lazaret de la Grande-Chaloupe 2014. Amalya 10 ans, Marcelle 91 ans, tous les publics sont au rendez-vous  
Clichés : Cendrine Molina



Partager et diffuser nos recherches auprès du plus grand nombre

Chaque étude, projet ou prospection fait l'objet d'un rapport final, souvent conséquent entre 60 et 220 pages déposées au DRASSM, à la DACOI et aux différents partenaires. Comment faire pour que cela ne soit pas qu'une affaire de spécialistes ? Alors depuis 1997, la Confrérie propose des conférences, des animations, des ateliers pour diffuser de l'information, discuter avec le grand public, faire des rencontres, recueillir des témoignages et qui sait, susciter des vocations.

La première conférence a eu lieu le 4 avril 1997, au Creps de Saint-Paul. Elle était organisée par la Commission Archéologique du Comité Régional de Plongée Sous

Marine présidée par Éric Venner. Son sujet : « exposé sur l'archéologie sous-marine, son Histoire, ses buts, ses méthodes » Les intervenants étaient au nombre de trois :  
- **Pierre BREST**, Historien Archéologue  
- **Yann VON ARNIM**, plongeur mauricien, qui a relaté la Bataille du Grand Port en août 1810 sur l'île Maurice et en particulier des fouilles sur le Sirius échoué en 1797  
- **Pierre REGUEZZA**, Président de l'Association Archéolyse Internationale (Le Cannet Rocheville (06)), a exposé les transferts de technologies sur le traitement des objets.

Une soixantaine de personnes était au rendez-vous, la démarche de sensibilisation était amorcée. Grâce à la Presse, cette conférence a également permis de parler des travaux de recherches faites sur la première épave, le KER ANNA.

Les différentes étapes des travaux de la Confrérie





## La Confrérie de 2016 ?

La philosophie de départ est toujours présente aujourd'hui. Un noyau solide de membres bénévoles est en action. Éric Venner, Stéphan Aubert, Jean-Pierre Bellanger ont développé une complicité rare. Ils se parlent peu et se comprennent beaucoup. D'autres membres tout aussi passionnés ont rejoint l'équipe.

*« La Confrérie, c'est plus qu'une association. On y développe des valeurs fortes, du respect, de la solidarité, de l'entraide, de la ténacité et beaucoup de travail. Il n'y a pas de « touristes » parmi les membres. Chacun a sa spécialité, son rôle. Chaque compétence devient une partie d'un tout. Nous essayons également de vivre en toute discrétion et modestie. Trop modeste, c'est ce que l'on me « reproche » parfois. Pour moi c'est primordial, ce n'est pas nous qui sommes importants, le Patrimoine maritime réunionnais prime sur toutes autres préoccupations. Nous sommes des acteurs culturels et nous poursuivons nos actions avec une démarche scientifique, avec un grand professionnalisme, que l'on reconnaît de plus en plus et le tout en étant bénévoles, »* nous affirme Éric Venner de Bernardy de Sigoyer.

En effet, les missions de la Confrérie sont reconnues pour leurs qualités techniques et historiques. Elles font progresser la connaissance du patrimoine maritime réunionnais. De plus la Confrérie, en recherche constante, amène de l'innovation. En effet, sur la mission de prospection sur le KAISARI, un cargo échoué en 1901 à Sainte-Rose, la Confrérie a procédé pour la première fois à de la Photogrammétrie. Les conditions de mer particulièrement difficiles à cet endroit de l'île (ce qui explique aussi le naufrage) ne permettaient pas de faire des mesures archéologiques classiques. Ce fut l'occasion de mettre en œuvre cette technique. Il s'agit de prendre un nombre important de photos, entre « 2 eaux », de les traiter informatiquement afin de reconstituer une seule image globale de la zone de prospection. Voir le chapitre 3 les Epaves

Cette première à La Réunion, a inspiré l'utilisation de cette méthode à la fois sous l'eau et également sur terre. Le statut de pionner de la Confrérie est ainsi plus qu'avéré. La reconnaissance des services de l'État, des collectivités territoriales est renouvelée sans cesse.



## Le futur de la Confrérie

**Comme Éric Venner Bernardy de Sigoyer le dit souvent « Il faut garder le cap » !**

Il s'agit pour toute l'équipe de poursuivre la carte archéologique de La Réunion. Un projet sur 3 années, va être prépondérant. De 2016 à 2019, un inventaire des débarcadères va être dressé.

Il nous faut également poursuivre le travail de sensibilisation du grand public. L'objectif n'est pas d'avoir plus de membres. « La Confrérie existe par le biais du travail des bénévoles, bien que certains soient des professionnels de l'archéologie, de la plongée ou des domaines connexes, il convient de rester toujours dans la même démarche, une démarche généreuse et orientée vers les autres, connaître son passé pour éclairer son avenir, c'est notre vocation » nous dit Éric. On s'oriente vers l'intégration de membres dont l'objectif serait de mettre à disposition des savoir-faire divers et de grandes compétences. « Notre objectif est de faire perdurer ce bel état d'esprit de collaboration, d'entraide, et d'innovation. Chaque maillon fait la force de la chaîne, et notre chaîne est forte ! ».

## Album des faits marquants de 20 années de recherches

Clichés : Confrérie des Gens de la Mer

Septembre 1996  
**recherches sur l'épave du vapeur le LIMPOPO**  
Premier film documentaire



1996 **1<sup>er</sup> inventaire des ancrs  
de la marine de Sainte-Rose**  
Premier challenge photo d'épave sous-marine



1997 **Exploration du Warren-Hastings,  
Saint-Philippe**  
Deuxième challenge photo d'épave sous-marine





1998 Mise en place du jardin archéologique à Saint-Gilles-les-Bains



1999 Une des premières formations fédérales en archéologie à La Réunion Port de Saint-Gilles



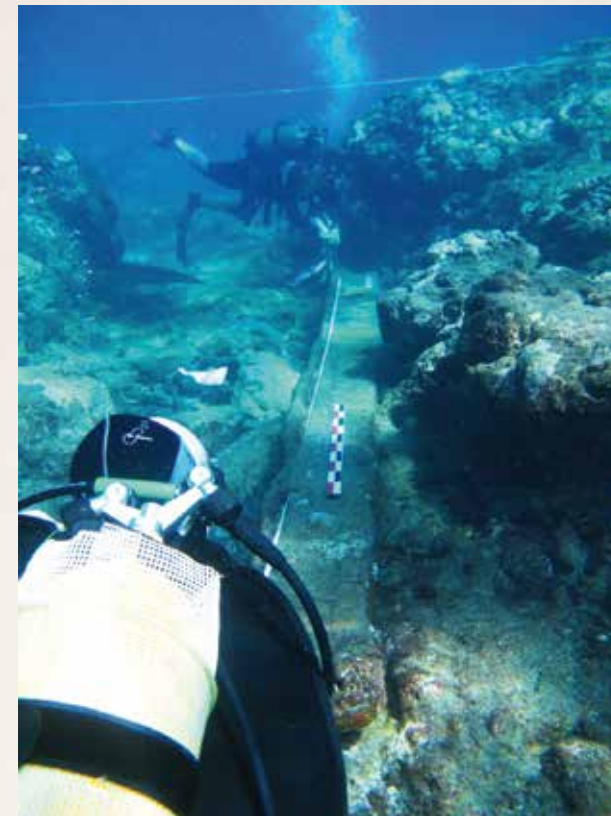
1998 Sur les traces de La buse Île Sainte-Marie ; Madagascar



2010 Exploration des navires Witerton, Surprise, Nossa Sanora à Madagascar (Salary)



2011 Opération archéologique épave Ker Anna : Pointe des aigrettes saint-Gilles



2013 Opération archéologique sur le débarcadère de La Possession



2012 Sur les traces des bourbonnais ayant fait souche aux Seychelles. Seychelles ( La Digue)





2014 **Opération archéologique sur l'épave du KAISARI Anse des Cascades**



2014 **Restauration de la tombe de Paul Guery. Grande-Chaloupe, La Possession**



2015 **Partenariat Saga du Rhum Saint-Pierre**



2016 **Restauration de la croix funéraire de l'Intendant Hector Dubet**



LA CONFRÉRIE  
DES GENS DE LA MER





Jean Pierre Bellanger en mission  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

## CHAPITRE 2

---

### LES CONFRÈRES

#### Les femmes et hommes de la Confrérie

Parmi les membres de la Confrérie des Gens de la Mer, ce qui est remarquable, c’est leur diversité. Diversité de parcours de vie, d’ambition, de motivation, de rapport à la mer, à l’histoire et au patrimoine.

Ainsi, qui que vous soyez, vous trouverez une place à la Confrérie. Cependant, 2 catégories de membres se dégagent, les plongeurs et les terriens. Il est plaisant de voir combien les uns ont besoin des autres et combien l’esprit marin prime même sur terre.

Parmi les nouveaux, il est heureux de constater que ce clivage s’estompe, laissant place à des plongeurs amateurs d’histoire et des spécialistes du patrimoine qui s’orientent vers la plongée.

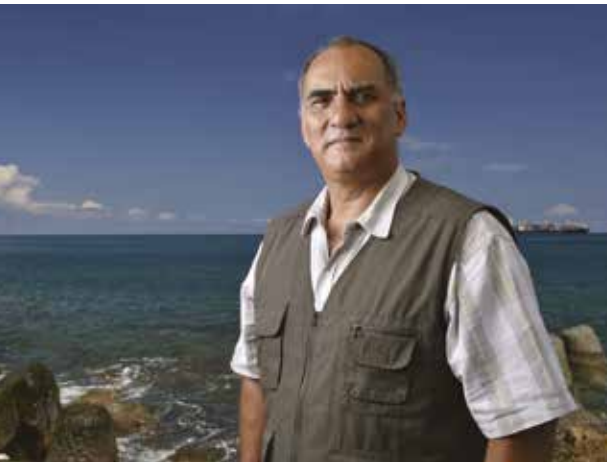
**Découvrez le témoignage de quelques membres et les portraits des membres actifs en 2016 ainsi que le témoignage de proches de la Confrérie.**





2.1

## Quelques portraits de membres actifs



Éric VANNER de BERNARDY de SIGOYER

**Date d'entrée :** 1996 - Membre fondateur

**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie Classe 2 mention B - Niveau 3 - Plongeur Nitrox Confirmé - Plongeur Recycleur Semi-Ferme – Instructeur National d'Archéologie.

**Fonction au sein de l'association :**  
Président - Fondateur



Stéphan AUBERT

**Date d'entrée :** 1996 - Membre fondateur

**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie Classe 1 mention B - Initiateur Niveau 4 - Plongeur Nitrox Confirmé - Plongeur Recycleur - Formateur Archéologie.

**Fonctions au sein de l'association :** Vice-Président, photographe, géolocalisation des éléments et positionnement sur cartes et plans.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie?**

Je ne l'ai pas vraiment choisi, puisque qu'avec Éric nous l'avons créée. C'était une nécessité pour donner du poids à nos actions. Bien que je sois né à Paris, j'ai toujours vécu au bord de la mer, Corse, Martinique, Polynésie Française, La Réunion. Je suis passionné d'activités nautiques ; plongée, ski nautique, voile, triathlon, VA'A (pirogue polynésienne). La Confrérie est une suite logique de ma passion et un approfondissement de mon engagement lié à la mer.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ? Pourquoi ?**

Elles m'ont toutes marquées. J'ai aimé l'opération des Seychelles. Ce qui était enrichissant, pour moi, c'est le relationnel avec la population et la découverte d'un nouveau territoire. Tout comme l'opération sur Madagascar où nous avons pu plonger, sur des épaves de type Gallion, que nous n'avons pas à La Réunion. Grâce à Fred Lucas, passionné des épaves de Madagascar avec qui nous avons partagé plusieurs plongées, j'ai le souvenir d'une belle rencontre avec Pierre van den Boogaerde, plongeur et auteur « Epaves de Madagascar » Editions Orphie.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**

L'association m'a permis de découvrir le passé maritime que je ne connaissais pas, d'appréhender la plongée de façon différente et de rencontrer des gens. C'est pour moi, un moyen de rencontrer des personnes que je n'aurais jamais connues autrement, des historiens, d'autres passionnés de la mer, des pêcheurs.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**

C'est une partie de ma vie, un peu mon bébé. Elle donne un nouveau sens à ma façon de plonger. Si la Confrérie n'existait pas, je ne plongerais plus.

**Avez-vous une petite anecdote à raconter?**

Ma rencontre avec Éric sur le triathlon, notre amitié qui s'est créée et qui aboutit aujourd'hui à une vingtième année pour la Confrérie. (voir chapitre1 de la partie 2)

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il?**

Partage

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**

Je pensais qu'il n'existait pas. Mes plongées loisirs ne me donnaient pas cette vision. A regarder le bord de mer, il est difficile d'imaginer combien le passé maritime a été important et intense à La Réunion.

Jean-Pierre BELLANGER

**Date d'entrée :** 1996 - Membre fondateur

**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie Classe 2 mention B, Moniteur plongée BESS1 Moniteur Nitrox , Trimix E3 , Recycleur S/F MEF2 (Moniteur Entraîneur Fédéral 2ième degré)/ IR (Instructeur Régional) d'Apnée FA2 Formateur Archéologie.

**Fonction au sein de l'association :** Chef d'Opération Hyperbare.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**

L'île possède une identité très forte de par les origines de ses habitants, le mythe d'une île inhabitée, il y a



3 siècles, la Confrérie était l'opportunité de satisfaire ma curiosité.

**Comment avez-vous pris connaissance de l'association?**

La rencontre de Stéphan autour d'une même passion « la plongée ». Lorsqu'il m'a proposé, je n'ai pas hésité un instant.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ? Pourquoi ?**

Les plongées, sur le Limpopo, une épave face à Sainte-Marie. Les difficultés à réaliser les plongées, la rendent plus mystérieuse.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**

Une poignée d'amis autour d'une même passion.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**

Une façon de plonger autrement.

**Avez-vous une petite anecdote à raconter?**

L'ancre du Ker-Anna et son mystère, seuls ceux qui ont participé comprendront.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**

Fraternité.

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**

Les canons que l'on trouve un peu partout sur les lieux publics, Barachois, Port le la Pointe des Galets et autres m'ont toujours laissé interrogatif.







Marie VANNER de BERNARDY de SIGOYER

**Date d'entrée :** 2008  
**Qualification plongée :** Non plongeur.  
**Fonction au sein de l'association :**  
Responsable administratif.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
Je suis pratiquement née dans cette association. Mon père étant le Président, j'ai vu les activités de l'association évoluer et j'évolue également avec elle.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ?**  
C'est l'opération relative au Ker Anna en 2011. C'est la première opération où j'ai eu l'impression d'avoir un rôle actif. En effet, n'étant pas sous l'eau, j'ai pu mettre mes compétences à profit sur la terre !

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
La Confrérie fait partie intégrante de ma vie. Elle représente mon engagement associatif en tant que Réunionnaise.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
La Confrérie m'apporte toujours de nouvelles connaissances sur mon île. Les exigences de plus en plus importantes dans son champ d'activités poussent ses membres à une certaine veille "professionnelle".

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**  
Engagement

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Ma vision du patrimoine était une vision au sens propre du terme à savoir ce qui faisait partie de mon environnement, les paysages côtiers, les pêcheurs ... ce qu'on voit à la surface, la Confrérie m'a appris à regarder ce qu'on ne voit pas : l'histoire

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie.**  
Je suis fière d'être dans cette association depuis 20 ans et je l'espère pour les 20 ans à venir ! La Confrérie, c'est un peu comme une grande famille, j'espère que mes enfants demain seront sensibilisés à la sauvegarde de notre patrimoine autant que moi je l'ai été par mon père.

Jehanne Emmanuelle MONNIER

**Date d'entrée :** 01 Janvier 2008  
**Qualification plongée :** Niveau 1.  
**Fonction au sein de l'association :** Historienne.

**Comment avez-vous eu connaissance de l'association ?**  
J'ai connu la Confrérie alors que je travaillais avec le CHAM sur le chantier de réhabilitation du lazaret n°1 à la Grande-Chaloupe en 2008. Éric, le Président, s'est montré très amical et enthousiaste à propos du patrimoine réunionnais, et du patrimoine maritime en particulier. Etant moi-même investie depuis longtemps dans l'histoire de La Réunion et de l'océan Indien, nous ne pouvions que nous entendre et souhaiter collaborer dans l'intérêt du patrimoine de La Réunion.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ?**  
Le travail à l'association a été très dense et varié donc il est difficile de choisir une opération marquante. Toutes les actions ont été intéressantes. Cependant, je pense que l'opération du Cap La Houssaye restera toujours gravée dans ma mémoire, car désensabler un morceau d'épave au fond de la mer, effectuer des mesures et des croquis sous-marins est une expérience inoubliable. J'ai beaucoup regretté de n'avoir pas été présente sur l'île au moment de l'opération sur la tombe du marin Paul Guéry.



**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
Ayant été obligée de quitter La Réunion, mes liens avec Confrérie sont malheureusement moins étroits aujourd'hui. Mais il s'agit toujours d'une association de bonnes volontés engagées dans la promotion du patrimoine maritime de La Réunion, où que l'on soit dans le monde, car la Confrérie garde toujours le lien avec ses membres.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
La Confrérie m'a donné l'opportunité de travailler sur des projets très intéressants en lien avec ma spécialité d'historienne. Cela a aussi été l'occasion de rencontrer de nombreuses personnes d'horizons divers et de partager de bons moments ensemble. J'apprécie beaucoup le travail d'équipe et je suis admirative de l'engagement du président et du vice-président.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir à partager ?**  
Les membres de la Confrérie ont été reçus par d'éminentes personnalités comme le représentant du FMI à Antananarivo, des fonctionnaires du Ministère de la Culture Seychellois ou encore l'ambassadeur de France aux Seychelles. Je suis très fière d'avoir été parmi eux.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**  
Engagement

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Il est certain qu'avant de rejoindre la Confrérie je n'avais pas conscience de la richesse de ce patrimoine

et je le trouvais généralement sous-valorisé. La Confrérie m'a montré que les choses sont en train d'évoluer, car ses membres sont actifs au quotidien pour que la population réunionnaise prenne conscience de son formidable patrimoine.

**un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Bravo la Confrérie et longue vie ! Le bilan de ces 20 premières années est vraiment impressionnant (surtout compte tenu de la modestie de l'équipe) et l'on souhaite que les 20 prochaines années soient tout autant fructueuses !

Jean-François JOURDAIN

**Date d'entrée :** 1998

**Qualification plongée :** Non plongeur.

**Fonction au sein de l'association :** Expertise pour le traitement électrolytique des objets remontés.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie?**  
Présentée par un collègue, la démarche apparût intéressante, et m'a amené à y participer...

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ?**  
Les recherches terrestres du bastion de Saint-Paul qui ont duré 2 semaines. Que de découvertes ! J'aurais aimé participer à la mission aux Seychelles qui m'a semblé passionnante.





**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**

Un grand espace de vie, de partage et d'histoires (pas toujours anciennes).

**Avez-vous une petite anecdote à raconter?**

Notre fébrilité avec la découverte, après plusieurs jours de fouilles, d'une pierre d'angle à Saint-Paul, c'est peu mais c'était superbe.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**

Confrérie -> tout est dans son nom.

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**

Je ne m'étais jamais posé la question de sa présence ni surtout de son histoire, tout en sachant, en back-ground qu'il était là, évidemment...

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie ?**

Longue vie, que ça ne cesse et que des forces vives viennent nous renforcer.

**Jean-Jack RALEVASON**

**Date d'entrée :** 2001

**Qualification plongée :** Niveau 2 en Archéologie.

**Fonction au sein de l'association :** Plongeur.



**Nathalie POL**

**Date d'entrée :** 01 février 2002

**Qualification plongée :** Niveau 2 en Archéologie.

**Fonction au sein de l'association :** Plongeur.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**

Je voulais faire de la plongée «autrement», découvrir le milieu aquatique d'une autre manière

**Comment avez-vous pris connaissance de l'association ?**

C'est un ami plongeur, animateur archéo de l'association, qui m'en a parlé.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ? Pourquoi ?**

La fouille de sauvetage et d'évaluation au cimetière marin de Saint-Paul du 12 au 16 mars 2007 suite au cyclone Gamède. Cela a été un énorme enrichissement pour moi de pouvoir côtoyer Bruno Bizot, conservateur du patrimoine, service régional d'archéologie, DRAC, Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment pour ses connaissances et expériences; et une grande émotion lorsque j'ai «dessablé» mes premiers ossements humains.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**

Un groupe de personnes passionnées pour faire découvrir le patrimoine maritime réunionnais.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**

Des connaissances, des expériences sous-marines, de la formation, des amis

**Avez-vous une petite anecdote à raconter?**

Lors des prospections sur le Ker Anna, à la pointe des Aigrettes du 11 au 21 octobre 2010 avec Jimmy Mouchard, enseignant au département d'histoire de l'art et d'archéologie à l'Université de Nantes, nous sommes dans 6 mètres d'eau, la houle et les déferlantes nous font bien comprendre ce qu'ont dû ressentir les naufragés !!!

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**

Fouiller

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**

Cela se résumait aux lectures d'Erick Surcouf «La mer en héritage» et histoires de Bibique (de son vrai nom Joseph Tipveau) chercheur de trésors notamment celui de La Buse, le pirate Olivier Levasseur.

**Sylvain DUMONT AH-LINE**

**Date d'entrée :** 2007

**Qualification plongée :** Terrien.

**Fonction au sein de l'association :** Historien.



Ma rencontre avec Éric n'était pas le fruit du hasard. Archéomètre, mes compétences boudées par les institutions peuvent enfin être valorisées à la solde d'un projet passionné et désintéressé, dans ce que j'aime. Les opérations s'enchaînent et ce qui me plaît le plus est véritablement la restauration selon les méthodes anciennes. J'y trouve la satisfaction immédiate d'une réalisation matérielle et peut-être le geste «lontan» de nos aïeux : l'«ancien» sans simulateur et en temps réel. Un petit pincement tout de même de ne plus pouvoir plonger et participer aux actions sous-marines. Il reste cependant beaucoup à faire sur terre pour préparer et prolonger les activités sous l'eau.

La Confrérie est avant tout une association de personnes très hétéroclites, mais toutes mues par un intérêt fort pour l'Histoire. C'est dans la simplicité, la confiance et le partage que cette diversité de compétences se combine et reconstitue la mémoire marine locale.

Vingt années de travail, et le vide autour. Cette association a le mérite de s'appliquer à entreprendre des travaux méthodiques, argumentés, sérieux, uniques et irremplaçables pour la recherche à venir.

La législation et les moyens publics sont insuffisants (inexistants?) pour faire traiter ces données menacées de disparaître tant par le pillage que par l'érosion. Non seulement la Confrérie s'oppose à cette fatalité, mais elle partage ses résultats, au niveau de la Recherche comme au niveau de la vulgarisation auprès des publics. A ce titre, l'association devient presque une cause qui, à mon sens, mériterait une particule.







**Jimmy MOUCHARD**

**Date d'entrée :** 2011  
**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie  
Classe 1 B - Niveau 2.  
**Fonction au sein de l'association :**  
Docteur en Archéologie, Maître de Conférence  
à Nantes, Conseiller scientifique.

**Comment avez-vous eu connaissance de l'association ?**  
J'ai eu connaissance de l'association par le biais du Ministère de la Culture.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ?**  
Celle du Ker Anna. Parce que c'était la première, dans un contexte de conservation et de travail qui n'était pas évident en 2011 (pointe des Aigrettes) et parce que j'avais aussi effectué une recherche en archives sur ce navire parti de Nantes...

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
Un acteur incontournable et nécessaire quant à l'étude et à la préservation du patrimoine sous-marin et maritime pour La Réunion mais aussi pour l'océan Indien.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
Une meilleure formation en plongée sous-marine et le partage d'une même passion autour du patrimoine maritime. J'apprécie l'enthousiasme qui règne autour de chaque nouveau projet.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir à partager ?**  
Une journée de travail annulée en 2012 pour cause de mauvais temps, mais vite oubliée par la présence de baleines à proximité du site...

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**  
Engagement ou fraternité

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Vision limitée, peu de connaissances sur le sujet.

**un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Pour le patrimoine archéologique, la Confrérie est devenue un acteur indiscutable de l'archéologie sous-marine française... 20 ans de coup de projecteur sur l'une des plus importantes pages de notre histoire maritime et insulaire.

**Christian DESSEIGNE**

**Date d'entrée :** 2013  
**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie  
Classe 2B - Niveau 3 - Plongeur Archéologue Niveau 2  
Fédération Sénégalaise des activités subaquatique  
Plongeur autonome 2ème échelon - CFPs.

**Fonction au sein de l'association :** Plongeur.  
Conférencier. Chargé de recherches sur les naufrages.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
Dans le domaine de la recherche archéologique sous-marine sur l'île, pas d'autres choix en vérité. Néanmoins, si d'autres possibilités étaient possibles, c'est à la Confrérie que j'aurais donné mon temps et partagé ma passion des navires et de l'histoire. La Confrérie est gérée en vraie association, par des passionnés, qui ne comptent pas le temps passé pour partager avec l'ensemble de la population réunionnaise. Ce choix était une évidence.

**Comment avez-vous pris connaissance de l'association?**  
Par l'intermédiaire de mon club de plongée, le Run Sport Association et son président Jean Pierre Bellanger.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ? Pourquoi ?**  
Je n'ai pour le moment participé qu'à 2 campagnes, la rénovation de la tombe du Lieutenant de Vaisseau Paul Guery et l'opération sous-marine de l'Anse des Cascades sur le Kaisari, les 2 m'ont apporté beaucoup. Pour la tombe, une réelle rencontre avec presque la totalité des membres de la Confrérie, un partage, une ambiance, tout en apprenant énormément. Le Kaisari, des plongées plus que difficiles, dans un endroit magnifique, chargé encore à ce jour de l'histoire de ce naufrage. C'est dans la difficulté que l'on apprend le plus, même après de nombreuses années de plongées.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
Un vrai lien, parfois ténu, entre la population réunionnaise dans son ensemble et l'histoire de l'île mêlée parfois à l'histoire de France.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
Un partage comme il existait dans le milieu associatif, il y a de cela bien des années. Rares moments, et surtout pour un passionné d'histoires maritimes, la possibilité de m'éclater dans des recherches, et de partager les découvertes qui peut-être un jour rallieront les Réunionnais et les amèneront à retrouver leurs racines historiques, celles qui ont fait de l'île ce qu'elle est aujourd'hui.

**Avez-vous une petite anecdote à raconter?**  
Un instant plutôt, en recherche sous-marine pour retrouver des éléments du Kaisari, en binôme avec Patrick, dans une eau toujours très mouvementée à l'Anse des Cascades, pas très claire ce jour-là en plus. Une plongée où on ne voit pas grand-chose, ou on palme beaucoup, sans résultat, le lot de la plupart des plongées d'investigations. Et puis, à côté de nous, arrivée furtivement, une troupe de dauphins nous a accompagnée quelques instants.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il?**  
PARTAGE

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
On ne devient pas du jour au lendemain un passionné, j'avais suivi en métropole lorsque j'y résidais les travaux du GRIEME (groupe de recherche et d'identification des épaves de la manche Est). Une association dans le même esprit que la Confrérie, mais avec des moyens considérables. Je connaissais comme tout un chacun, les épaves récentes, Warren Hastings, mais surtout celles plongées par les clubs de l'ouest, Antonio Lorenzo, Hai Siang etc... Pour ma part, féru d'histoire, je me doutais bien qu'il y avait d'autres choses à découvrir. Néanmoins, il faut bien le dire, à regret, peu de choses sont faites à l'échelle locale pour promouvoir le patrimoine historique réunionnais. Qu'il soit d'ailleurs maritime ou terrestre. Ma vision était donc restreinte, étriquée même. Pourtant, des lieux formidables existent, Le Lazaret de la Grande-Chaloupe par exemple, je le cite, car je trouve cet endroit magnifique. C'est à mes yeux l'exemple d'un endroit lourdement chargé d'histoire, qui pourtant a été restauré et présente une exposition tout en nuances et en respect. Bravo. Mais il en faudrait des dizaines comme celui-ci, il faudrait en faire la promotion à la hauteur de son histoire. Depuis la Confrérie, ma vision s'est élargie, les navires naufragés, certes, mais aussi les marines, les débarcadères, les magasins etc... un patrimoine riche, et pourtant endormi, à la portée seulement de passionnés comme nous, dommage.





La vie de nos membres : Diverses actions de la Confrérie des Gens de la Mer, Retour de mission à Sainte-Rose, Conférence, Visite de David Alfort (cf p178), Rencontres au Lazaret de la Grande Chaloupe, Interview, plongées, animations pédagogiques, reportage. Clichés : Confrérie des Gens de la Mer







**David ALFORT**  
Lieutenant de Vaisseau ®

**Date d'entrée :** 2014  
**Qualification plongée :** Non plongeur.

**Fonction au sein de l'association :**  
Chargé des relations avec la Métropole. Recherches sur les Réunionnais, les marins et sur la Marine Nationale ainsi que rédaction d'articles.

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
J'ai choisi d'intégrer la Confrérie quand j'ai découvert, grâce à un ami, son existence. Je ne suis pas Réunionnais. Mais je suis tombé amoureux de l'île. Et comme je sais que celui qui n'a pas de passé n'a pas d'avenir, j'ai été séduit par les actions de l'association.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ?**  
Dans leur ensemble, les opérations de valorisation des tombes de marins enterrés sur l'île. Mener ces travaux permet de les sortir de l'oubli.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
Un trait d'union entre le passé de La Réunion et son avenir.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
J'ai pu mener des recherches passionnantes qui m'ont plongé au cœur de l'histoire de la Marine.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir à partager ?**  
Mon accueil au sein de Lazaret. Un moment inoubliable pour une visite exceptionnelle. J'ai rencontré des gens qui, malgré les kilomètres qui nous séparent, sont de vrais amis.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**  
Une magnifique idée.

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Vision totalement floue.

**un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
20 ans, c'est à peine l'âge de la majorité. L'avenir nous appartient.

**Cendrine MOLINA**

**Date d'entrée :** 2013  
**Qualification plongée :** Certificat à l'hyperbarie Classe 0B - Niveau 2 - Rifap - Plongeur Archéologue Niveau 1  
**Fonction au sein de l'association :** Plongeur. Généalogie de Paul Guery, écriture, conférences, communication.



**Émilie VENNER de BERNARDY de SIGOYER**

**Date d'entrée :** 2008  
**Qualification plongée :** Préparation Niveau 1.  
**Fonction au sein de l'association :** Chef de projet, Médiation, conception de jeux et d'événementiels autour des thématiques de la «Mer».

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
Je suis née au sein de l'association, le président étant mon père. Mon investissement s'est développé de façon plus importante dans le cadre d'un stage réalisé pour la validation d'une formation (Licence Pro Médiation et Gestion de Projets Culturels dans la zone de l'océan Indien MGPCOI)

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ?**  
Le recensement des tombes de marins et d'hommes de mer me semble être d'un grand intérêt. Cette opération me marque particulièrement, car elle m'a permis d'avoir une visibilité sur le paysage des acteurs marins et leurs répartitions sur l'île. J'ai pu, par cette démarche croiser à la fois le travail opérationnel de terrain dans les cimetières, mais aussi m'enrichir grâce aux nombreuses contributions du public via les réseaux sociaux, les historiens et les chercheurs.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
La Confrérie des Gens de la Mer représente un pôle de recherches essentiel pour l'avancée des connaissances dans le domaine maritime réunionnais.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?** Fraternité

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
L'association m'a apporté une méthode de travail rigoureuse et efficace, un enrichissement personnel en termes de culture générale sur mon île. Elle m'a donné l'opportunité de côtoyer des professionnels et de travailler à leurs côtés. Enfin, elle m'a permis d'être un acteur culturel et d'agir pour la culture de mon île.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir à partager ?**  
En février 2015, pour la validation de mon niveau 1 en plongée, Jean-Pierre Bellanger m'emmène observer le canon du Cap La Houssaye. Beaucoup d'émotions. En majorité, mon investissement se fait sur terre, j'ai pu enfin découvrir en direct, un vestige maritime immergé.

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Le patrimoine maritime ne me semblait pas aussi vaste. J'avais connaissance des opérations archéologiques menées par l'association. La diversification de ses actions m'a fait découvrir d'autres volets du patrimoine (funéraire, historique ... ), volets qui viennent souligner l'importance du lien entre patrimoine maritime et identité réunionnaise.

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Je ne peux que souhaiter qu'elle puisse œuvrer encore longtemps pour l'île de La Réunion.

**Laurent HOARAU**

**Date d'entrée :** 2013  
**Qualification plongée :** Terrien.  
**Fonction au sein de l'association :** Historien, conférencier. Recherches, restauration, auteur de plusieurs ouvrages et publications.





Morgane LEGROS

**Date d'entrée :** 2015  
**Qualification plongée :** plongeur en formation.  
**Fonction au sein de l'association :** Doctorante en archéologie et histoire. chargée de recherches et d'écriture

**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
Pour mieux connaître l'Histoire maritime de La Réunion.

**Comment avez-vous pris connaissance de l'association ?**  
J'ai connu la Confrérie à travers leurs actions en archéologie sous-marine et terrestre.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ? Pourquoi ? Ou sur quelle opération auriez-vous eu envie de collaborer ?**  
J'aurais aimé participer à l'exploration de l'épave du Ker-Anna.

**Que représente la Confrérie pour vous ?**  
Une association active dans la redécouverte et la préservation du patrimoine maritime réunionnais.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ? ou pensez vous qu'elle puisse vous apporter ?**  
La Confrérie m'a permis de m'initier à la plongée, et j'espère un jour avoir la chance de participer à une opération d'archéologie sous-marine.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot ?**  
Précurseur

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Un beau chemin parcouru !



Sandrine COLLET

**Date d'entrée :** 2015  
**Qualification plongée :** Non plongeur.  
**Pourquoi avoir choisi la Confrérie ?**  
J'apprécie énormément le travail de l'association, qui est constituée de personnes dynamiques, passionnées et aux compétences multiples.

**Comment avez-vous eu connaissance de l'association ?**  
J'ai découvert la Confrérie grâce à Émilie Venner. Nous avons suivi, ensemble, une Licence Médiation et Gestion de Projet Culturel. Émilie était venue me passer une commande d'une vingtaine de dessins de bateaux pour un jeu de carte pédagogique «jeu navigue». Puis, j'ai participé à la réalisation du jeu de cartes en proposant des pictogrammes et en réalisant un tutoriel Photoshop pour qu'Émilie puisse finaliser toutes les cartes. A l'époque, je travaillais en alternance au Service Régional de l'Inventaire (Région Réunion) et j'ai proposé à Gilles Pignon, mon tuteur, de participer à la Journée Nationale de l'Archéologie à l'Anse des Cascades. A cette occasion, j'ai réalisé un livret pédagogique et un atelier manuel.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marqué ?**  
J'ai aimé participer aux Journées Nationales de l'Archéologie, c'est la seule action dans laquelle, je me sois investie et pour les opérations à venir, j'aimerais bien participer à des fouilles terrestres ou à des inventaires.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
Sans les recherches et les actions de valorisation du patrimoine maritime, nous passerions à côté d'informations importantes. La Confrérie tente de répondre à plusieurs questions : d'où viennent les habitants ? Pourquoi tournent-ils le dos à la mer ? Quels étaient les différents types de trafic maritime ? Comment intéresser le public local ? Une structure comme la Confrérie est indispensable pour le développement de l'île.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
M'investir dans cette association est, je pense, très formateur, en tant que Réunionnaise, cela me permet d'avoir une meilleure connaissance de mon île et de son histoire.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir ?**  
Grâce à la Confrérie, j'ai pu faire mon baptême de plongée au jardin archéologique, j'ai beaucoup apprécié ce moment. J'ai également pris conscience de la difficulté d'explorer les fonds marins sans formation... Chapeau aux plongeurs !

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot ?**  
Découverte

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Je ne savais pas qu'il y avait autant de naufrages autour de l'île et qu'on avait un patrimoine maritime aussi riche.

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Je souhaite à la Confrérie une longue vie. J'espère que ses recherches auront de plus en plus de sens pour la population réunionnaise.



Illustrations signées Sandrine Collet  
faites à l'encre de chine et brou de noix pour la création  
du jeu "Jeu Navigue" 2015.





2.2

## La Confrérie lieu de formation

La Confrérie des Gens de la Mer est un lieu de recherches, d'information et de sensibilisation. C'est aussi un lieu permettant l'accueil de stagiaires. Quatre d'entre eux se souviennent.



### Caroline LEBON

Au début des années 2000, elle prépare un BTS AGPME Assistant de gestion. Son premier stage en autonomie au sein d'une association lui a permis de créer et faire un suivi d'une comptabilité.

Caroline témoigne « Le stage s'est très bien déroulé avec un apport réel d'expériences et d'enrichissement personnel. »

### Jehanne-Emmanuelle MONNIER

En 2009, Jehanne préparait un Master 2 Tourisme Patrimoine à l'Université de La Réunion. Elle a fait un stage du 30 avril au 2 juillet 2009 sur une Réflexion autour du Développement touristique « culturel et patrimonial à La Réunion » en se focalisant sur le thème de la mer.

Dans le cadre de son stage, elle a effectué des recherches (archives, bibliographie) pour mettre en place une exposition (Avant les lazarets...) et rédiger un ouvrage collectif. Ce stage lui a permis de valider son Master 2 Tourisme et Patrimoine et de connaître les étapes de l'organisation d'une exposition.

Jehanne témoigne : « Le stage s'est révélé très intéressant. J'y ai pratiqué un autre rythme de travail avec des échéances différentes, pour un tout autre public. J'ai apprécié que l'on me confie de grandes responsabilités et que l'on m'accorde d'emblée toute confiance pour mes choix scientifiques. Le travail en équipe a été très enrichissant. J'ai découvert les coulisses de la mise en place d'une exposition, les différents partenaires institutionnels et les différentes sources de subventions mais aussi les contraintes budgétaires propre à une structure associative. »



### Émilie VANNER De BERNARDY de SIGOYER

En 2015 Emilie préparait une Licence Professionnelle Médiation et Gestion de projets culturels dans la zone océan Indien (MGPCOI) à l'université de La Réunion.

Elle a fait un stage sur le thème : L'appropriation de l'acte patrimonial par les associations de l'île de La Réunion.

Émilie a apporté des informations à la Confrérie sur le paysage associatif actuel et sa place dans celui-ci, l'enquête de terrain a permis de porter un éclairage sur la visibilité de l'association au travers du regard du public. La Confrérie m'a apporté des connaissances techniques et opérationnelles en terme d'organisation d'événements et des notions supplémentaires dans le domaine du patrimoine maritime de La Réunion.







Adeline Walter sur le stand de la Confrérie des Gens de la Mer pour le festival de l'image sous-marine sur le Port de Saint Gilles 2016.  
Cliché Cendrine Molina pour la Confrérie

Adeline Walter

En 2016, Adeline Walter est étudiante en deuxième année de master professionnel « Politiques patrimoniales et développement culturel », titulaire d'une licence en archéologie et impliquée dans la mise en valeur du patrimoine de proximité son expérience professionnelle concerne à ce jour les territoires morbihannais et réunionnais. Elle prépare un Master 2 Métiers du Patrimoine, politiques patrimoniales développement culturel à l'université de Bretagne Sud.

Elle est venue à La Réunion du 17 mai au 4 juillet 2016 afin de réaliser une stage sur le thème : « Les Réunionnais : dos ou face à la mer », la médiation archéologique pour comprendre l'identité maritime réunionnaise.

**Comment avez-vous eu connaissance de l'association ?**  
J'ai eu connaissance de cette association lors d'un cours en 2012 à l'Université de Nantes dans mon cursus de licence d'archéologie. Réaliser un stage au sein de cette structure fait partie d'un projet professionnel qui m'amène à prendre connaissance de tous les acteurs liés à la valorisation du patrimoine archéologique, ici, celui associatif.

**Quelle est l'opération qui vous a le plus marquée ? Pourquoi ? Ou sur quelle opération auriez-vous eu envie de collaborer ?**  
Toutes les missions menées au sein de la Confrérie

ont pu me mettre dans différentes positions. La coordination d'un événement lors de la Journée Mondiale de l'océan, qui a pu m'offrir l'occasion d'animer un débat, présenter une projection de film et une conférence, une nouveauté dans mon parcours. Le débat, en outre, m'a fait prendre conscience de la multiplicité des acteurs maritimes de l'île. J'ai aussi pu être au plus près des personnes vivant sur l'île de La Réunion avec le Festival de l'Image Sous-marine de Saint-Gilles et la Journée des métiers de la mer dans la commune Le Port. A cette occasion, j'ai pu appréhender les ressentis des personnes sur la question de leur relation à la mer.

**Que représente la Confrérie pour vous aujourd'hui ?**  
La Confrérie réalise depuis vingt ans un travail de recherche et de valorisation du patrimoine maritime et archéologique de l'île de La Réunion. Son action représente pour moi un total investissement de ses membres, tous bénévoles. Ce que je retiens de cet investissement, c'est le souci de s'imprégner d'une méthodologie professionnelle et des conseils scientifiques pour mener à bien leurs missions.

**Que vous a-t-elle apporté depuis votre arrivée ?**  
La Confrérie a pu m'offrir un regard sur la mer. Habitée à la valorisation d'un patrimoine archéologique terrestre, me familiariser avec celui maritime m'a amené à aborder de nouvelles thématiques dans mes travaux de médiation, et m'a fait prendre conscience que connaître son identité maritime est une partie intégrante des questions de vivre-ensemble pour les populations vivant près de la mer.

**Avez-vous une anecdote à raconter ou un souvenir à partager ?**  
Les visites avec ma tutrice, Émilie Venner de Bernardy de Sigoyer. Grâce à elle, j'ai pu noter qu'il faut prendre

en compte les ressentis des vivants pour mieux parler du passé. Par ses explications sur les travaux de recherches menés par la Confrérie sur les marines de l'île, et par les discussions avec des personnes anonymes rencontrées sur le littoral. Ce que je peux partager aujourd'hui, c'est qu'au sein de mon travail actuel en Bretagne, dès que je rencontre des Réunionnais (quatre familles en juillet 2016), je leur parle de la Confrérie, et ces personnes découvrent une autre histoire de leur île.

**Si vous deviez définir la Confrérie en un mot, quel serait-il ?**  
Pertinente

**Quelle était votre vision du patrimoine maritime de La Réunion avant votre entrée à la Confrérie ?**  
Venant de la Bretagne, un territoire à l'identité maritime très forte, je pensais retrouver ces mêmes sentiments d'appartenance en arrivant sur une île. Cependant je ne me représentais aucune vision du patrimoine maritime réunionnais, hormis des images liées à la période de la Compagnie des Indes.

**Un commentaire sur les 20 ans de la Confrérie**  
Vingt ans de vie, vingt ans de recherches, vingt ans à maintenir une véritable implication de ses membres. Je souhaite personnellement à la Confrérie d'avoir la possibilité de pouvoir valoriser toujours plus ce patrimoine maritime, et par-dessus tout que les Réunionnais, grâce à elle, puissent accéder de plus en plus à ces connaissances pour reconstruire leur identité maritime et qu'elle soit forte.







Guy Gazzo  
Collection privée

2.3

## Quelques amis de la Confrérie témoignent ...

### Guy GAZZO

Guy Gazzo est né en 1937. Pêcheur depuis toujours et passionné par l'espace marin, il obtient sa mutation pour l'île de la Réunion en 1964. Après avoir participé à plusieurs championnats de pêche sous-marine, il crée la Commission Régionale de cette discipline dont il sera le président pendant une quinzaine d'années.

Devenu instructeur de plongée bouteille, il forme les premiers cadres en plongée. Il est le concepteur de deux modèles de bateaux de 7 m et 4 m, construits localement et un des co-auteur d'un ouvrage de référence « Le grand livre de la Chasse sous-marine et de la plongée libre ».

Ses 5 enfants, filles et garçons, ont tous un lien fort avec la mer : pêcheur professionnel, maître-nageur, moniteurs de plongée, d'apnée ou de surf... Deux de ses petits enfants sont au Pôle Espoir de surf. Avec lui, tout est intéressant : qu'il évoque ses nombreux souvenirs, qu'il parle d'écologie ou de sa première découverte de flottabilité négative en apnée. Il aime à transmettre sa passion avec sagesse et bienveillance.

#### Comment avez vous connu la Confrérie ?

J'ai fait la connaissance d'Eric Venner de Bernardy de Sigoyer au Comité. Dans le milieu de la mer, on se connaît tous ! Nous avons participé tous les deux à des formations en archéologie à l'INPP de Marseille, puis nous avons réalisé quelques missions ensemble, comme la recherche de la cloche de Sainte-Rose.

#### Avez-vous été membre de la Confrérie ?

Non malheureusement. Je manquais de temps car j'étais trop investi dans d'autres projets. En revanche, je suis toujours partant pour les accompagner dans leurs recherches. La Confrérie sait qu'elle peut compter sur moi. En cas de besoin, ils m'appellent et j'essaie de me rendre disponible.

#### Que pensez-vous de la Confrérie ?

J'ai beaucoup de respect pour le sérieux et la qualité de leur travail et j'apprécie de pouvoir y participer. Nous avons des contacts réguliers. Il m'arrive de leur fournir des documents intéressants ou de participer à certains de leurs projets : aménagement du jardin archéologique ou mise en place du canon de Cap La Houssaye.

### Pouvez-vous nous parler de votre expérience de la mer à La Réunion ?

La pêche sous-marine est une activité traditionnelle à La Réunion. Lorsque je suis venu m'installer dans l'île, il y a plus de cinquante ans, il y avait déjà des équipes de pêcheurs constituées à Terre-Sainte ou Saint-Leu. A l'époque, s'aventurer en pleine mer, pour capturer des poissons, était considéré comme un exploit et des groupes de curieux venaient assister à nos mises à l'eau ou à nos retours à la côte. Le matériel était rudimentaire, les techniques assez sommaires, la réglementation méconnue mais le poisson abondant et peu profond. C'était l'époque des pionniers, et cette pêche était avant tout un moyen de subsistance. Les compétitions ont fait connaître les règles de sécurité et l'application de la réglementation nationale a permis de réduire la braconnage.

En 2008, la Fédération Française d'Etudes et de Sports Sous-Marins renonça définitivement à organiser

les compétitions nationales. Cette année-là, des Réunionnais présents, en équipe de France depuis plusieurs années, participaient aux Championnats du monde au Venezuela. On ne peut qu'être étonné par l'évolution constatée et les résultats obtenus localement dans ce domaine. Cela peut s'expliquer par le travail de La Commission et des formateurs en pêche sous-marine, mais aussi la présence chez le Réunionnais d'une qualité essentielle, que l'on ne peut enseigner, à savoir l'instinct. Le Réunionnais est très proche de la nature, sait observer le comportement des animaux et apprécie particulièrement d'en tirer sa subsistance.

Actuellement, on assiste à une pratique de plus en plus éloignée des côtes. Avec un matériel adapté et l'utilisation d'une petite embarcation, la pêche dans « le bleu », en pleine mer, permet la capture de pélagiques de passage. C'est une pêche sportive et très technique qui procure des sensations fortes et la satisfaction de consommer un poisson que l'on a bien mérité.

Chasse sous-marine Collection privée







Pose de la croix  
de la tombe de Paul Guéry.  
Cimetière du Lazaret de  
la Grande Chaloupe.  
Cliché : Confrérie des Gens de la Mer

Eudoxie CAILLAUD

J'ai, pour la première fois, entendu la voix de quelqu'un de la Confrérie au mois de mars 2014, c'était Cendrine. Depuis de nombreux mois, elle recherchait des descendants de Paul Guéry, mon aïeul, dont la tombe avait été mise à jour et était en cours de réhabilitation au Lazaret. Elle m'a appelé de l'île de La Réunion, j'avais laissé mes coordonnées visibles sur un site généalogique, c'est ainsi qu'elle a trouvé ma trace. Elle m'a alors exposé les recherches généalogiques qu'elle avait déjà réalisées sur ma famille et le rôle de la Confrérie de Gens de la Mer. En y repensant, je sais, maintenant, que ce premier contact a été déterminant dans la suite de notre relation. Nous avons continué nos recherches, chacune de notre côté, nous recontactant régulièrement pour nous transmettre nos résultats. Peu à peu, des liens d'amitié se sont tissés entre nous, nous avons échangé non seulement sur la vie de Paul Guéry et de ses descendants mais aussi sur nos choix de vie, nos sentiments, nos émotions.

Et puis, progressivement, s'est dessinée la possibilité de me rendre sur l'île de La Réunion pour assister à la commémoration de la tombe de Paul Guéry. J'aurais aimé que ma fille m'accompagne car je sais qu'à son tour, elle sera dépositaire de la chronique familiale. J'avais suivi avec intérêt les travaux de réhabilitation du monument funéraire réalisés avec beaucoup de professionnalisme. J'ai partagé avec ma famille et mes amis le déroulement des recherches et l'évolution des travaux de la Confrérie de Gens de la Mer. Curieusement, je me suis aperçue que les personnes les plus intéressées par cette aventure n'appartenaient pas forcément à ma famille.

J'ai été accueillie à l'aéroport de Saint-Denis le 12 septembre 2014 par Cendrine, malgré une activité professionnelle intense, elle s'est montrée très disponible. Les membres de la Confrérie de Gens de la Mer m'ont fait découvrir l'île de La Réunion au-delà des sentiers touristiques, île à laquelle ils sont très attachés. J'ai pu évaluer l'investissement qui était le leur dans cette aventure, beaucoup de passion aussi.

Le 20 septembre 2014, lors des journées du patrimoine, un hommage a été rendu à Paul Guéry. Je garde de cette après-midi un souvenir inoubliable. Bien

qu'ayant un caractère très officiel, l'atmosphère y était cordiale et chaleureuse. Le public a été enthousiasmé par la programmation des conférences. J'ai recueilli de nombreux témoignages spontanés en fin de journée de personnes qui, à leur tour, souhaitaient effectuer des recherches sur leurs ancêtres.

Cette expérience m'a personnellement enrichie. Elle m'a permis de découvrir des sites magnifiques, des coutumes culturelles et culinaires différentes, de rencontrer des gens de valeurs. Je suis reconnaissante envers mes enfants et mon compagnon qui m'ont soutenue et encouragée à faire ce voyage. Je remercie particulièrement Cendrine qui est devenue non seulement une amie mais aussi ma sœur de cœur.





Coupe Remise à François Isautier avec l'inscription  
« Presented to M. François Isautier by the Government  
of India- As a memorial of the kindness shown by him  
to the Officers Troop ans Crew on board -  
The Royal Indian marine Ship « Warren Hastings »  
wrecked on Réunion 14 January 1897 »  
Photo Laurent Campas avec l'aimable autorisation  
des Etablissements Isautier

André ISAUTIER

André Isautier est le gardien de la mémoire familiale des Isautier. Il nous raconte sa passion pour l'histoire, sa rencontre avec la Confrérie et l'amitié qui en découle.

Vous aimez l'histoire depuis toujours ?

J'aime l'histoire depuis l'école. J'ai aussi très vite aimé découvrir l'histoire de ma famille.

Comment avez-vous connu la Confrérie des Gens de la Mer ?

je connaissais la Confrérie de nom et son travail sur l'histoire maritime sans pour autant être en contact. Lors des 170 ans des Etablissements Isautier, j'ai participé aux différentes conférences et je suis entré en contact avec vous. Lors d'une discussion, j'ai parlé à un de vos membres du rôle de François Isautier, mon arrière Grand-père, Maire de Saint-Pierre, qui a participé aux secours des naufragés de 2 naufrages, Le Bruxelles et le Warren Hastings.

Je savais que mon Grand Père était médecin. Grace aux recherches de la Confrérie, j'ai découvert que mon grand père était plus précisément médecin-arraisonneur. Il n'y avait que 8 médecins à l'époque et c'est lui qui donnait les autorisations aux passagers de quitter le bord et de décharger les marchandises. J'ai également parlé de la coupe offerte à François Isautier que j'avais en ma possession. Elle lui a été remise par le Gouverneur des Indes en personne en



André et Marie Anne Isautier  
Collection privée :



remerciement de l'aide apportée aux naufragés du Warren Hastings à Saint- Philippe. D'ailleurs, je l'ai mise à disposition pour une conférence et pour des photos. Ainsi, nous nous sommes apporté mutuellement des informations et donc des progrès dans nos recherches respectives.

Qu'avez-vous appris d'autre ?

J'ai pu approfondir la relation de ma famille avec la mer. Je savais que la famille avait des navires tels que le Ramuncho. Hélas la Confrérie n'a pas pu découvrir l'existence d'autres navires à part l'Elise et la Rosina propriété de Charles Isautier pendant un an. Les bateaux faisaient le transit de nos produits entre Tamatave (Madagascar) où nous avons la distillerie « Salazamay » et La Réunion. Notre rhum était vendu à 3 endroits : une partie à Madagascar, une partie ici à La Réunion et une partie partait pour la métropole. J'ai compris aussi que la famille Isautier au sens large avec les Orré, les Robin par exemple avait un rôle important dans la partie navigation et transport de marchandise. La Confrérie est d'ailleurs venue présenter une belle conférence sur les « Grandes familles du Sud et la mer ». J'y ai appris de nouvelles choses.

Plus encore, la Confrérie nous a permis de retracer les voyages de nos ancêtres. Ainsi j'ai appris que Charles est venu à La Réunion depuis Le Havre.

Qu'aimez-vous de la Confrérie ?

C'est une équipe sympathique et ouverte à la discussion. Ils m'ont apporté beaucoup de choses. De plus, ils sont toujours partans pour faire des recherches complémentaires et sans obligation car je sais qu'ils ne font que du bénévolat. Une relation d'amitié très forte est née. Je sais que dès que l'un de nous trouve quelque chose, il le partagera avec les autres et c'est très appréciable.

Avez-vous souvenir d'un temps fort ?

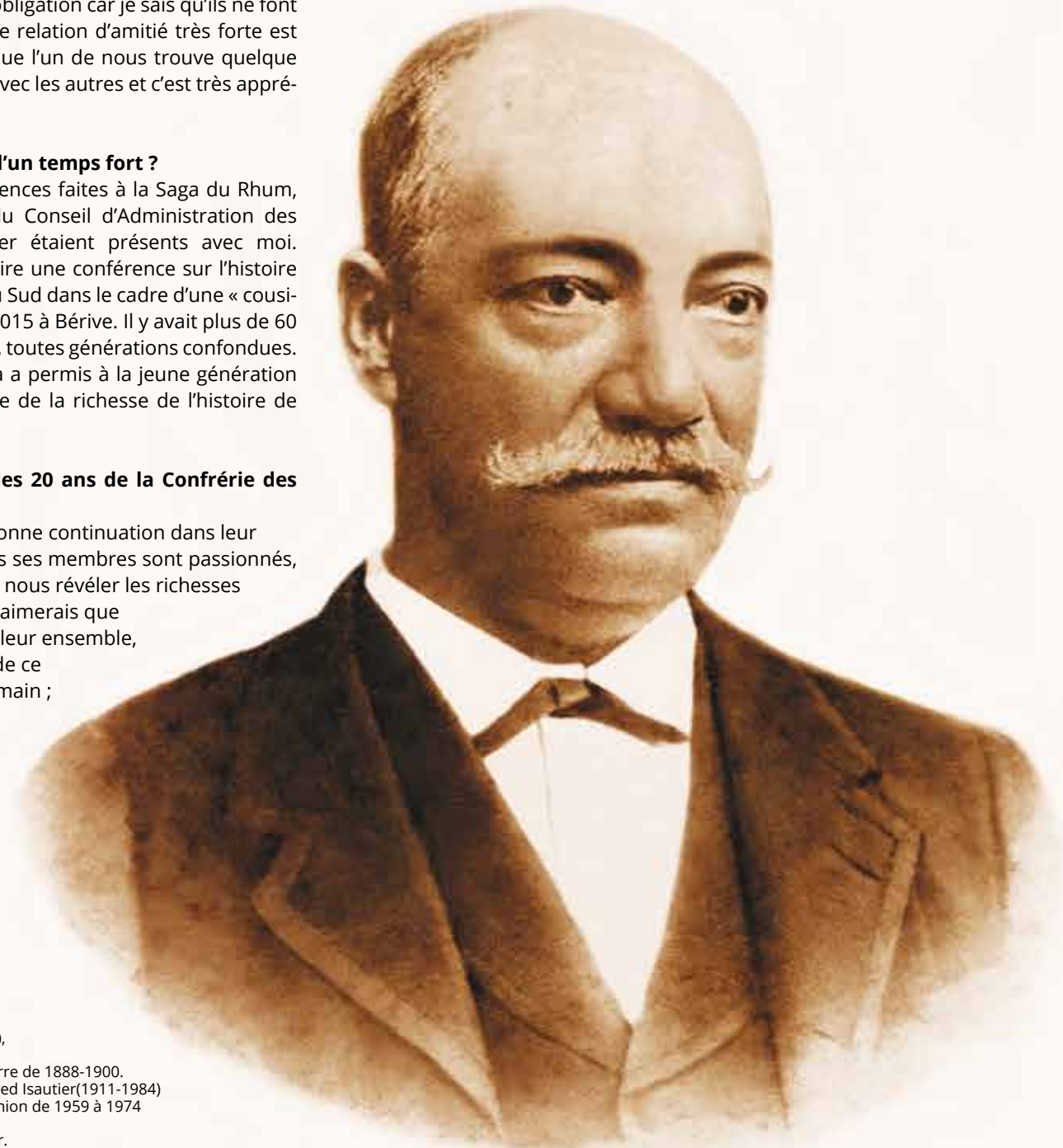
Lors d'une des conférences faites à la Saga du Rhum, quelques membres du Conseil d'Administration des Etablissements Isautier étaient présents avec moi. L'idée est venue de faire une conférence sur l'histoire de grandes familles du Sud dans le cadre d'une « cousinade » fin décembre 2015 à Bérive. Il y avait plus de 60 membres de la famille, toutes générations confondues. C'était émouvant. Cela a permis à la jeune génération de prendre conscience de la richesse de l'histoire de notre famille.

Que vous inspirent les 20 ans de la Confrérie des Gens de la Mer ?

Je leur souhaite une bonne continuation dans leur travail. Je sais que tous ses membres sont passionnés, acharnés. Continuez à nous révéler les richesses de notre patrimoine. J'aimerais que les Réunionnais, dans leur ensemble, prennent conscience de ce qu'ils ont à portée de main ; un patrimoine riche.

François Isautier  
Collection privée :

François Isautier (1851-1900),  
médecin arraisonneur.  
Maire de la Ville de Saint-Pierre de 1888-1900.  
Il a comme petit-fils Paul Alfred Isautier(1911-1984)  
qui sera Sénateur de La Réunion de 1959 à 1974  
et maire de 1967 à 1982.  
André est le fils de ce dernier.







ANNEXES



Liste chronologique des naufrages répertoriés de 1671 à 2003  
par la Confrérie des Gens de la Mer au 1<sup>er</sup> juillet 2016

	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
1700	Chaloupe du Breton	1671	O	Saint Paul	accident	Fortune de mer
	Chaloupe du Barbault	1672	O	Saint Paul	accident	Fortune de mer
	Chaloupe du Jeux	1689	N	La Possession	accident	Fortune de mer
	Saint Jean-Baptiste	1689	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bourbon	1723	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Oiseau	1733	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vénus	1733	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Paix	1755	N	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Both 2	1761	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vengeur	1785	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
1800	Betsy	1791	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Félix	1792	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Brave	1793	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Désiré	1804	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hyppolite	1805	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Aimable Créole (2)	1806	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alcion	1806	E	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Appollon	1806	O	Saint Gilles	cyclone	Raz de Marée
	Créole	1806	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Elisa	1806	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Enclume	1806	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Espérance (2)	1806	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Georgette	1806	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Muscadine	1806	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Providence	1806	N	Saint Denis	cyclone	Raz de Marée
	Aigle	1807	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Chaloupe de M. Caillot	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Chaloupe de M. Chantoiseau	1807	E	Saint Benoit	accident	Echouage
	Chaloupe de M. Maunier	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Colombus	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	David	1807	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Fanny	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Favorite	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Joséphine (2)	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Lavoador	1807	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Mercure Galant	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sophie	1807	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alouette	1817	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bellonie	1820	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Zélie	1822	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
1820	Régulus	1823	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)

	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
	Argos	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bachante	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Cécile	1824	N	Saint André	accident	Fortune de mer
	Colombe	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Delphine	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Magicienne	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Précurseur	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Reconnaissance	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Sylphe	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Tippoo Saeb	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Vénitienne	1824	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Voyageur	1824	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Jeune Bellier	1828	N	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Aimable Créole	1829	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alerte	1829	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Apollon	1829	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Augustine (2)	1829	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bernica	1829	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bretonne	1829	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Elise (3)	1829	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Frédérica	1829	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Messenger de Bourbon	1829	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Réparateur	1829	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Turquoise	1829	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Urbain	1829	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jeune Prosper	1830	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jupiter	1830	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nestor	1830	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Nouvelle Marie Thérèse	1830	N	Bois Rouge	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Pari	1830	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Romilly	1830	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Deux Marie	1833	E	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Thésé	1833	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Henriette Marie	1834	O	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Princesse Victoria	1836	H	Zone indéterminée	accident	Incendie
	Voltaire	1836	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Augustine (3)	1837	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Augustine II	1838	N	Sainte Marie	accident	Fortune de mer
	Dreux Brézé	1839	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Mandarin	1840	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
1840	Topaze	1842	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Eurydice	1843	O	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Action	1844	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Amphitrite	1844	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Augustine (4)	1844	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Gipsy	1844	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jacques Cartier (2)	1844	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)



	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
	Julie	1844	N	Sainte Marie	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Abacomby	1845	S	Saint Pierre	accident	Echouage
	Canot des Douanes	1845	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Théodore et Eugène	1845	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Berceau	1846	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Caroline	1846	O	Saint Gilles	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alexandre	1847	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Nouveau Tropicque	1847	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Palladium	1847	H	Zone Indéterminée	accident	Incendie
	Iris	1848	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Rajasthan	1848	O	Saint Gilles	autres	?
	Albatros	1849	E	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
	Deux Frères	1850	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Juif Errant	1850	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Memnon	1850	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Minatchy	1850	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Nut Cut	1850	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Young Thomy	1850	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Florine	1853	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Henry	1853	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Belzunce	1855	E	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
	Amélie (2)	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Batavia	1858	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Emile	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Entreprise	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Félicie	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Fortuné	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Furet	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Georges	1858	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Mathilde	1858	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
1860	Paquebot des mers du sud	1858	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Albert le Grand	1860	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bryéron	1860	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Courrier des Antilles	1860	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Favorite (2)	1860	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Léontine	1860	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Marianne	1860	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Quatre Sœurs	1860	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Etienne	1862	E	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
	Glaneur	1862	N	Le Port	accident	Echouage
	Zouave	1862	S	Saint Philippe	autres	Négligence
	Alice (2)	1863	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Gabriel	1863	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Gagne Petit	1863	S	Saint Joseph	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hadir	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Hippolyte Braheix	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Jeune Albert	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)

	Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
	Manapany	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Même Nom	1863	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Neptune	1863	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Richard Lenoir	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Rosalie	1863	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Fanely	1864	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Marie Amélie	1865	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Mascareignes	1866	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Normandie	1866	N	Saint André	accident	Echouage
	Sophie (2)	1866	N	Sainte Marie	accident	Echouage
	Impératrice Eugénie	1867	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Liberté	1867	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alliance	1868	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Charles et Louis	1868	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Lucie	1868	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Uranie	1868	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Bilbayna	1869	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
	Brise Lame	1869	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Kepler	1869	N	Sainte Marie	accident	Fortune de mer
	Provence	1869	O	Saint Leu	accident	Fortune de mer
	Jason	1870	H	Zone Indéterminée	accident	Voie d'eau
	Loréna	1870	N	La Possession	accident	Incendie
	Adrien	1871	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Anita	1871	S	Saint Pierre	autres	?
	Cecilia	1871	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Charles Moreau	1871	E	Saint Benoit	accident	Echouage
	Coline	1871	O	Saint Leu	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Emilienne	1871	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Emma (2)	1871	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Espérance	1871	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Jacques Cartier	1871	N	Sainte Suzanne	accident	Echouage
	Trait d'Union	1871	S	Saint Pierre	autres	?
	Uranie (2)	1871	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Alfred	1872	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
	Florine (2)	1872	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Marie Anna	1872	O	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
	Misti	1872	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
	Mille Tonnes	1874	N	Le Port	accident	Fortune de mer
	Sainte Marie	1874	N	La Possession	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Amélie	1875	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Anatolie (2)	1875	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Chaloupe de M. Frunet	1875	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Chaloupe de M. Goudron	1875	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Chaloupe des Marines de La Réunion	1875	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Deux Amis	1875	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Pirogue de M. Tarby Chery	1875	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
	Pirogue de M. Tarby Méon	1875	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)



1880

Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
Prosper	1875	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Rose	1875	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Saint Louis	1875	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Stella Marie	1875	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Anatolie	1876	S	Saint Pierre	autres	Disparition
Courrier de Bombay	1876	O	Saint Leu	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Henri	1876	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
Henry (2)	1876	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Louis	1876	N	Saint Denis	autres	Abandon
Nantaise et Créole	1876	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Saint Vincent de Paul	1876	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alcyon	1877	N	Le Port	accident	Fortune de mer
Canadienne	1878	E	Saint Benoit	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Luai Gabrielle	1878	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Nautilus	1878	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Saint Pierrois	1878	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Sylphe (2)	1878	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Vainqueur	1878	O	Saint Paul	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Arivessal	1879	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
China Dundee	1879	N	Saint André	accident	Fortune de mer
Gloria	1879	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Lucie (2)	1879	S	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
Alice	1880	N	Le Port	accident	Fortune de mer
Aquila	1880	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Cent Pieds	1880	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Maître Pierre	1880	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Phénix	1880	H	Zone Indéterminée	autres	Abandon
Plaisir	1880	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Régina Coeli	1880	H	Zone indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alsace Lorraine	1881	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
County of Berruick	1881	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Emilie	1881	S	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
Isaure	1881	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Reine	1881	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
China	1882	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Marie Eugénie	1882	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Marie Rose	1882	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Modern	1882	H	Zone Indéterminée	accident	Incendie
Reine Blanche	1882	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Saint Louis (2)	1882	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Quand Même	1883	N	Sainte Suzanne	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
République	1884	S	Saint Pierre	accident	Erreur de navigation
Angèle	1885	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Créole (2)	1885	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Gabrielle Alice	1885	H	Zone Indéterminée	accident	Fortune de mer
Victor	1885	E	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Aventurier	1886	O	Saint Leu	accident	Fortune de mer
Pirogue, chaloupe sans nom	1886	E	Saint Benoit	accident	Fortune de mer

1900

Nom	Année	zone	Lieu	Motif	Circonstances
René	1886	N	Sainte Marie	accident	Echouage
Elise (2)	1890	N	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Alsace Lorraine (3)	1892	S	Saint Pierre	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Darwin	1892	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Emma	1892	E	Sainte Rose	accident	Fortune de mer
Limpopo	1892	N	Sainte Marie	accident	Erreur de navigation
Ker Anna	1894	O	Saint Gilles	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Bruxelles	1897	S	Saint Pierre	accident	Echouage
Joseph	1897	S	Saint Philippe	accident	Fortune de mer
Warren Hastings	1897	S	Saint Philippe	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Argonautes	1898	N	Sainte Marie	accident	Echouage
Kaisari	1901	E	Sainte Rose	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Louis Deligent	1901	O	Saint Gilles	accident	Fortune de mer
Exporter	1902	S	Saint Louis	accident	Fortune de mer
Arturo M	1903	N	Le Port	accident	Echouage
Michel Salustro	1903	N	Saint André	accident	Fortune de mer
Vengeur (2)	1904	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Union	1905	N	Sainte Clothilde	accident	Fortune de mer
Etoile	1907	H	Zone Indéterminée	autres	?
Rhamani	1907	N	Le Port	accident	Voie d'eau
Alsace Lorraine (2)	1910	N	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Confiance	1910	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Marie Louise	1910	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Adour	1913	N	Saint André	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Pirogue sans nom	1915	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Aurore	1919	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Joséphine	1919	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Léonie	1919	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Notre Dame de la Garde	1919	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Sainte Anne	1919	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Yvonne	1919	N	Saint Denis	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Ville d'Alger	1920	H	Zone Indéterminée	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Notre Dame de la Salette	1921	S	Saint Pierre	accident	Fortune de mer
Cigale	1924	H	Zone Indéterminée	accident	Incendie
Créole (3)	1926	N	Le Port	accident	Fortune de mer
Elise	1931	N	Saint Denis	accident	Fortune de mer
Ingerid	1932	N	Le Port	cyclone	Coup de vent (Cyclone)
Courlis	1943	N	Le Port	autres	Malfaçon
Zarzouna	1964	N	Le Port	autres	Coulé pour cible
Saintonge	1981	H	Zone Indéterminée	autres	Coulé pour cible
Sea Venture	1981	O	Saint Paul	accident	Voie d'eau
Altair	1983	H	Zone Indéterminée	autres	Coulé pour cible
Hai Siang	1983	O	Saint Gilles	autres	Sabordage
Navarra	1996	O	Saint Gilles	autres	Sabordage
Antonio Lorenzo	1998	O	Saint Leu	autres	Sabordage
Goéland	1999	H	Zone Indéterminée	autres	Coulé pour cible
Adamandas	2003	H	Zone Indéterminée	autres	Sabordage

2000



# Bibliographie

## A propos de la bibliographie

Notre prétention n'est pas de rédiger une bibliographie exhaustive mais de citer quelques ouvrages qui nous ont permis un travail de recherche appliquée autour des mots-clés : société, peuplement, patrimoine maritime, histoire maritime. Cette bibliographie se veut sélective et simplifiée et propose une approche thématique, un voyage entre anciennes et nouvelles approches de l'histoire maritime.

## Les études de la période pré-universitaire (1960 - 1972)

Il existe un certain nombre d'outils permettant un accès à la bibliographie « historique » de la période 1700-1975. Parmi ces publications, l'ouvrage de Jean-Claude Nora La bibliographie de La Réunion des origines à 1975, est un des plus importants . Il comporte 9000 notices éditées sous forme de 18 fascicules .

Le Centre Universitaire est créé en 1972, émanation d'un noyau qui existait à La Réunion depuis le début des années 1960. Il est associé à l'Université d'Aix-Marseille. L'ouvrage Cahier du Centre Universitaire de La Réunion, édité par le Centre Universitaire de La Réunion, (cahier n°1, décembre 1971, 105 pages) est un numéro thématique dressant un état des savoirs sur les sujets de recherches locaux à jour de décembre 1971. Les études des années 1970 ont aujourd'hui une quarantaine d'années et ont été pionnières dans leur domaine. Elles doivent faire l'objet d'un rapprochement avec des publications plus récentes afin de mettre à jour l'évolution des connaissances dans leur domaine respectif.

## L'annuaire des publications (1982-2002)

En 2003, à l'initiative de Frédéric Cadet alors président de l'université de La Réunion et de Patrick Bachelery (vice-président à la valorisation de la Recherche), l'Université de La Réunion édite un annuaire des publications. Cette publication se situe dans les actions de valorisation de la recherche, alors mission nouvelle pour

l'université. L'ouvrage est consultable à la salle Îles de l'océan Indien (SCD, Campus du Moufia, IOI REU 017 UNI). Il représente l'état des lieux le plus complet pour l'ensemble des laboratoires de recherches de l'université.

## Références bibliographiques spécialisés

MEHAUD (Catherine) : Mer et Outre mer, bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1975, Paris, Les Editions de l'Erudit, 1984, 376 pages. Les pages 164 à 186 de l'ouvrage sont consacrés aux ports.

POLAK (Jean) : Bibliographie maritime française : depuis les temps les plus reculés..., Grenoble, Éditions des 4 seigneurs, 1976.

## Ouvrages généraux

SCHERER André, Histoire de La Réunion, Paris, Presse Universitaire de France, Que sais-je?, 1994 (quatrième édition mise à jour), 127 pages. Edition rare et difficile à trouver.

VAXELAIRE Daniel, Le grand livre de l'Histoire de La Réunion, 2 volumes (des origines à 1848, 349 pages ; de 1848 à l'an 2000), aux éditions Orphie,1999. Abondamment illustré, l'ouvrage permet d'entrée dans l'histoire de La Réunion par l'image et le texte.

Mémorial de La Réunion sous la direction de Daniel VAXELAIRE, Australe Éditions, 1978 à 1981 – ISBN 978-2852581616.

## Récits de voyage, correspondance, journaux

BORY DE SAINT-VINCENT(J.B.G.M), Voyages dans les quatre principales îles des mers d'Afrique, fait par ordre du gouvernement pendant les années neuf et dix de la République, Paris, F.Buisson imprimeur, 1801 et 1802, réédition de 1980, Lafitte Reprints, Marseille, 3 volumes.

LOUGNON Albert, Sous le signe de la tortue, Voyages anciens à l'île Bourbon (1611-1725), Paris, Larose, 1956, régulièrement réédité, 284 pages.

DE FEUILHADE DE CHAUVIN Tanneguy, Au temps où La Réunion était une grande Colonie, témoignage d'un Gouverneur créole sous le Second Empire, Barré et Dayez, collection Nouvelle Revue d'Histoire,1996, 246 pages.

La SELVE Jean-Pierre, Regard d'un Créole sur la France, d'après le journal de voyage d'Henri Paulin Panon Desbassayns, Edition Azalées Editions – 2006 – ISBN 2-915923-17-5

Journal d'un Colon de l'île Bourbon Jean-Baptiste Renoyal de LESCOUBLE - texte établi par Norbert Dodille - L'Harmattan Éd. du Tramail Volume 1 et 3.

BOUCHER Antoine, Mémoire pour servir à la connaissance particulière de chacun des habitants de l'isle Bourbon, suivi des Notes du Père Barassin, Editions Ars Terres Créoles, Collection Mascarin, 1989 (1er édition 1978), 335 pages.

## Patrimoine et Patrimoine maritime

FONTAINE Olivier, Mémoires Océanes : patrimoines maritimes de l'île de La Réunion, édité par la Confrérie des gens de la mer, 2005, 48 pages, textes d'Olivier Fontaine, sous la direction de Sylvie Réol, ISBN : 2-907064-86-X.

Collectif, Le Patrimoine des communes de La Réunion, 509 p., Flohic Éditions, 2001. ISBN : 2-84234-085-X.

## Histoire maritime

TOUSSAINT Auguste : La Route des îles, contribution à l'histoire maritime des Mascareignes, Ecole pratique des Hautes études, VIe section, centre de recherches historiques, SEVPEN, 1967, 540 pages.

FIERAIN Jacques : Nantes et La Réunion au temps du Second Empire : les origines de la maison d'armement Henri Polo et Cie (1856-1861), Enquêtes et documents, 1971, tome 1, pages 283-367, publié par le centre de recherche sur l'Histoire de la France Atlantique (Université de Nantes),

DELUMEAU Jean, RICHARD Jean : Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien, Annales Economies Société et Civilisation 23 (4), juillet-août 1968, pp. 823- 843, (C. R. Du huitième Colloque internationale d'histoire maritime).

MANTRAN Robert : Les origines des compagnies, pp. 297-413, in Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Paris : S.E.V.P.E.N. (Collection «Bibliothèque générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, sixième section» 1970, 733 p.).

Sociétés et compagnies de commerce en Orient et dans l'océan Indien. Actes du huitième colloque internationale d'histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966) présentés par M. Mollat. Paris; S.E.V.P.E.N. (Collection Bibliothèque générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, sixième section), 1970, 733 p., table, fig., cartes.

FIERAIN Jacques, Croissance et mutation de l'économie (1802-1914), article de Fiérain Jacques extrait du chapitre X (pp. 319 à 365) de l'Histoire de Nantes, publiée sous la direction Paul Bois, Privat Editeur, Univers de la France et des Pays Francophones, 1977, Toulouse, 477 pages.

FIERAIN Jacques, La Fortune de l'armateur Nantais Alexandre Viot (1803-1888), Enquêtes et documents, publié par le centre de recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, tome X, 1985, G. I. R. I., 100 pages.

FIERAIN Jacques, L'armement Viot et le déclin de l'économie de plantation, Nantes 1880-1921, Enquêtes et documents, publié par le centre de recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, tome XIII, 1987, G.I.R.I., tome XIII, 1987, G. I. R. I., 179 pages.





FIERAIN Jacques, Sucre et sucreries à Mayotte, la Compagnie des Comores (1845-1876), Enquêtes et documents, publié par le centre de recherche sur l'Histoire du Monde Atlantique, tome XVI, 1989, 111 pages.

navigateurs et négociants, XVIe / XVIIIe siècle, La documentation photographique (série travail et société), numéro 6001, octobre 1972.  
Dossier A : Voyage et découverte en 1500, le voyage de Cabral (page 6 à 17).  
Dossier B : L'exploitation coloniale (page 18 à 29).  
Dossier C : Bordeaux au XVIIIe siècle : négoce et négociants (page 30 à 40).  
Dossier D : Les navires et la navigation (page 41 à 49).

CHASSERIAU Frédéric, Notice sur M. Beautemps-Beaupré, Paris, typographie Panckoucke, 1854, 36 pages, extrait du Moniteur Universel des 19 juillet et 2 août 1854. Sujet : L'auteur est Maître des requêtes au conseil d'État. Il retrace la vie et la carrière de Charles-François Beautemps-Beaupré (6 août 1766-16 mars 1854). Ce dernier était ingénieur hydrographe en chef. Il est l'auteur du premier atlas des cartes des côtes occidentales et septentrionales de la France.

Romans

CORBIERE Edouard, Le Négrier, aventures de mer, Nouvelles éditions Baudinière – 1979 ISBN 2 – 85986-016-9

Archéologie de l'océan Indien

GUEROUT Max, ROMON Thomas, Tromelin, l'île aux esclaves oubliés, 2010, CNRS éditions / INRAP, Paris, 196 pages. A signaler également un ouvrage orienté vers les scolaires : Esclaves et Négriers, vol. 19, coll. Voir l'Histoire, éditions Fleurus. L'ouvrage contient un DVD consacré aux fouilles archéologiques de Tromelin.

Henri Daniel Liszkowski, Promenades historiques et archéologiques terrestres et sous-marines à Mayotte, imprimé à Mayotte par IMPRIMAH, 2002, 128 pages. ISBN 2-9511828-1-3.

CNDRS (Masseande Chami-Allaoui, Ali Mohamed Gou, Ainouddine Sidj, Damir Ben Ali, Conseiller scientifique : Claude Chanudet), Histoire et archéologie des Comores, Editions SEPIA, 1997, 55 pages.

Navires et personnages historiques

ROCHE Jean Michel, Dictionnaire des Bâtiments de la Flotte de Guerre Française de Colbert à nos jours – Jean Michel –2013 Editions ISBN 9782952591720 /978-2952591706.

AUPIAIS Dominique, Ker Anna - L'âme celte de Bourbon, Editions JFR – 1999 - ISBN 2-912862-05-1.

MICHEL Jacques, La vie aventureuse et mouvementée de Charles Henri Comte d'Estaing, Edition de France au Clef d'or – 1976 -.

Arthur Biberon, Claude Migrarg Moy de Lacroix , Editions Azalées Editions – 2003- ISBN 2-913-158-78-1.

Encyclopédie par L'image Les navires, Editions librairie Hachette - 1928.

Les navires G- CLERC-RAMPAL Bibliothèque des Merveilles - Editions librairie Hachette -1921.

RANDIER Jean, Grands Voiliers Français - Construction gréement manoeuvre vie à bord, Editions CELIV – 2000 - ISBN 978-2852310124.

BUISSON Dominique, Encyclopédie des Voiliers Editions, EDITA – 1994 - ISBN 978-2880012953.

DECARY Raymond, Terres Lointaines Tome 8 – La France de l'océan Indien – Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales- Madagascar, les Comores, La Réunion, la Côte française des Somalis, l'Inde français – 1952.

Le grand Livre des Epaves de Madagascar, Pierre van den Boogaerde – Editions Orphie – 2010 – ISBN 978-2-87763-552-3.

LIZAIRE (Pierre), Les termes de Marine, Paris, P.U.F, collection Que sais-je ?, deuxième édition mise à jour, 1978, (première édition 1972),128 pages.

THOMAZI (A.), Les navires, P.U.F, collection Que sais-je ? (numéro 411), Paris, 1950, 128 pages.

Piraterie

La Buse Un pirate dans l'Océan Indien, Gui Viala, Edition les Editions du Paille en Queue Noir – 2006- ISBN 978-2912797094.

Histoire des communes et des quartiers

MAREK Bernard, Histoire de Saint-Paul de La Réunion depuis 1663 – Ocean Editions - 2010 – ISBN 978-2-36-247-006-6.

COLLECTIF, Impressions du pays d'Abord, Terre-Sainte, un quartier de Saint-Pierre, ville de Saint-Pierre, D. S. Q de Terre-Sainte, 1994, 79 pages.

Activités maritimes

L'île de La Réunion et les activités maritimes XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècle. Exposition Médiathèque du Port 24 avril – 26 juin – avril 1993 – Conseil Général de La Réunion – archives Départementales - Dépôt Légal N°1051.

COLLECTIF, Des marines au Port de la Pointe des Galets : 1886-1986: centenaire, Océan Edition, Saint-André, 220 pages, 1987.

Mémoires, thèses

SQUARZONI (Angèle), De Marine en barchois,

bornage et batelage, deux navigations côtières à La Réunion, de 1848 à 1863, mémoire de maîtrise d'histoire, Université de La Réunion, 374 pages.

BARRET (Danielle) : Les îles de l'océan Indien Occidental et le bateau : communication des hommes et des idées à travers les archives des Messageries Maritimes (1865-1920), doctorat de troisième cycle sous la direction de Françoise Raison, 1983, Paris VII.

Esclavage et traite négrière

Collectif (Gerbeau, Asgarally, Réverzy), De l'esclavage, 2005, Editions Grand Océan, 105 pages. ISBN 2-911267-36-2.

Catalogue d'exposition, Île de La Réunion, regards croisés sur l'esclavage, 1794-1848, édité par les Cahiers de Notre Histoire et les éditions d'Art Somogy, 1998, 287 pages. Un des seuls ouvrage qui permet une présentation des sources de l'Histoire de l'Esclavage issu des collections des Archives et des musées départementaux.

GUEROUT (Max), ROMON (Thomas), Tromelin, l'île aux esclaves oubliés, 2010, CNRS éditions / INRAP, Paris, 196 pages. A signaler également un ouvrage orienté vers les scolaires : Esclaves et Négriers, vol. 19, coll. Voir l'Histoire, éditions Fleurus. L'ouvrage contient un DVD consacré aux fouilles archéologiques de Tromelin.

TAUBIRA Christiane (introduction de), Codes noirs, De l'esclavage aux abolitions, Dalloz, collection « A savoir », 2005, 150 pages.

Périodiques

Chronique d'histoire maritime, semestrielle, fondée en 1979 publié par la Commission française d'histoire maritime affiliée à la Commission internationale d'histoire maritime. La principale revue de recherche sur l'histoire maritime qui demeure encore aujourd'hui une référence importante.



<http://gallica.bnf.fr>

Gallica est la bibliothèque numérique de la Bibliothèque nationale de France et de ses partenaires. En ligne depuis 1997, elle s'enrichit chaque semaine de milliers de nouveautés et offre aujourd'hui accès à plusieurs millions de documents. Fidèle à la vocation encyclopédique de la BnF, l'application Gallica donne accès à un corpus riche et varié : plus de 240 000 livres, 880 000 fascicules de presse et de revues, 470 000 images, mais également des cartes, des manuscrits, des partitions musicales s'offrent au choix de l'utilisateur.

<http://www.ihoi.org>

L'Iconothèque Historique de l'océan Indien est un projet de numérisation des fonds iconographiques conservés aux Archives Départementales, au Muséum d'Histoire Naturel, au Musée Léon Dierx, à la Bibliothèque Départementales. Elles développent des partenariats avec des structures de la zone OI.

<http://www.geoportail.gouv.fr>

Créé en 2006, le Géoportail, portail des territoires et des citoyens, a pour vocation de faciliter l'accès à l'information géographique de référence. Il permet d'avoir une information publique, officielle et contrôlée, concernant l'ensemble du territoire national, y compris l'outre-mer. A noter la fonction à remonter le temps qui permet d'accéder aux campagnes IGN de 1949-1950. Elles permettent de découvrir « vue du ciel » le territoire quelques années après la Départementalisation.

Ravine à Furey-Léon

6 Cat.

Cor. 6

6 Cat.

# PLAN DU MOUILLAGE DE ST<sup>E</sup> ROSE (ILE DE LA RÉUNION)

Levé en Avril 1846

à bord du bâtiment à vapeur le Crocodile  
d'après les ordres de M<sup>r</sup> ROMAIN-DESFOSSÉS, Cap<sup>ne</sup> de Vaisseau,  
commandant la Station de Bourbon et Madagascar,  
par MM. G. CLOUÉ, DARAS et M. R. LEBLANC, Enseignes de Vau  
Dressé par M<sup>r</sup> CLOUÉ.

DÉPÔT-GÉNÉRAL DE LA MARINE.  
1849.



Mét.	P.
1	0
2	0
3	0
4	0
5	0





# Les actions de la Confrérie des Gens de la Mer

Difficile de proposer une liste exhaustive des actions menées par la Confrérie de 1996 à 2016, tant ces 20 premières années ont été denses. Cette association de bénévoles s’est donnée 2 axes de travail :

- Les recherches proprement dites, que ce soit aux Archives Départementales de La Réunion, dans différents musées ou au cours des plongées sous-marines autour de l’île.

- L’information et la sensibilisation du public réunionnais à ce patrimoine, par l’intermédiaire de déclarations d’épaves aux affaires maritimes, d’articles de journaux de publications, de documents filmés, d’expositions...

La Confrérie a de ce fait produit de nombreux ouvrages, rapports et documents. Au fil des opportunités, elle s’est également investie dans de nombreux projets. Voici quelques extraits du travail d’un groupe de passionnés dévoués à la cause du patrimoine maritime réunionnais.

## Listes des principales actions et temps forts de la Confrérie des Gens de la Mer

### 1996

Création de l’Association  
Recensement des ancrs de la rade de Sainte-Rose.

### 1999

Opération de sondage archéologique sous-marine n° 2199 délivrée par le D.R.A.S.S.M. pour le débarcadère de Saint-Paul.

Opération de prospections inventaires archéologiques sous-marines n°000619, délivrée par le D.R.A.S.S.M. pour les côtes réunionnaises.

### 2005

Sondage archéologique sur batterie côtière de Saint-Paul (autorisation du Ministère de la Culture).

### 2007

Sondage sur batterie côtière dite « de L’embouchure » du 07.05.07 au 18.05.07 (Autorisation du Ministère de la Culture).

Fouilles de sauvetage et d’évaluation du cimetière marin de Saint-Paul (autorisation du ministère de la Culture).

Prospection Baie de Saint-Paul (autorisation Ministère de la Culture).

### 2009

Prospection maritime afin de localiser le navire la Paix naufragé en 1775 et le débarcadère de La Possession (autorisation du Ministère de la Culture).

Participation aux journées du patrimoine du 19 et 20 Septembre 2009, avec la projection du film sur la Confrérie et un exposé sur les fouilles menées à Tromelin sur l’épave L’Utile avec le GRAN.

En partenariat avec la ville de Saint-Philippe, mis en place Le Festival de la Mer à Saint-Philippe 05 et 06 décembre 2009.

Un concours de coloriage avec les écoles de Saint-Philippe.

Un concours de dessin avec le collège de Saint Philippe.

Plongée archéo sur le Warren Hastings.

Plongée au port du Baril.

Baptême de plongée en piscine, en partenariat avec RUN Sport Association.

Exposition « Avant les Lazarets, le Voyage » à la bibliothèque de Saint Philippe du 05.12.09 au 15.03.10.

### 2010

Cartographie de l’épave du Cap La Houssaye du 11.10.10 au 24.10.10 (autorisation du Ministère de la Culture).

Déplacement à Madagascar, ce qui nous a permis de rencontrer Pierre Van Den Boogaerde, auteur de « Les épaves de Madagascar », et ainsi de consolider nos liens dans la zone océan Indien.

Présentation du catalogue de l’exposition : « Avant les Lazarets, le Voyage », dans le cadre des journées du Patrimoine.

Intervention au phare de Sainte Suzanne, pour commenter le film « Les Mémoires de la Mer », et présenter notre association.

L’exposition « Le long du battant des lames » a été mise en place au phare de Sainte Suzanne.

Participation au Festival de la Mer à Saint Philippe.

### 2011

Prospection archéologique sous-marine diachronique du 03.10.2011 au 13.11.2011.

Pointe des Aigrettes épave du Ker-Anna (Autorisation du ministère de la Culture).

Mission préparatoire aux Seychelles afin de dégager un historique important de naufrages ainsi que de faire le point sur les tombes des Bourbonnais ayant fait souche aux Seychelles.

Participation aux Journée européennes du patrimoine : Conférence débat à la Médiathèque de Sainte-Suzanne, exposition du naufrage le Warren Hastings au phare de Sainte-Suzanne et Challenge photo au jardin archéologique de Saint-Gilles.

Exposition du Naufrage le Warren Hastings au Port de Sainte-Marie.

### 2012

Prospection archéologique au débarcadère de La Possession du 04 au 18 mars (Autorisation Ministère de la culture).

Jardin archéologique de Saint-Gilles : Fixation muséographique des ancrs et des canons.

Participation aux Journées de l’archéologie : 23 – 24 juin.

Opération archéologique sur la pointe des Aigrettes : 7 – 21 octobre.

### 2013

Prospection archéologique en baie de La Possession (inventaire de pierres basaltiques taillées).

Fixation muséographique –Jardin archéologique de Saint-Gilles.

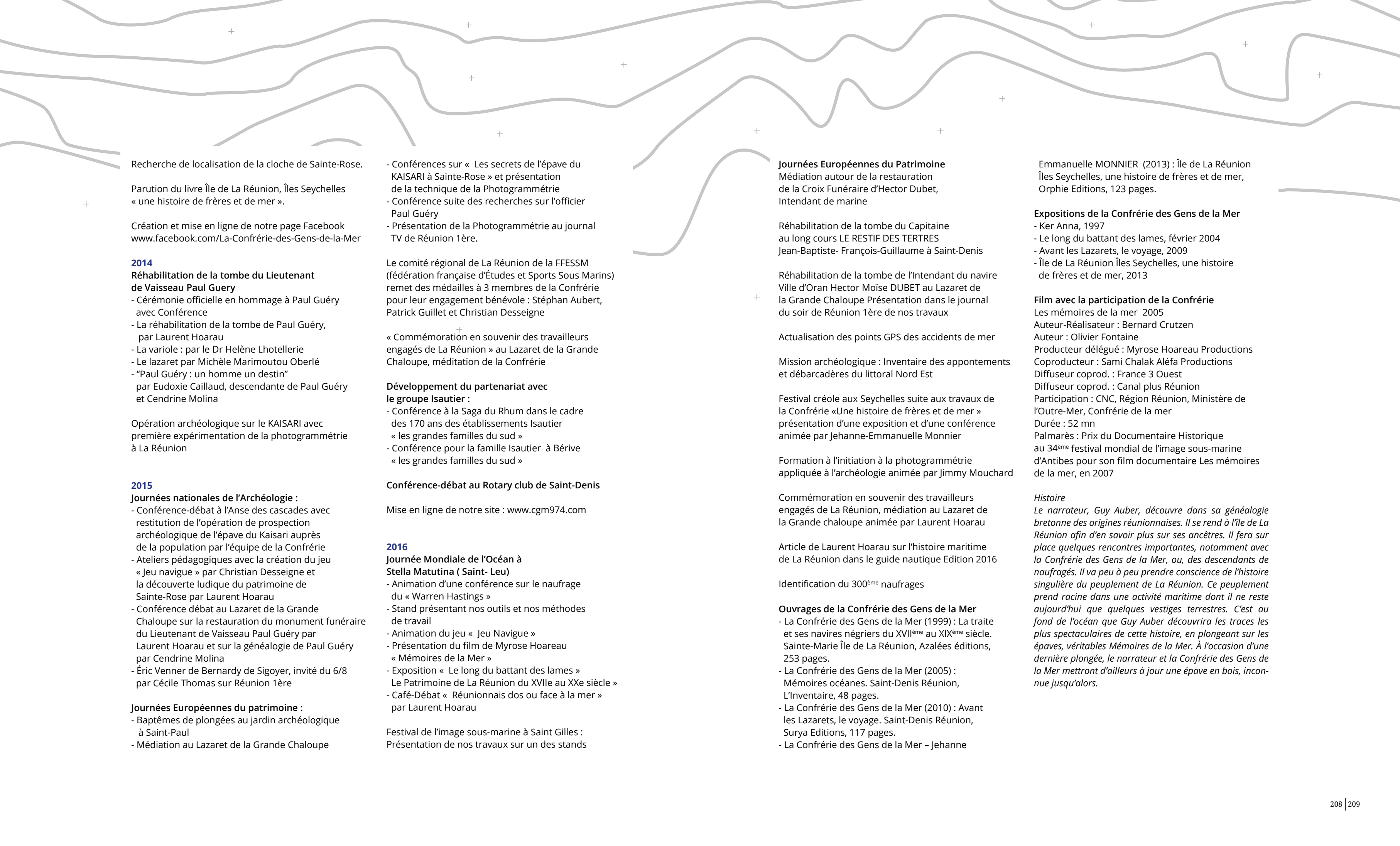
Conférence-débat sur l’utilisation de la pierre dans la construction portuaire avec Jimmy Mouchard et Laurent Hoarau. (Saint-Paul).

Exposition Île de La Réunion, Îles Seychelles, une histoire de frères et de mer : plus de 600 visiteurs pour les Journées Européennes du patrimoine à la Villa du Département.

Journées Européennes du patrimoine : Baptêmes de plongée sur les vestiges historiques au jardin archéologique de Saint Gilles – Roches Noires.

Participation à la semaine « Sports sciences » du 9 au 15 septembre.





Recherche de localisation de la cloche de Sainte-Rose.

Parution du livre Île de La Réunion, Îles Seychelles  
« une histoire de frères et de mer ».

Création et mise en ligne de notre page Facebook  
www.facebook.com/La-Confrérie-des-Gens-de-la-Mer

2014

Réhabilitation de la tombe du Lieutenant  
de Vaisseau Paul Guéry

- Cérémonie officielle en hommage à Paul Guéry avec Conférence
- La réhabilitation de la tombe de Paul Guéry, par Laurent Hoarau
- La variole : par le Dr Hélène Lhotellerie
- Le lazaret par Michèle Marimoutou Oberlé
- “Paul Guéry : un homme un destin” par Eudoxie Caillaud, descendante de Paul Guéry et Cendrine Molina

Opération archéologique sur le KAISARI avec première expérimentation de la photogrammétrie à La Réunion

2015

Journées nationales de l’Archéologie :

- Conférence-débat à l’Anse des cascades avec restitution de l’opération de prospection archéologique de l’épave du Kaisari auprès de la population par l’équipe de la Confrérie
- Ateliers pédagogiques avec la création du jeu « Jeu navigue » par Christian Desseigne et la découverte ludique du patrimoine de Sainte-Rose par Laurent Hoarau
- Conférence débat au Lazaret de la Grande Chaloupe sur la restauration du monument funéraire du Lieutenant de Vaisseau Paul Guéry par Laurent Hoarau et sur la généalogie de Paul Guéry par Cendrine Molina
- Éric Venner de Bernardy de Sigoyer, invité du 6/8 par Cécile Thomas sur Réunion 1ère

Journées Européennes du patrimoine :

- Baptêmes de plongées au jardin archéologique à Saint-Paul
- Médiation au Lazaret de la Grande Chaloupe

- Conférences sur « Les secrets de l’épave du KAISARI à Sainte-Rose » et présentation de la technique de la Photogrammétrie
- Conférence suite des recherches sur l’officier Paul Guéry
- Présentation de la Photogrammétrie au journal TV de Réunion 1ère.

Le comité régional de La Réunion de la FFESSM (fédération française d’Études et Sports Sous Marins) remet des médailles à 3 membres de la Confrérie pour leur engagement bénévole : Stéphan Aubert, Patrick Guillet et Christian Desseigne

« Commémoration en souvenir des travailleurs engagés de La Réunion » au Lazaret de la Grande Chaloupe, méditation de la Confrérie

Développement du partenariat avec  
le groupe Isautier :

- Conférence à la Saga du Rhum dans le cadre des 170 ans des établissements Isautier
- « les grandes familles du sud »
- Conférence pour la famille Isautier à Bérive
- « les grandes familles du sud »

Conférence-débat au Rotary club de Saint-Denis

Mise en ligne de notre site : www.cgm974.com

2016

Journée Mondiale de l’Océan à  
Stella Matutina ( Saint- Leu)

- Animation d’une conférence sur le naufrage du « Warren Hastings »
- Stand présentant nos outils et nos méthodes de travail
- Animation du jeu « Jeu Navigue »
- Présentation du film de Myrose Hoareau « Mémoires de la Mer »
- Exposition « Le long du battant des lames » Le Patrimoine de La Réunion du XVIIe au XXe siècle »
- Café-Débat « Réunionnais dos ou face à la mer » par Laurent Hoarau

Festival de l’image sous-marine à Saint Gilles :  
Présentation de nos travaux sur un des stands

Journées Européennes du Patrimoine  
Médiation autour de la restauration  
de la Croix Funéraire d’Hector Dubet,  
Intendant de marine

Réhabilitation de la tombe du Capitaine  
au long cours LE RESTIF DES TERTRES  
Jean-Baptiste- François-Guillaume à Saint-Denis

Réhabilitation de la tombe de l’Intendant du navire  
Ville d’Oran Hector Moïse DUBET au Lazaret de  
la Grande Chaloupe Présentation dans le journal  
du soir de Réunion 1ère de nos travaux

Actualisation des points GPS des accidents de mer

Mission archéologique : Inventaire des appontements  
et débarcadères du littoral Nord Est

Festival créole aux Seychelles suite aux travaux de  
la Confrérie «Une histoire de frères et de mer »  
présentation d’une exposition et d’une conférence  
animée par Jehanne-Emmanuelle Monnier

Formation à l’initiation à la photogrammétrie  
appliquée à l’archéologie animée par Jimmy Mouchard

Commémoration en souvenir des travailleurs  
engagés de La Réunion, médiation au Lazaret de  
la Grande chaloupe animée par Laurent Hoarau

Article de Laurent Hoarau sur l’histoire maritime  
de La Réunion dans le guide nautique Edition 2016

Identification du 300<sup>ème</sup> naufrages

Ouvrages de la Confrérie des Gens de la Mer

- La Confrérie des Gens de la Mer (1999) : La traite et ses navires négriers du XVI<sup>ème</sup> au XIX<sup>ème</sup> siècle. Sainte-Marie Île de La Réunion, Azalées éditions, 253 pages.
- La Confrérie des Gens de la Mer (2005) : Mémoires océanes. Saint-Denis Réunion, L’Inventaire, 48 pages.
- La Confrérie des Gens de la Mer (2010) : Avant les Lazarets, le voyage. Saint-Denis Réunion, Surya Editions, 117 pages.
- La Confrérie des Gens de la Mer – Jehanne

Emmanuelle MONNIER (2013) : Île de La Réunion  
Îles Seychelles, une histoire de frères et de mer,  
Orphie Editions, 123 pages.

Expositions de la Confrérie des Gens de la Mer

- Ker Anna, 1997
- Le long du battant des lames, février 2004
- Avant les Lazarets, le voyage, 2009
- Île de La Réunion Îles Seychelles, une histoire de frères et de mer, 2013

Film avec la participation de la Confrérie

Les mémoires de la mer 2005  
Auteur-Réalisateur : Bernard Crutzen  
Auteur : Olivier Fontaine  
Producteur délégué : Myrose Hoareau Productions  
Coproducteur : Sami Chalak Aléfa Productions  
Diffuseur coprod. : France 3 Ouest  
Diffuseur coprod. : Canal plus Réunion  
Participation : CNC, Région Réunion, Ministère de l’Outre-Mer, Confrérie de la mer  
Durée : 52 mn  
Palmarès : Prix du Documentaire Historique au 34<sup>ème</sup> festival mondial de l’image sous-marine d’Antibes pour son film documentaire Les mémoires de la mer, en 2007

*Histoire*  
*Le narrateur, Guy Auber, découvre dans sa généalogie bretonne des origines réunionnaises. Il se rend à l’île de La Réunion afin d’en savoir plus sur ses ancêtres. Il fera sur place quelques rencontres importantes, notamment avec la Confrérie des Gens de la Mer, ou, des descendants de naufragés. Il va peu à peu prendre conscience de l’histoire singulière du peuplement de La Réunion. Ce peuplement prend racine dans une activité maritime dont il ne reste aujourd’hui que quelques vestiges terrestres. C’est au fond de l’océan que Guy Auber découvrira les traces les plus spectaculaires de cette histoire, en plongeant sur les épaves, véritables Mémoires de la Mer. À l’occasion d’une dernière plongée, le narrateur et la Confrérie des Gens de la Mer mettront d’ailleurs à jour une épave en bois, inconnue jusqu’alors.*




Les 20 ans de recherches  
de la Confrérie des Gens de la Mer  
ont été réalisés avec le soutien  
des partenaires suivants,  
que nous remercions vivement :

Merci ...

- à tous les membres de la Confrérie des Gens de la Mer
- à nos partenaires et financeurs
- aux auteurs et contributeurs de cet ouvrage
- aux correctrices bénévoles :  
  
Fleur, Geneviève, Edith, Brigitte et Catherine
- à tous ceux qui sont venus assister à nos conférences,  
  
débats, stands et présentations de travaux
- à vous lecteurs

**Si vous souhaitez soutenir nos travaux,**  
**devenez membre,**  
  
contactez-nous par mail  
confrerie@gmx.fr

**Pour en savoir plus :**  
  
www.cgm974.com  
  
 La Confrerie des Gens de la Mer



- VILLE DE SAINT-DENIS
- VILLE DE LA POSSESSION
- VILLE DE SAINTE-SUZANNE
- VILLE DE SAINT-PIERRE
- VILLE DE SAINT-PAUL
- VILLE DU PORT
- VILLE DE SAINT-PHILIPPE





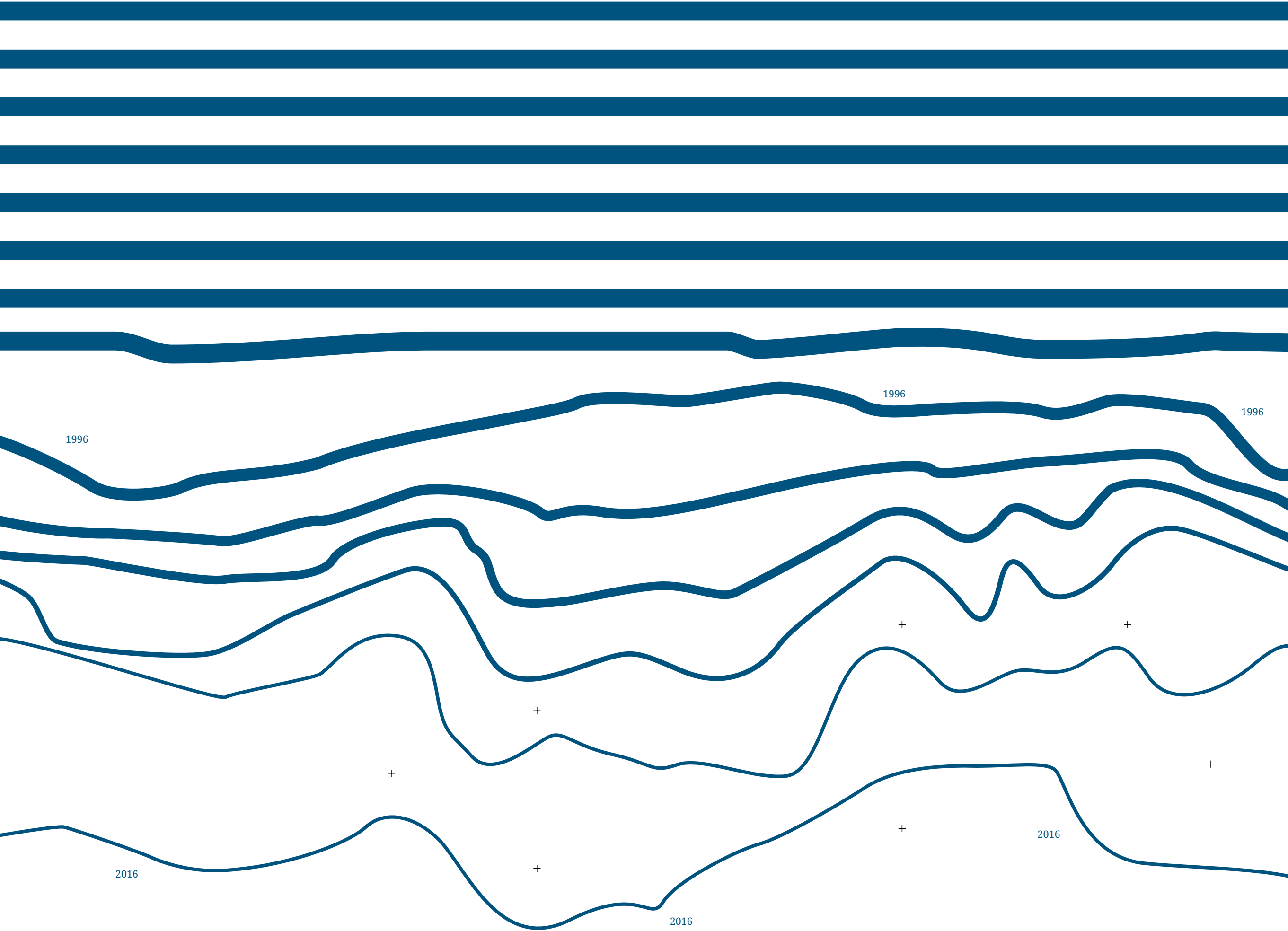
2016, par nos 20 ans d'existence,  
marque une étape.

Très peu de structures associatives réunionnaises se sont lancées dans la rédaction de leur propre histoire. Certaines, après une longue période d'existence, ont disparu sans avoir pu laisser une mémoire de leurs actions. La Confrérie s'est prêtée à l'exercice et il reste encore à écrire le récit global de l'action associative réunionnaise sur la valorisation du patrimoine et la patrimonialisation des sites.

Nous avons l'ambition de poursuivre nos actions. Les missions sont de plus en plus difficiles, les financements de plus en plus rares et notre motivation reste intacte. Nous alimenterons, chaque jour, la carte archéologique de La Réunion et de l'océan Indien. Nous nous réjouissons de chaque nouvelle découverte et poursuivrons l'aventure pour vous.

Nous vous remercions à la fois de votre soutien et de votre fidélité à nos côtés. Bienvenue aux 20 prochaines années.

Eric Venner de Bernardy de Sigoyer  
Président Fondateur





# UNE HISTOIRE MARITIME RÉUNIONNAISE

Une association pionnière de l'archéologie sous-marine  
à La Réunion partage 20 ans de recherches  
sur le patrimoine maritime réunionnais.  
Découvrez des plongées archéologiques,  
des témoignages, des anecdotes,  
une autre façon de comprendre l'histoire de cette île  
car nous venons tous de la mer.



LA CONFRÉRIE  
DES GENS DE LA MER