

Note de Synthèse historique sur l'activité maritime à Sainte-Rose entre 1779 et 1948

Laurent Hoarau. Historien.

En introduction

Notre étude couvre une période allant de 1779 à 1948. Elle a pour objectif de donner un contexte à l'histoire maritime de Sainte-Rose. Les recherches se sont déroulées essentiellement aux Archives Départementales de La Réunion. C'est un récit qui s'intéresse à un thème très spécifique, les documents étant assez peu nombreux, il s'agit donc ici essentiellement de faire parler les archives, de les lier et de les contextualiser. Nous proposons un parcours qui permet de traiter le récit sous forme de thèmes :

- **Au XIXe siècle, une activité surtout centrée autour des Marines d'usines**
- **Port Carron, une marine plus importante**
- **Au XXe siècle, une activité de pêche majeure pour Sainte-Rose**

Synthèse des résultats

L'activité maritime dans cette zone se concentre essentiellement autour du système des Marines au XIXe siècle et une importante activité liée à la pêche au XXe siècle (sans que l'on puisse dater exactement ses débuts). De façon générale, les sources se concentrent surtout autour de Port Carron à Sainte-Rose, les autres Marines de la zone d'étude, de même que des points comme l'anse des Cascades, sont pratiquement absentes des sources publiques. Les documents ciblent deux quartiers : Sainte-Rose (centre administratif) et Piton Sainte-Rose comme étant les deux quartiers maritimes de la commune. Si Port Carron et quai La Rose sont les ports du quartier centre, c'est l'Anse des Cascades qui sert de port aux Marins pêcheurs de Piton Sainte-Rose. L'étude de l'effectif révèle un nombre très important de marins pêcheurs dans la commune. Son effectif est alors supérieur à des quartiers qui ont gardé une identité liée à la pêche jusqu'à aujourd'hui comme Terre Sainte ou Patates à Durand.

Des Marines

Dans cette période des établissements côtiers appelés “Marines” permettent le déchargement des marchandises via des rades foraines, ouvertes aux vents, ou des barachois aménagés. 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 tonnage¹. Mais seulement trois d’entre elles (Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Denis) sont autorisées au trafic d’import-export. Angèle Squarzoni² a mis en évidence l’existence de deux types de navigations autour de l’île : le bornage et le batelage. Le bornage est proche du cabotage, 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 » (c’est-à-dire accostée au quai).

Ces « Marines » constituent alors un outil économique essentiel dans l’acheminement de la production locale. Le chargement et le déchargement des marchandises à bord d'embarcations s’effectuent par le biais de ponts-volants 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 biques, 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 halé à terre. 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 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, mais aussi de structures plus lourdes comme les magasins. Des fours-à-chaux sont parfois aussi construit sur la côte.

Ces aménagements côtiers servent donc 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 à l’intérieur des terres.

¹ A.D.R., B. 118, Police des ports et rades de la Colonie suivie de Remarques, instructions et renseignements 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.

² A.D.R., 8 J 54, De marines en barachois

Au XIXe siècle, une activité surtout centrée autour des Marines d'usines

Nous avons procédé à un relevé des Marines en activité dans la seconde moitié du XIXème siècle pour toute La Réunion. Nous avons extrait les données ci-dessous. Le tableau permet d'apprécier la situation avant 1876. Le document est construit à partir d'un feuillet de la série 238 S 6 recensant les demandes d'établissements de batelage jusqu'en 1875. Les Marines sont donc peu nombreuses et sont essentiellement des Marines d'usines qui permettent d'exporter le sucre sur une côte difficile. N'étant pas connectées au chemin de fer, ces Marines resteront en activité jusqu'au début du XXe siècle.

Relevé des permis d'établir accordés sur les pas géométriques de l'île pour la fondation d'établissements de batelage						
Lieux où les permis ont été accordés	Nom des concessionnaires	Date des arrêtés des permis d'établir	Année	Sources	Observations 1 :	Observations 2 : Figure dans 16 K ou 8 K
Sainte-Rose	Lory Frères	30 août 1865	1865	238 S 6 (feuilles)		
Saint-Philippe	Roustan	7 août 1875	1875	238 S 6 (feuilles)		
Saint-Joseph	Florent et Mercier	23 juin 1856	1856	238 S 6 (feuilles)		
Saint-Joseph (Manapany)	De Rontaunay et Guy de Ferrières	17 mars 1853	1853	238 S 6 (feuilles)	Rapporté le 13 août 1869	

Port Carron, une marine plus importante

Le port Caron³ nom de la marine de Sainte-Rose, commune de l'Est de l'île de La Réunion, est surtout connu comme le 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] »⁴ destinée à abriter des barques. Cette marine est déjà dès le XIXe siècle dédié 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 les cafés et les autres denrées. On appelle Port Caron ou quai la Rose, la petite anse par laquelle se fait le commerce. »⁵. 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 à 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 débarquement⁶ .

- 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 XIXe 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 sucrière⁷. Mais l'utilisation du poste des

³ On retrouve aussi l'orthographe suivante "Port Carron" dans certain texte ou sur On trouve 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 désigner plus particulièrement les "langues" de lave plates qui s'avancent dans la mer et que l'on rencontre assez souvent sur cette côte.

⁴ 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.

⁵ ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à La Réunion.

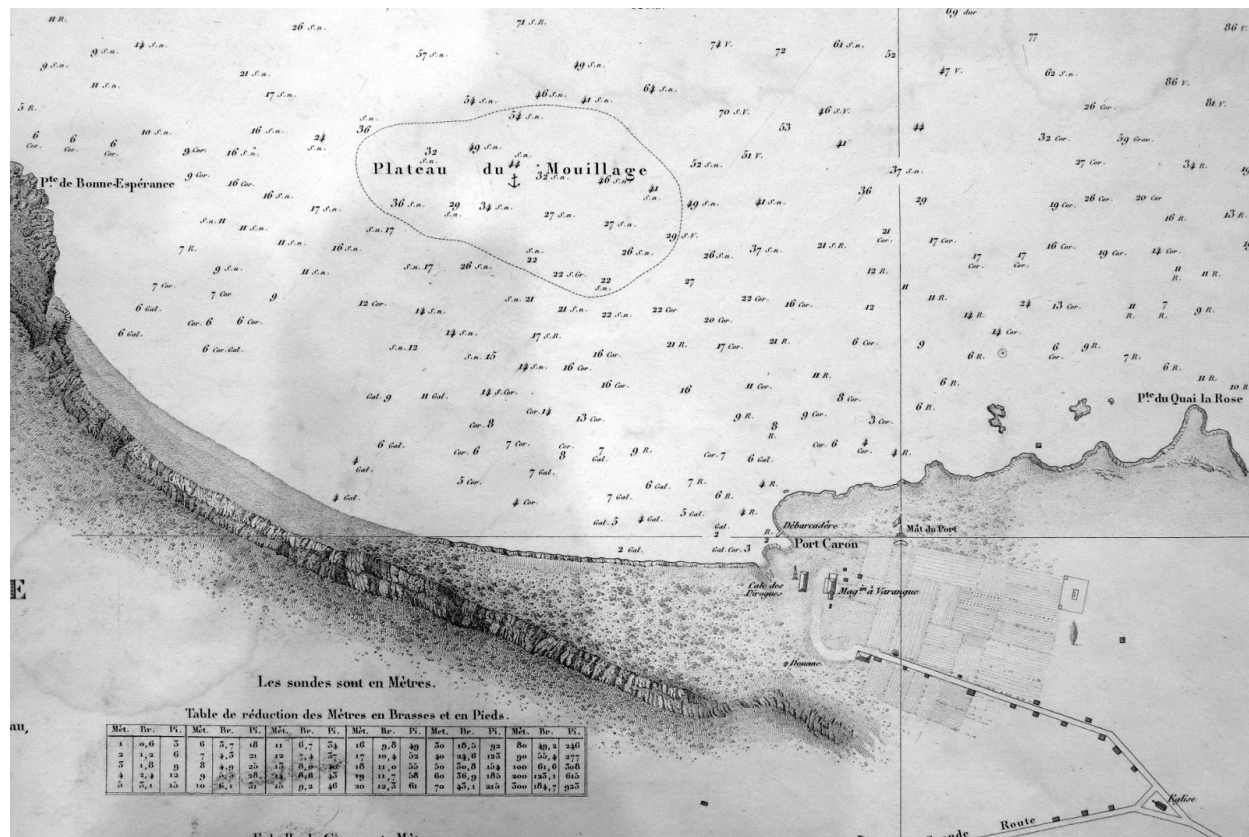
⁶ ADR, Bib. 86, Pérotin Yves, Chroniques de Bourbon, page 145 à 149.

⁷ BSM, Hugot Emile, Les anciennes sucreries de Bourbon.

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 Réunion⁸. Jacques Adam de Villiers est à cette époque propriétaire de la Marine.

⁸ ADR, 238 S 5/6, lettre numéros 890 de l'Inspecteur Chef du service des douanes de La Réunion au Gouverneur, 23 mai 1910.

Illustration 1 : Plan du mouillage de Sainte-Rose, levé en avril 1846 à bord du bâtiment à vapeur le Crocodile d'après les ordres de Mr Romain-Desfossés, capitaine de Vaisseau, commandant la station de Bourbon et Madagascar, par MM. G. Cloué, Daras et M. R. Leblanc, Enseignes de Vaisseau, dressé par Cloué, Dépôt Général de la Marine, 1849. Corrections secondaires en mars 1874.



La marine garde jusqu'en 1850, une activité relativement importante puisque aucun charroi ne relie en continue Sainte-Rose à Saint-Benoît. Le transport des productions et le déchargement des denrées venus de l'extérieur s'effectuent en effet par voies maritimes. Les productions locales parmi lesquelles dès 1828 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 côte⁹. Sur le site a été construit 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'ont provoqué la construction de bâtiments aux

⁹ ADR, Carte numéro 317, Plan du mouillage de Sainte-Rose, levé en avril 1846 à bord du bâtiment à vapeur le Crocodile.

abords du site ou encore la concession de droits, soulignent l'importance de la marine dans ce lieu géographique précis.¹⁰

¹⁰ ADR, 238 S 1, rapport sur les établissements de batelages (1848-1868)

Un port pour la colonie ... à Sainte-Rose

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. 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 susceptible 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-Rose¹¹. 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.

Vers 1870, Morlière, un ingénieur envoyé par le ministère de la Marine et des Colonies, chargés de l'étude d'un projet de port dans l'île, visite Sainte-Rose¹². Le peu d'étendu qu'offre le plateau de mouillage (qui réduit la marge de manoeuvre 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 représente 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 composé de Hilaire Bridet, capitaine de frégate en retraite, Buisson, lieutenant de vaisseau et capitaine de port, et de Ferdiand de Floris, capitaine au long cours et propriétaire à Sainte-Rose, est nommé sur ordre du Gouverneur. Cette commission détermine deux positions pour mouiller des corps-morts.

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

¹² ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à la Réunion.

Au XXe siècle, une activité de pêche majeure pour Sainte-Rose

Le dossier 4S160 des ADR permet d'approcher l'activité de pêche pour toute La Réunion. Une liste, non datée, des pêcheurs de Sainte-Rose et de Piton Sainte-Rose est ainsi disponible (voir ci-dessous). Elle a pu être réalisée, comme les autres inventaires de ce type présents dans le dossier, entre 1924 et 1948. Cette liste en terme d'effectif représente un groupe de 28 pêcheurs classés comme « Patron pêcheur, » « Matelot » et « Matelot pêcheur ». L'effectif est comparable voire supérieur à des zones de pêches importantes comme Terre Sainte et Patates à Durand. Cela montre l'importance de la pêche à Sainte-Rose et à Piton Sainte-Rose.

Noms et Prénoms	Date et lieu de naissance	Fonction
Plante Jean	30 octobre 1923 Sainte-Rose	Patron pêcheur
Robert Jean Joseph	10 mai 1925 Sainte-Rose	Matelot pêcheur
Jacarau Emmanuel	5 mars 1897 Sainte-Rose	Matelot pêcheur
Imanga Maurice	12 septembre 1911 Sainte-Rose	Patron pêcheur
Huet Léon Jean	10 avril 1927 Saint Joseph	Matelot pêcheur
Salaï Francis Martin	10 septembre 1929 Sainte Rose	Matelot pêcheur
Leflem Lucien	26 octobre 1903 Saint Benoît	Matelot pêcheur
Mardaye Joseph	16 octobre 1907 Saint Benoît	Matelot
Dalleau Antoine	26 août 1908 Saint André	Matelot pêcheur
César Roger Franck	15 août 1915 Saint Benoît	Matelot
Grondin Louis Auguste	16 février 1911 Sainte-Rose	Matelot
Grondin Antoine Emmanuel	29 juillet 1906 Sainte-Rose	Matelot
Grondin François Edouard	31 janvier 1885 Saint-Paul	Matelot
Ducheman Edgard	5 avril 1913 Sainte-Anne Saint Benoît	Patron pêcheur
Laha Philippe	2 janvier 1922 Sainte Rose	Matelot
Leichnig Paul Elyssé	10 juin 1907 Petite Ile	Matelot
Collet Louis Thomas	8 septembre 1918 Sainte Rose	Matelot
Técher François	15 août 1892 Saint Benoît	Matelot
Ango Lucien Hyacynthe	9 juillet 1906 Sainte-Rose	Matelot
Jouan Léon Honorius	9 février 1926 Sainte Rose	Matelot
Julie François Benoît	13 décembre 1912 Etang Salé	Matelot pêcheur
Jouan Louis Marie	26 septembre 1919 Piton Sainte Rose	Matelot
Norpha Ferdinand	2 juillet 1904 Saint André	Matelot
Técher Marius	18 août 1929 Sainte Rose	Matelot

Lefèvre Jules Antoine	29 novembre 1898 Saint Joseph	Patron
Julie Augustave	25 mai 1907 Piton Sainte Rose	Matelot
Grondin Jean	26 mars 1914 Sainte Rose	Matelot
Assion Simon	27 octobre 1928 Sainte Rose	Matelot

Illustration 2 : ADR, 4S160, Liste des pêcheur de Sainte-Rose et de Piton Sainte-Rose (Le document comporte deux pages, ce-dessous reproduction de la première page)

Liste des pêcheurs de Sainte-Rose et Piton de Rose

Nom et Prénoms	N° d'impl.	Date et lieu de naissance	Fonction
Planté Jean	1389/59	3 Octobre 1923 Sainte Rose	patron p.
Robert Jean Joseph	1384/59	10 mai 1929 Sainte Rose	mat. pêche
Jacotau Emmanuel	1379/59	5 mars 1897 Sainte Rose	mat. pêche
Imanga Maurice	1382/59	12 septembre 1941 St Rose	patron p.
Huet Simon Jean	1393/59	10 avril 1927 Saint Joseph	mat. pêche
Salai Francis Martin	1388/59	10 septembre 1929 St Rose	mat. p.
Seflem Lucien	1760/59	26 octobre 1903 St Benoit	mat. p.
Mardaye Joseph	1648/59	16 octobre 1907 St Benoit	mat.
Dalleau Antoine	1381/59	26 août 1908 St André	mat. p.
Célar Roger Frank	1397/59	15 août 1915 St Benoit	mat.
Grondin Louis Auguste	1678/59	16 février 1911 St Rose	mat.
Gausin Antoine Emmanuel	1692/59	29 juillet 1906 St Rose	mat.
Grondin François Edouard	1691/59	31 janvier 1885 St Paul	mat.
Duchemann Edgar	1390/59	5 avril 1913 St Anne St Benoit	patron p.
Saba Philippe	1385/59	2 janvier 1922 St Rose	mat.
Seichnig Paul Elysé	1676/59	10 juin 1907 Petite Ile	mat.
Collet Louis Thomas	1554/59	8 septembre 1918 Sainte Rose	mat.
Fécher François	1394/59	15 août 1892 St Benoit	mat.
Ango Lucien Elyacynthe	1818/59	9 juillet 1906 St Rose	mat.
Jordan Simon Honorius	1547/59	9 février 1926 St Rose	mat.