Le mouillage de la Grande Chaloupe

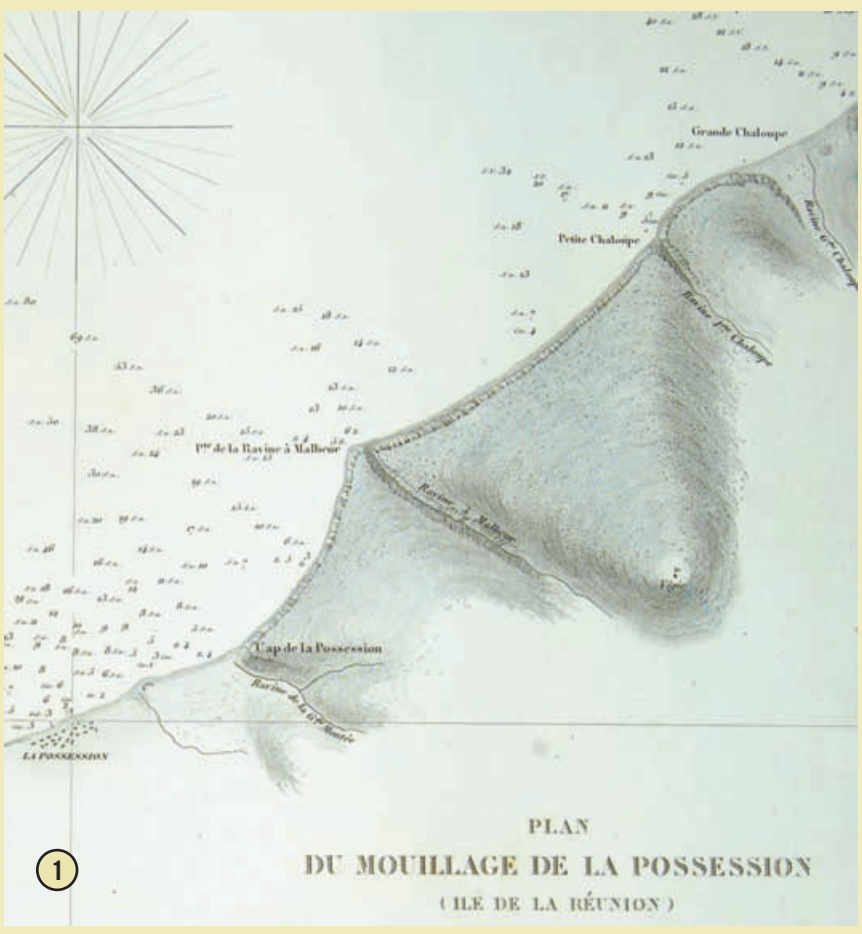
L'étude des instructions nautiques et des cartes marines concernant La Réunion, au cours du XIXe et du début du XXe siècle, montre que selon toute vraisemblance, durant cette période, le mouillage de La Grande Chaloupe n'est pas très fréquenté par les gros navires. En effet ces types de documents qui signalent les moindres points de mouillages autour de l'île, ne mentionnent jamais celui de La Grande Chaloupe, excepté la carte de Bory de Saint-Vincent antérieure à 1810. Or le but des instructions nautiques et des cartes marines est justement de donner aux navigateurs les renseignements sur les mouillages les plus utilisés. De cette façon, un capitaine de navire, aussi novice soit-il de la pratique des côtes réunionnaises, peut en toute sécurité jeter l'ancre au bon endroit et ainsi décharger son fret et ses passagers sans risques pour eux et pour son navire.

Au milieu du XIXe siècle, les navires arrivant dans les rades de l'île doivent obligatoirement faire leurs formalités d'entrée (douane et santé) dans l'un des trois « ports » officiels que sont Saint-Denis, Saint-Paul et Saint-Pierre.

Le mouillage de La Grande Chaloupe se trouve à mi chemin entre la baie de La Possession et celle de Saint-Denis qui est durant tout le XIXe siècle le principal port de La Réunion et qui concentre l'essentiel du trafic maritime arrivant du large.

En face de La Grande Chaloupe les navires jettent l'ancre sur un fond de sable. A cet endroit la ligne de sonde des 100 mètres de profondeur est relativement éloignée de l'île, l'espace possible de mouillage est donc étendu. Mais le mouillage est situé dans une zone de dévent, car au delà du Cap Bernard en allant vers le sud, le vent s'éloigne des côtes durant la plus grande partie de l'année, pénalisant la propulsion à voile au plus près du littoral et rendant de fait difficile l'arrivée et le départ du mouillage.

À cette époque les navires à voile sont majoritaires dans la navigation au long cours. Ces voiliers peu manoeuvrants dans les rades ne peuvent se permettre de changer régulièrement de mouillage, manœuvre trop longue à réaliser lorsqu'il n'y a pas nécessité absolue. De plus, bien que la majorité de ces voiliers transportent des passagers, l'objet principal de leur navigation reste dans la plupart des cas le transport de marchandises, qu'ils viennent déposer ou prendre à La Réunion. La prospérité que connaît La Réunion au milieu du XIXe siècle emmène dans les rades de l'île de nombreux navires. Les structures d'accueil étant peu adaptées pour la quantité de navires, les opérations de chargement et de déchargement prennent du temps (jusqu'à plus d'un mois). Durant toute la seconde partie du XIXe siècle il semble bien que les gros navires aient préféré en majorité jeter l'ancre à Saint-Denis et transférer leurs passagers à La Grande Chaloupe aux moyens des embarcations du bord ou de celles des *Marines*, flotille plus légère, qui faisait la navette entre la rade de Saint-Denis et le site des Lazarets. Les paquebots à vapeur transportant des passagers de façon régulière dans l'océan Indien, qui apparaissent à La Réunion en 1864 avec les *Messageries Impériales* (futures *Messageries Maritimes*), peuvent grâce à ce type de propulsion s'arrêter plus facilement à la Grande Chaloupe. Mais l'ouverture du port de la Pointe des Galets en 1886, apporte une nouvelle solution pratique aux navires, puisque de la fin du XIXe siècle jusqu'à la fermeture des Lazarets en 1936, les passagers se rendent désormais essentiellement à La Grande Chaloupe en train depuis le port de La Pointe des Galets.



1 Mouillage de la Grande Chaloupe au milieu du XIXe siècle.
A la différence de celui de La Possession il n'est pas matérialisé par une ancre, ce qui signifie que le premier mouillage est moins fréquenté que le second.
(Fonds privé)

2 Les navires en escale à La Réunion peuvent devenir ponctuellement des lazarets flottants, lorsque les risques sanitaires sont importants.
(Archives départementales de La Réunion)

3 Les passagers, quels qu'ils soient, sont habitués aux aléas des quarantaines lors des voyages maritimes.
(Archives départementales de La Réunion)

4 À l'époque les temps de déplacements sont longs comparés à ceux d'aujourd'hui. Les longs trajets sur l'eau et à pied, font partie du quotidien des voyageurs du XIXe siècle.
(Archives départementales de La Réunion)