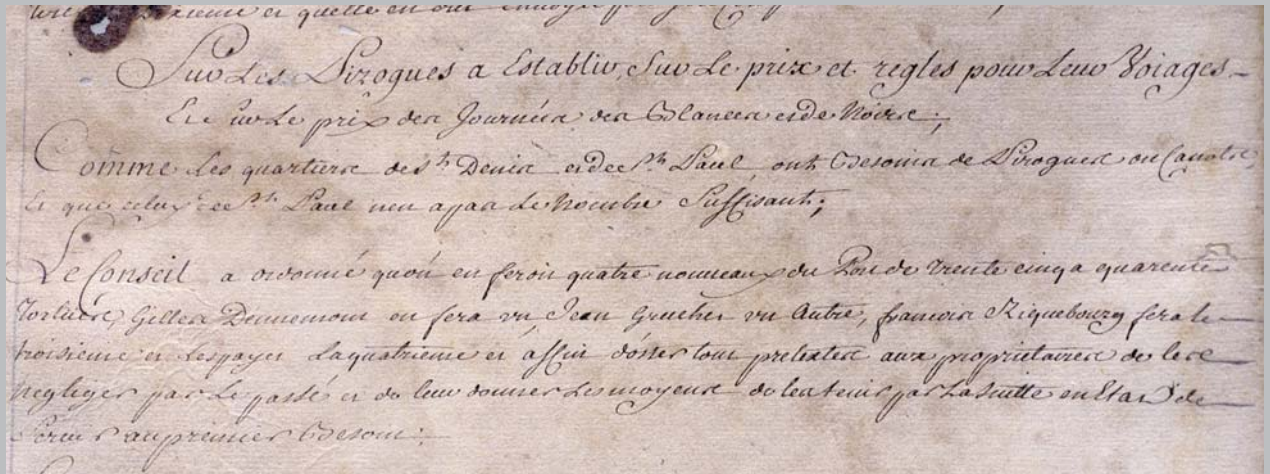




Le batelage

Une obligation née de l'absence de port



Ordonnance pour la construction de canots ou pirogues pour les quartiers de St Paul et St Denis, 1708. Fonds Archives Départementales de La Réunion. Co1
Il est à noter qu'au début du XVIIIème siècle, ces petites embarcations étaient mesurées par rapport à la quantité de tortues transportées.

Embarquement de sucre en rade de St Paul, début du XXe siècle. .
Fonds Archives Départementales de La Réunion 5 Fi433
Sur cette photographie, on voit un vapeur au mouillage, tandis que des hommes chargent une chaloupe de sacs de sucre



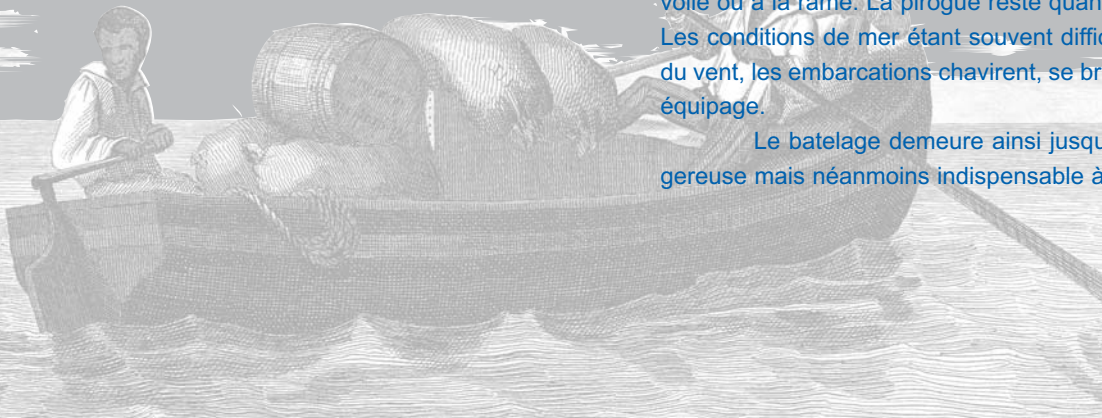
Avant la construction du Port de la Pointe des Galets à la fin du XIXe siècle, les navires qui arrivent à La Réunion doivent tous mouiller autour de l'île, en pleine mer ou dans des rades peu protégées de l'océan. Il n'existe donc pas de quai pour accoster*. Ainsi, depuis les origines de la navigation dans l'île, les opérations de débarquement et d'embarquement des marchandises et des passagers se font au moyen de petites embarcations qui, seules, peuvent rejoindre le bord et affronter la houle avec des risques limités. Cette activité s'appelle le batelage.

Durant le XVIIIe siècle, le service de batelage est assuré principalement par les esclaves de l'administration centrale, importés de préférence de la côte de Guinée, du Mozambique ou de l'Inde, car les autorités de l'île se méfient des esclaves malgaches qui dérobent des embarcations pour tenter de rejoindre Madagascar.

Au XIXe siècle, les opérations de batelage sont effectuées par des entreprises privées qui utilisent des esclaves jusqu'en 1848, puis des engagés.

Les embarcations qui servent pour le batelage sont des chaloupes et des péniches* manœuvrées à la voile ou à la rame. La pirogue reste quant à elle le moyen le plus approprié pour le transport des passagers. Les conditions de mer étant souvent difficiles, les accidents graves sont fréquents. Sous les effets de la houle et du vent, les embarcations chavirent, se brisent contre les ponts débarcadères ou sont jetées sur le rivage avec leur équipage.

Le batelage demeure ainsi jusqu'à sa disparition au début du XXe siècle, une activité relativement dangereuse mais néanmoins indispensable à la vie économique de l'île.



Débarquement de marchandise. Fonds Archives Départementales de La Réunion 1Fi Afrique



Péniche de batelage sortant du port de St. Pierre vers 1920. Fonds Archives Départementales de La Réunion 5 Fi 543



«Marine Richard au Butor». Lithographie de A.Roussin (détail)

ADMINISTRATION DE LA MARINE.
Armemens et Classes.

Le Sous-Commissaire des classes a l'honneur de prévenir le public, qu'une pirogue de huit rames, ayant trois boulons en fer, les plats-bords peints en rouge, a été rencontrée le 11 de ce mois devant la rade de Sainte-Marie, allant au gré des flots. Cette embarcation, qui a été sauvée, est déposée au pont de l'établissement de M. Biberon à Sainte-Marie, et elle ne pourra être remise à la personne qui en fera preuve de propriété, qu'après le paiement des frais de sauvetage.

Saint-Denis, le 19 mars 1830.

DE CHANVALON fils.

Vu: Le Commissaire Ordonnateur,
ACH. BÉDIER;

«La gazette de l'île Bourbon» du 27 Mars 1830. Fonds Archives Départementales de La Réunion 1PER



Coup de vent sur le Barachois, par JBL Dumas, 1830. Fonds Archives Départementales de La Réunion 98Fi55