

2014

Rapport de prospection archéologique

Inventaire des éléments épars du Kaisari

Sous la direction : Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Avec la participation : Stéphane AUBERT, Jean-Pierre BELLANGER, Toussaint BREMA, Christian DESSEIGNE, Laurent HOARAU, Patrick GUILLET, Jimmy MOUCHARD, Gilles PIGNON, Jean-François REBEYROTTE.

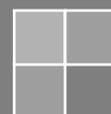


Vue du site

Cliché : Julie REMY

Volume I :

Texte



REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier les différentes personnes ayant pris part à ce projet, tout d'abord les prospecteurs :



De gauche à droite : Jean-Pierre BELLANGER, Julie REMY, Jimmy MOUCHARD, Gilles PIGNON, Éric VENNER de BERNARDY de SIGOYER, Christian DESSEIGNE, Stéphan AUBERT.

Merci également à : Toussaint BREMA, Bertrand AVICE, Françoise DENNEMONT, Patrick DENNEMONT

CONTENU

Introduction	4
SECTION 1 :	5
1. Fiche signalétique	5
1.1 Identité du site	5
1.2 L'opération archéologique	6
1.3 Rédaction du rapport	7
2. GÉNÉRIQUE détaillant tous les intervenants techniques, administratifs et financiers	8
2.1 Intervenants de cette opération	9
2.2 Équipe de recherche	10
2.3 Budget de l'opération	10
3. NOTICE scientifique	11
4. FICHE d'état du site	12
Section 2 :	14
1. État des connaissances avant l'opération	14
1.1 Cadre géographique de la prospection	14
1.2 Contexte physique et biologique	14
Introduction	14
1.2.1 Contexte physique et hydrodynamique	15
1.2.2. CONTEXTE biologique	15
Conclusion	18
1.3 Contexte Historique	18
1.3.1. Préambule	18
1.3.2. Les données numériques	19
1.3.3. Les recherches aux archives	19
1.3.4. Essai d'étude historique SUR L'activité maritime à Sainte-Rose entre 1779 et 1948	22
2. Stratégies et méthodes mises en œuvre	29
2.1 Méthodologies appliquées pour la prospection sous-marine	29
2.1.1 Définition de l'aire de prospection	29
2.1.2 Protocole de prospection et d'enregistrement des données	29
2.1.3 Le relevé photogramétrique	30
2.1.4 Contraintes d'intervention	30
2.2 Enquête de terrain	30
3. Description archéologique	32
3.1 Distribution spatiale des pièces archéologiques	32
3.1.1 La zone Nord	32
3.1.2 La zone Sud	32

3.2 Quelques pièces remarquables	33
3.2.1 tuyau équipé de collerette (pièce N°4)	33
3.2.2. Système de lubrification (pièce N°12)	33
3.2.3. Vilbrequin (pièce N°14)	33
3.2.4. cylindre de pression (pièce N°19)	33
3.2.5. Hublot	34
3.3 Synthèse et hypothèses	34
Conclusion	36
ANNEXES	37
<i>Autorisation de la Mairie</i>	38
<i>Autorisation du DRASSM</i>	39
<i>Joseph L. THOMPSON et FILS, constructeurs du Kaïsari</i>	43
<i>T. RICHARDSON et fils, Constructeur du moteur du Kaïsari</i>	43
<i>Recherches aux archives d'Angleterre au Tyne & Archives & muséum</i>	45
<i>Recherches aux archives départementales de La Réunion</i>	47
<i>Rapport de La Réunion du conseil de marine qui tenue à Port-Louis, le lundi, le 11 Février 1901 ayant pour but enquêter sur la cause de la perte du « Kaïsari »</i>	58
<i>Bulletin de décès D'ALFRED FREDERIC KIDD</i>	62
<i>FICHE D'ENREGISTREMENT DU MONUMENT</i>	63
<i>FUNÉRAIRE D'ALFRED FREDERIC KIDD</i>	63

INTRODUCTION

La Pointe des Cascades à Sainte-Rose fut le théâtre de l'accident de mer le plus meurtrier de l'île de La Réunion, c'est là que le 13 janvier 1901 le navire à vapeur anglais « Kaïsari » se fracassa à la côte dans des conditions terribles, causant -ainsi la disparition de 23 hommes d'équipage.

La déclaration de l'épave a été enregistrée en date du 10 Mai 1997 au titre de découverte de bien culturel maritime par Patrick DENEMONT et Fernand GRONDIN.

Notre intention se situe dans la continuité de l'inventaire des biens culturels maritimes de l'île de La Réunion entrepris depuis quelques années par l'association la Confrérie des Gens de la Mer et la Commission régionale d'archéologie de la Fédération Française Études et Sports Sous-marins.

Ce rapport présente le résultat d'une opération de prospection diachronique menée du 07 octobre au 1^{er} décembre 2014 dont l'objectif était de réaliser pour la première fois l'inventaire des éléments épars de l'épave du vapeur anglais « Kaïsari » ainsi qu'une cartographie de ce gisement. Ces données ont également fait l'objet d'une restitution publique présentée dans le cadre des journées nationales de l'archéologie le samedi 20 Juin 2015 sur le site de l'Anse des Cascades.

SECTION 1 :

1. FICHE SIGNALÉTIQUE

1.1 IDENTITÉ DU SITE

Département : La Réunion

Code INSEE de la commune : 974420

Coordonnées G.P.S. : Latitude 21°11.730'Sud Longitude : 55°50.157'Est

Canton : Sainte-Rose (chef-lieu)

Commune : Sainte-Rose

Lieu-dit : Anse des Cascades

Nom du site : Anse des Cascades

Propriétés du site : Domaine public maritime

Site protégé : non

1.2 L'OPÉRATION ARCHÉOLOGIQUE

Type d'opération : Prospection

Programme de recherche nationale : **32**

Date de l'opération : 07/10/2014 au 01/12/2014

Surface estimée du site : 1305m²

Titulaire d'autorisation : E. VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Organisme de rattachement : Comité Régional d'études et des sports sous-marins

Contrôle scientifique et technique : D.R.A.S.S.M. (F.LEROY)

Responsable d'opération: E. VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Chef hyperbare : J.P. BELLANGER

Bateau de surveillance utilisé : Brumel 2

Auteur des relevés en plan : J. MOUCHARD

Auteur des relevés des points G.P.S. :S. AUBERT

Type de G.P.S. : GPS GARMIN etrex SUMMIT HC

Auteur des relevés topographiques : **S.AUBERT, J.MOUCHARD**

Auteurs des relevés des photographies : J.REMY, S.AUBERT, E.VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Type d'appareil numérique : CANON 400 digital /G12

Études historiques : L. HOARAU

Mise au net des relevés : J.MOUCHARD

Études dessin et mobilier archéologique : J.MOUCHARD

Équipe : S.AUBERT, J.P.BELLANGER, T.BREMA, C.DESSEIGNE, G.PIGNON
J.MOUCHARD, P.GUILLET, E.VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER, J-F
REBEYROTTE

1.3 RÉDACTION DU RAPPORT

Auteur : E.VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Collaborateurs : M.VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Titre : Rapport de prospection archéologique- Inventaire des éléments épars du Kaïsari

Nombre de pages volume1 :37

Nombre de pages annexes : 26

Nombre de pages volume 2 : 19

Nombre total des figures : 23

Nombre de pages volume 3 : 29

Nombre de pièces inventoriées : 28

Programme :32

2. GÉNERIQUE DÉTAILLANT TOUS LES INTERVENANTS TECHNIQUES, ADMINISTRATIFS ET FINANCIERS

Cette opération archéologique diachronique était encadrée :

- Par l'autorisation référencée 1802 /14-AB/LC délivrée par le maire de la Commune de Sainte-Rose à mener une opération archéologique sur le territoire de Sainte-Rose à l'Anse des Cascades en date du 18 Février 2014.
- Par l'autorisation référencée par l'arrêté du 07 Octobre 2014 n° 2014-133 relatif à une opération archéologique sous-marine OA2262, délivrée par le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines.

La Commission Régionale d'Archéologie de la Fédération Française d'Études et des Sports Sous-marins Ile de La Réunion a réalisé cette opération en partenariat avec la Confrérie des Gens de la Mer, le Conseil Régional de La Réunion, la Mairie de Sainte Rose, la Direction des affaires culturelles -océan Indien et Run Sport Association.

Toute l'organisation logistique était assurée par la prestation de Run Sport Association prestataire de service à savoir :

- Une embarcation motorisée permettant d'accueillir 6 plongeurs ;
- Le matériel de secours (oxygénothérapie) conformément à la législation en vigueur ;
- 12 blocs et le matériel permettant d'équiper simultanément 6 plongeurs ;

L'organisation était conforme à la législation hyperbare, à chacune des plongées ;

- Balisage du site ;
- Présence en surface d'un chef hyperbare d'un plongeur de secours ;
- En immersion, plongeurs par équipe de deux

L'opération a donné lieu à 7 heures de plongée par plongeur en moyenne, soit un total de 40 heures et 30 minutes de plongée.

2.1 INTERVENANTS DE CETTE OPÉRATION

NOM / QUALIFICATION FEDERALE EN ARCHEOLOGIE SUBAQUATIQUE

➤ Stéphan AUBERT

CLASSE I B /Formateur en archéologie 2^{ème}o

- Jean-Pierre BELLANGER

CLASSE II B / Formateur en archéologie 2^{ème}o

- Toussaint BREMA

Classe IB /Plongeur Archéologue

- Christian DESSEIGNE

Classe I B/

- Patrick GUILLET

Classe II B / Plongeur Archéologue

- Jimmy MOUCHARD

Classe I B /Plongeur Archéologue

- Gilles PIGNON

Classe I B/ Plongeur Archéologue

- Jean-François REBEYROTTE

Classe II B / Formateur en archéologie 2^{ème}o

- Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER

Classe II B / Instructeur national en archéologie

2.2 ÉQUIPE DE RECHERCHE

Prénom- NOM	Fonction	Organisme
Stéphan AUBERT	Opérateur GPS- Opérateur photo	F.F.E.S.S.M.
Jean-Pierre BELLANGER	Chef hyperbare	F.F.E.S.S.M.
Toussaint BREMA	Plongeur archéologue	F.F.E.S.S.M.
Christian DESSEIGNE	Plongeur archéologue	F.F.E.S.S.M.
Patrick GUILLET	Plongeur archéologue	F.F.E.S.S.M.
Laurent HOARAU	Historien	Confrérie des Gens de la Mer
Jimmy MOUCHARD	Plongeur archéologue	Université de Nantes
Gilles PIGNON	Plongeur archéologue	F.F.E.S.S.M. et Conseil régional
Jean-François REBEYROTTE	Plongeur archéologue	F.F.E.S.S.M.
Julie REMY	Responsable DAO	
Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER	Responsable d'opération	F.F.E.S.S.M.
Marie VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER	Gestion administrative	Confrérie des Gens de la Mer

2.3 BUDGET DE L'OPÉRATION

Ont participé financièrement à la campagne 2014 :

- La D.A.C.- O.I.....12 000€
- Le Conseil Régional.....4 000€
- Le D.R.A.S.S.M.....1 200€

3. NOTICE SCIENTIFIQUE

Mots-clés : La Réunion, Sainte-Rose, Anse des Cascades, naufrage, époque contemporaine, 1901, navire à vapeur, anglais, « Kaïsari »

OPERATION DE PROSPECTION ARCHEOLOGIQUE SOUS-MARINE

Arrêté du DRASSM en date du 07 /10/2014 n°2014-133

La zone de prospection diachronique est située à l'extrême Est de l'île de La Réunion à la Pointe des Cascades sur le territoire communal de Sainte-Rose (Fig.1), dans une zone maritime proche d'un affleurement. Ce lieu a été le théâtre de l'événement de mer le plus meurtrier de l'île et a causé la disparition de vingt-trois hommes d'équipages dont le commandant et la perte du navire à vapeur « Kaïsari » le 13 Janvier 1901. La déclaration d'épave a été enregistrée au titre de déclaration de découverte de bien culturel maritime en date du 10 Mai 1997 par Patrick DENNEMONT et Fernand GRONDIN.

L'objectif de cette prospection archéologique sur la zone définie pour cette campagne de 2014 vise à vérifier la localisation du site du naufrage du « Kaïsari » et inventorier des éléments épars de l'épave de ce navire, mais aussi à cartographier précisément ce gisement archéologique et décrire tous les vestiges apparents dans le secteur considéré :

- Réaliser l'inventaire des éléments épars de l'épave du « Kaïsari ».
- Cartographier le site archéologique.
- Décrire les vestiges apparents dans le secteur considéré.

La prospection archéologique a pu être conduite de façon systématique sur l'ensemble de la zone initialement prévue. 28 pièces métalliques ont été inventoriées (Fig.2), beaucoup appartenant au Kaïsari, dont un certain nombre identifié tel que le vilebrequin (Fig.3), hublot, le système de lubrification (Fig.4), cylindre de pression (Fig.5).

Avec la participation de Stéphane AUBERT, Jean Pierre BELLANGER, Toussaint BREMA, Christian DESSEIGNE, Patrick GUILLET, Jimmy MOUCHARD, Gilles PIGNON, Jean-François REBEYROTTE, Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER.

4. FICHE D'ÉTAT DU SITE

Fiche d'enregistrement de bien culturel maritime - Epave

N° Affmar	N° Drassm	N° d'opération	OA2262/001508	N° Fiche
Nom du site		Anse des Cascades		
N° de carte (Shom/IGN)	722			
Département	REUNION	No	97 400	
Commune (au large de)	Sainte-Rose			
Lieu-dit (Shom/IGN)	Anse des Cascades			
Précision	Pointe nord des Cascades			
Géodésie (WGS84: degrés et minutes décimales)		Latitude		
		21°11.009' Sud		
		Longitude		
		55°50.210' Est		
		Autre géodésie (système, lat., long.)		
		NR		
Auteur fiche	Éric Venner de Bernardy de Sigoyer		Adresse et Téléphone/mail	
Date de saisie	1 déc. 2014		85 Ter chemin des fougères La Bretagne 97490 Sainte-Clotilde ericvenner@orange.fr	

Description générale du site

Date & heure de plongée	10/2014 au 1/12/2014	Heure BM		Heure HM		Coef.	
Circonstances de découverte	Fortuite <input type="checkbox"/>	Prospection <input checked="" type="checkbox"/>	Point de croche <input type="checkbox"/>	Télé-détection (préciser)			
Profondeur (0 des cartes)		Prof. fond min.	3,2	Prof. fond max.	8,5	Hauteur des vestiges	
		1,5					
Accessibilité du site (courant & étale, exposition, visibilité):							
L'accessibilité du site ne peut se faire qu'au départ de la cale de halage de l'Anse des Cascades. L'épave est située proche de l'affleurement, courant très fort, visibilité difficile dans les déferlantes.							
Etat général	Configuration de l'épave	Perturbations	Profil	Nature du fond			
Nombre de fragment(s)	Couchée sur bâbord <input type="checkbox"/>	Dragage <input type="checkbox"/>	Tombant <input type="checkbox"/>	Sable	<input type="checkbox"/>		
Enfoui <input type="checkbox"/> / Découvert <input checked="" type="checkbox"/>	Couchée sur tribord <input type="checkbox"/>	Chalut <input type="checkbox"/>	Pente raide <input type="checkbox"/>	Coquillier	<input type="checkbox"/>		
Concrétionné <input checked="" type="checkbox"/> / Non <input type="checkbox"/>	Couchée d'un côté ind. <input type="checkbox"/>	Filets <input type="checkbox"/>	Pente douce <input type="checkbox"/>	Gravier	<input type="checkbox"/>		
Compact <input type="checkbox"/> / Dispersé <input checked="" type="checkbox"/>	A plat <input type="checkbox"/>	Piratage <input type="checkbox"/>	Plaine <input type="checkbox"/>	Roche	<input checked="" type="checkbox"/>		
Bon <input checked="" type="checkbox"/> / Moyen <input type="checkbox"/> / Mauvais <input type="checkbox"/>	A l'envers <input type="checkbox"/>	Mouillage <input type="checkbox"/>	Variable <input checked="" type="checkbox"/>	Vase	<input type="checkbox"/>		
Longueur (m)	Largeur (m)	Emprise max du site (m ²)	Orientation (E/O/N/S)				
45	23	1035	N/5				
Description générale du site :							
Le site est constitué de pièces métalliques provenant de la salle des machines du navire, elles sont dispersées sur 1035 m2							

Description des vestiges

Matériau coque	Bois <input type="checkbox"/>	Métal <input checked="" type="checkbox"/>	Matériau membrure	Bois <input type="checkbox"/>	Métal <input type="checkbox"/>
Assemblages	Structures observées		Doublage		
Franc-bord <input type="checkbox"/>	Tenon-mortaise <input type="checkbox"/>	Barre <input type="checkbox"/>	Chaudière <input type="checkbox"/>	Bois <input type="checkbox"/>	
Clin <input type="checkbox"/>	Ligaturé <input type="checkbox"/>	Barrot <input type="checkbox"/>	Chaumard <input type="checkbox"/>	Cuivre <input type="checkbox"/>	
Chevillé bois <input type="checkbox"/>	Ligaturé-chevillé <input type="checkbox"/>	Bitte <input type="checkbox"/>	Cheminée <input type="checkbox"/>	Plomb <input type="checkbox"/>	
Chevillé métal <input type="checkbox"/>	Soudé <input type="checkbox"/>	Bordé <input type="checkbox"/>	Cloche <input type="checkbox"/>	Clous <input type="checkbox"/>	
Cloué <input type="checkbox"/>	Monoxyle <input type="checkbox"/>	Bossoir <input type="checkbox"/>	Coque <input type="checkbox"/>		
Boulonné <input checked="" type="checkbox"/>	Riveté <input type="checkbox"/>	Carlingue <input type="checkbox"/>	Courbe pont <input type="checkbox"/>		
		Chadburn <input type="checkbox"/>	Ecubier <input type="checkbox"/>		
		Château <input type="checkbox"/>	Emplanture <input type="checkbox"/>		
			Espar <input type="checkbox"/>		
			Etambot <input type="checkbox"/>		
			Etrave <input type="checkbox"/>		
			Gouvernail <input type="checkbox"/>		
			Guindeau <input type="checkbox"/>		
			Hélice <input type="checkbox"/>		
			Hublot <input checked="" type="checkbox"/>		
			Machine <input checked="" type="checkbox"/>		
			Mât <input type="checkbox"/>		
			Membrure <input type="checkbox"/>		
			Panneau cale <input type="checkbox"/>		
			Pont <input type="checkbox"/>		
			Quille <input type="checkbox"/>		
			Roue à aube <input type="checkbox"/>		
			Timonerie <input type="checkbox"/>		
			Treuil <input type="checkbox"/>		

Canons (Nbr) <input type="text"/>	Munitions (Nbr) <input type="text"/>	Lest <input type="checkbox"/>	Ancre (Nbr) <input type="text"/>
Groupés <input type="checkbox"/> / Dispersés <input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> _ de bronze	Torpille <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> _ de pierre	<input type="checkbox"/> _ de bois
<input type="checkbox"/> _ de fer	Mitrailleuse <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> _ de fer	<input type="checkbox"/> _ de fer
<input type="checkbox"/> _ d'acier	Grenade <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> _ de plomb	Organeau <input type="checkbox"/>
	Grenade sous-marine <input type="checkbox"/>		Manille <input type="checkbox"/>
			Câble métal <input type="checkbox"/>
			Câble végétal <input type="checkbox"/>
			Chaîne <input type="checkbox"/>

Matériaux des objets

Bois <input type="checkbox"/>	Charbon <input type="checkbox"/>	Ivoire <input type="checkbox"/>	Minerai <input type="checkbox"/>	Pierre <input type="checkbox"/>	Cuir <input type="checkbox"/>	Tuile <input type="checkbox"/>	Céramique <input type="checkbox"/>
Verre <input type="checkbox"/>	Cordage <input type="checkbox"/>	Ossement <input type="checkbox"/>	Végétal <input type="checkbox"/>	Métal <input checked="" type="checkbox"/>	Textile <input type="checkbox"/>	Brique <input type="checkbox"/>	Goudron <input type="checkbox"/>

Liste des objets visibles associés

Description des vestiges visibles

L'essentiel des pièces observées sont liées au moteur du navire, les pièces les plus significatives : Le vilebrequin, le système de lubrification, cylindre de pression, des éléments de sections circulaires (tubes à collerette)

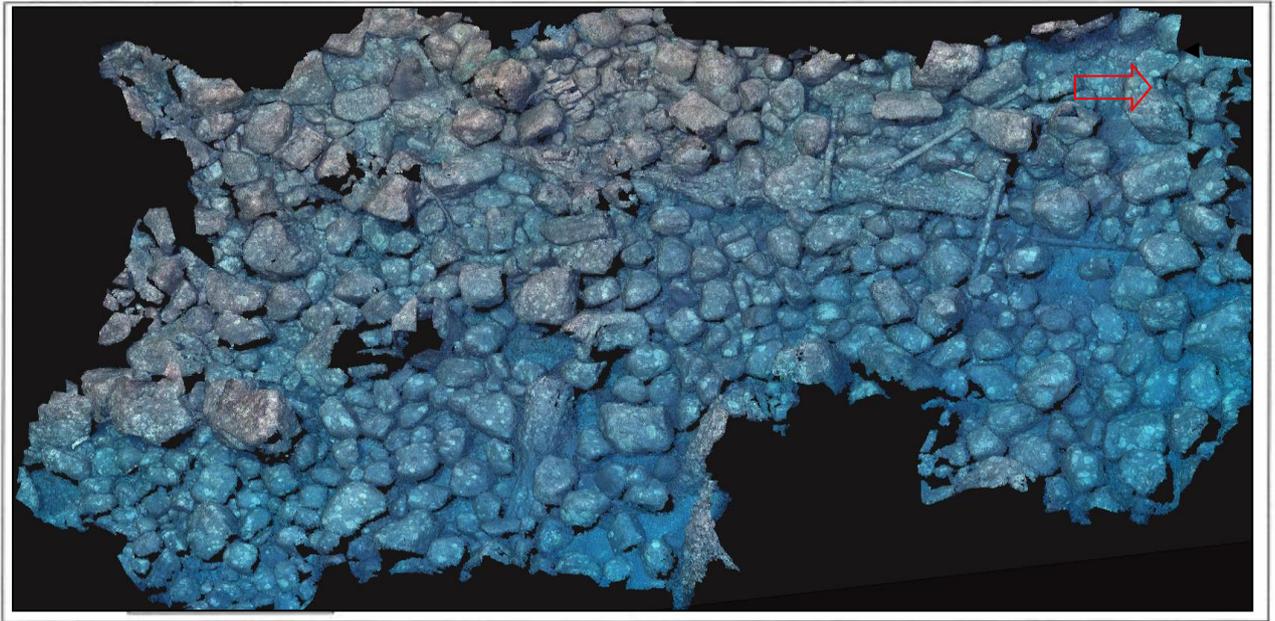
Matériel prélevé (soumis à autorisation du Drassm)

Néant

Lieu de dépôt du matériel

Marqueurs chronologiques

Datation	Mobilier (céramique, verre, ...)	Inscription	Monnaie	Autre/Analyse
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>



SECTION 2 :

1. ÉTAT DES CONNAISSANCES AVANT L'OPÉRATION

1.1 CADRE GÉOGRAPHIQUE DE LA PROSPECTION

(Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER)

L'opération de prospection archéologique sous-marine s'est déroulée dans une zone à l'extrême Est de l'île de La Réunion, sur le littoral sud de la commune de Sainte-Rose, au Sud, entre les lieux dits « Bois Blanc » et « Piton Sainte- Rose », à l'Anse des Cascades, dans une zone maritime proche d'un affleurement (référéncé à la carte marine du service hydrographique et océanique de la marine sous le numéro SHOM 7222 (Fig.6.). Ses coordonnées géographiques ont été prises au moyen du global positioning system WGS84 dans un rayon de 100 mètres autour du point référéncé sous les coordonnées suivantes : latitude : 21°11.730' Sud ; longitude : 55°50.157' Est.

1.2 CONTEXTE PHYSIQUE ET BIOLOGIQUE

(Sophie BUREAU)

INTRODUCTION

L'Anse des Cascades est une baie relativement abritée située à l'est de l'île de La Réunion, département d'outre-mer français dans l'océan Indien.

Le Kaïsari, est un navire ayant fait naufrage le 13 janvier 1901 au niveau de la Pointe des Cascades, pointe située juste à la pointe nord de l'Anse des Cascades (commune de Sainte-Rose – Fig.7). C'est dans le prolongement de cette pointe que la roche Kaïsari émerge à marée basse.

Cette synthèse bibliographique s'inscrit dans le cadre de l'inventaire sous-marin des vestiges de ce navire et décrit le contexte géomorphologique, hydrodynamique et biologique de cette zone, dans laquelle ont pris part les prospections archéologiques.

1.2.1 CONTEXTE PHYSIQUE ET HYDRODYNAMIQUE

Cette zone appartient à la masse d'eau (ME) côtière LC03, allant de Sainte-Rose à la pointe de La Porte, comme définie dans le document de synthèse pour la DCE, rapport « Bon État II », 2012. Le linéaire côtier de cette zone est faiblement urbanisé.

Cette ME est caractérisée par des substrats presque exclusivement constitués de substrat rocheux d'origine basaltique (coulées de lave) et un hydrodynamisme relativement important. En effet, les hauteurs de vague sont moyennes à fortes, avec une exposition aux houles australes faible à moyenne et une très forte exposition aux houles cycloniques (Hauteur moyenne des vagues : 1,8 m, Maximum : 13 m, en tel as). On observe peu de variabilité saisonnière : les houles dominantes proviennent de l'Est. Les plus fortes houles arrivent en période cyclonique (> 4m).

Le courant de surface moyen annuel est orienté vers le Sud et le Sud-Ouest. Sa vitesse maximum varie de 0,7 m/s à 1,47 m/s. Le temps de résidence est court. Le courant barotrope moyen est globalement faible et hétérogène. Les extrémités Nord et Sud de la ME se caractérisent par des conditions plus actives témoignant d'une tendance au déplacement des masses d'eau. Les vitesses maximales varient quant à elles de 0,2 m/s à 0,9 m/s.

1.2.2. CONTEXTE BIOLOGIQUE

Les éléments suivants sont tirés d'un rapport Biolave (rapport technique, septembre 2011) qui caractérise les habitats marins et la biodiversité associée au niveau des coulées de lave des contreforts du volcan.

Deux radiales, la radiale n°5 et la radiale n°6, prospectées en plongée sous-marine, lors des inventaires « Bio lave » nous intéressent car proches du périmètre des prospections archéologiques située plus au nord vers la Pointe des Cascades. Les fiches complètes de ces deux radiales sont mises en annexe de ce document. (Fig.8 et Fig.9)

Descriptif de la radiale n°5 (Fig.8) :

Les habitats rencontrés le long de cette radiale sont, du plus au moins profond :

- des travées basaltiques compactes peu profondes. La pente est assez importante et peut atteindre 40° par endroit. Cet habitat se trouve à des profondeurs comprises entre 15 mètres et 30 mètres. Les peuplements benthiques dominants se composent d'un assemblage de gazon algal, de macroalgues dressées (dont la principale espèce est *Amansia sp.*), d'algues calcaires (genre *Peysonnelia*), ainsi que d'hydrides. Cet assemblage assez ras se développe sur le haut des travées, qui offre un substrat dur de fixation. Le peuplement corallien représente environ 10% du recouvrement du substrat dur. Il est très diversifié (plus de 20 espèces avec 1 espèce dominante : *Pocillopora verrucosa*). La diversité de la faune ichtyologique est également élevée. Plus de 50 espèces différentes ont été recensées sur ce type d'habitat. L'intérêt potentiel de cet habitat en terme de biodiversité est fort, car le nombre d'espèces coralliennes et ichtyologiques est important. Beaucoup d'espèces d'intérêt patrimonial ou biologique ont également été observées (Echinodermes : étoiles de mer et oursins ; Alcyonaires et éponges) et la complexité de l'habitat offre un atout supplémentaire pour l'installation de différentes espèces.

- Des travées basaltiques plurimétriques séparées par des langues de sable basaltique ou de blocailles. La pente est faible. Cet habitat se trouve à des profondeurs comprises entre 5 mètres et 15 mètres. Les peuplements benthiques dominants se composent d'un assemblage de gazon algal, de macroalgues dressées ainsi que d'hydrides. Cet assemblage assez ras se développe sur le substrat dur des travées. Le peuplement corallien représente 10 à 20% du recouvrement benthique du substrat dur. En effet, les coraux se développent sur les parties sommitales des travées, qui représentent un substrat stable, lumineux et peu soumis aux dépôts sédimentaires. Le peuplement corallien est peu diversifié (5 à 10 espèces avec une dominante : *Pocillopora verrucosa*). La diversité de la faune ichtyologique est assez élevée. Environ 50 espèces différentes ont été recensées sur cet habitat. L'intérêt potentiel de cet habitat semble fort puisque la diversité et le recouvrement corallien sont assez élevés, le peuplement ichtyologique est également diversifié et l'habitat présente un relief qui lui ajoute un intérêt structurel pour la biodiversité. De plus, certaines espèces d'intérêt biologique ou commercial ont été observées, tels que les échinodermes (*Echinotrix sp.* essentiellement) ou les langoustes (*Panulirus sp.*).

- Des mégablocs basaltiques plurimétriques. La pente est faible, elle atteint 10° maximum. Cet habitat se trouve à des profondeurs comprises entre 10m et 0m. Les peuplements

benthiques dominants se composent d'un assemblage de gazon algal, de macroalgues dressées ainsi que d'hydriaires. Cet assemblage assez ras se développe sur les mégablocs, qui offrent un socle solide de fixation. Le peuplement corallien représente 1 à 2% du recouvrement benthique du substrat dur, mais le nombre de recrues coralliennes est important. Le peuplement corallien est peu diversifié (entre 5 et 10 espèces avec 2 genres dominants : *Pocillopora sp.* et *Porites sp.*). La diversité de la faune ichtyologique est moyenne, 20 à 30 espèces différentes ont été recensées sur cet habitat. L'intérêt potentiel de cet habitat semble moyen puisque la diversité reste assez élevée malgré le type de zone battue qu'elle représente. Les espèces benthiques sessiles privilégiées sont des espèces dites pionnières, tels que les *Pocillopora sp.*, les *Porites sp.* ou les *Millepora sp.* La complexité et le relief de l'habitat présentent un atout en termes de biodiversité. De plus, cet habitat abrite certaines espèces d'intérêt biologique comme les échinodermes (*Echinotrix sp.*), les mollusques gastéropodes (*Cypraea sp.*) ou un intérêt commercial, comme les poissons de genre *Epinephelus sp.* ou *Parupeneus sp.*

Descriptif de la radiale n°6 (Fig.9):

Les habitats rencontrés le long de cette radiale sont, du plus au moins profond :

- une pente douce sableuse avec quelques blocailles faiblement inclinée, elle atteint 10°. Cet habitat se trouve à des profondeurs assez faibles, comprises entre 10m et 15m. Les peuplements benthiques sont peu abondants et très peu diversifiés. La couverture corallienne sur les blocailles est très faibles (substrat beaucoup trop instable pour une installation pérenne). La diversité de la faune ichtyologique est également très faible par rapport aux autres habitats. Seules quelques espèces pélagiques se regroupant en bancs aléatoires ont été observées. L'intérêt potentiel de cet habitat, en termes de biodiversité, est faible.

- une plaine de sable et de blocs pouvant atteindre 1m de diamètre. Cette plaine, peu profonde, contient un patch d'herbier (taille : 20x20m) à *Syringodium isoetifolium*. Cet habitat se trouve à des profondeurs comprises entre 0 et 10 m. Les espèces présentes sont *Galaxaura sp.* ainsi que d'hydriaires. L'herbier lui, est constitué de *Syringodium isoetifolium*. Les coraux représentent moins de 5% du recouvrement benthique du substrat dur, mais les colonies ont un diamètre supérieur à 10cm. Le peuplement corallien est assez

diversifié (entre 10 et 20 espèces) avec une dominance d'espèces de la famille des *Favidae* ou du genre *Pocillopora* et *Porites*. La diversité de la faune ichthyologique est également assez faible. 20 à 40 espèces différentes ont été recensées sur cet habitat. Les principales espèces sont de la famille des *Zanclidae*, des *Pomacentridae* et des *Acanthuridae*, toutes représentatives des habitats de La Réunion. L'intérêt potentiel de cet habitat présent dans le lagon à l'Ouest de l'île, est important, ce type d'habitat est présent habituellement en milieu récifal.

- des travées basaltiques compactes peu profondes, comme décrit précédemment au niveau de la radiale 5.

- des méga blocs basaltiques plurimétriques, comme décrit précédemment au niveau de la radiale 5.

CONCLUSION

L'inventaire des vestiges du navire, le Kaïsari, a été réalisé entre l'Anse des Cascades et la Pointe des Cascades zone essentiellement constituée de roches basaltiques où règne un fort hydrodynamisme, avec des épisodes de forte houle et de fort courant.

Les indicateurs biologiques de l'environnement rencontrés dans cette zone (certaines espèces de coraux et millépores) confirment ces conditions θ ne permettant pas aux colonies coralliennes de trop se développer et les contraignant dans des formes massives et encroûtantes.

Dans ce contexte, il semble évident que les vestiges du Kaïsari retrouvés soient laminés, polis par le frottement des débris sédimentaires sur le métal à chaque épisode de forte houle et d'autre part, que les pièces soient peu colonisées par les organismes bio constructeur.

1.3 CONTEXTE HISTORIQUE

1.3.1. PRÉAMBULE

(Éric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER)

Avant l'opération archéologique nous avons mené des recherches à différents niveaux. Nous avons consulté des données numériques, des documents d'archives d'Angleterre et de La Réunion qui nous renseignent sur la connaissance du navire et les causes du naufrage, mais aussi sur d'autres accidents de mer intervenus dans la zone. Dans un deuxième temps, l'historien Laurent HOARAU nous a proposé un essai d'étude historique sur l'activité maritime.

1.3.2. LES DONNÉES NUMÉRIQUES

Nous avons extrait nos connaissances des sites internet suivants :

- www.wrecksite.eu qui nous a renseigné sur le constructeur du navire, Joseph Lowes THOMPSON
- www.gracesguide.co.uk qui nous a renseigné sur le constructeur du moteur, T.Richardson and sons
- www.plimsaoll.org qui nous a permis de prendre connaissance du rapport de La Réunion du conseil de Marine tenue à Port Louis, le lundi 11 Février 1901 ayant pour but d'enquêter sur la cause de la perte du vapeur « Kaïsari »

1.3.3. LES RECHERCHES AUX ARCHIVES

Nous avons mené également des recherches sur les lieux de conservation des documents relatifs à la construction et au naufrage du navire à vapeur anglais Kaïsari ex « Fédération » construit à Sunderland (Angleterre) en 1866. En premier lieu nous avons consulté les archives d'Angleterre au Tyne & Archives & muséum d'Angleterre, dans les séries suivantes :

- **Série : DS.JLT/4/9/55** PARTICULARS AND COST OF SCREW STEAMER No. 214. (Joseph L. THOMPSON AND SONS, North sands shipbuilding yard and maor quay repairing works , SUNDERLAND)
- **Série : DS.JLT/4/7/209/1** Specification steel screm shamer three decked rule to blass 100 A1 under special survey at Lloyds
- **Série : DS.JLT/4/7/209/2** Specification of triple expansion engines (T. RICHARDSON And Sons, Hartlepool)(voir transcription en annex)

Cette dernière série nous a permis confirmer des similitudes avec un certain nombre de pièces du moteur enregistrées lors de la campagne.

En deuxième lieu, nous nous sommes rendus aux Archives Départementales de La Réunion, où nous avons consulté les séries suivantes :

➤ **Série : PER 44/5 : États des naufrages et des épaves déclarées (1863-1949) :**

Journal de l'île de La Réunion articles des :

- 17 Janvier 1901 Naufrage du « Kaïsari »
- 18 janvier 1901
- 19 janvier 1901 Rapport officieux du Kaïsari
- 19 janvier 1901 Lugubre découverte
- 22 janvier 1901 Adjudication volontaire des débris du Kaïsari

(Voir annexe)

➤ **Séries 4 S 146:**

- Copie d'un télégramme
- Lettre du consul Britannique
- Détail de la cause du naufrage

En troisième lieu, nous avons consulté les registres de la mairie de Sainte-Rose dont :

➤ **Registre des décès 1901 : Acte N°9 (Kidd Alfred Frédéric)**

L'apport de ces sources archivistes nous a permis de corroborer avec les observations menées sur le gisement archéologique et d'améliorer la connaissance de ce naufrage. (Voir Annexe)

Navire à vapeur : « Kaisari » ex « Fédération »

Type de navire : navire vapeur
Nom du navire: Fédération (1866)
Kaisari (1899)
Tonnage : 1,570 tonneau net
2494 tonneaux bruts
Numéro officiel : 91963(classe A1-100, dans le registre)
Capitaine : A. Clark
Port d'attache : Port de Londres
Date de construction: 1886
Pays de construction : Sunderland (Angleterre)
Constructeur: J.L THOMPSON&Co
Constructeur moteur : Thomas RICHARCHON & Co

Description du moteur : Moteur à trois cylindres à action directe actionnant trois manivelles séparées sur le principe de la triple expansion équipé d'un condensateur à surface. Puissance développée 1400 chevaux de puissance effective.

Pavillon : Anglais
Provenance : Rangoon (Birmanie anglaise)
Destination : Maurice (Port Louis)
Lieu de départ : Port de la Pointe des Galets (Réunion)
Date de départ : 10 Janvier 1901
Date de la perte : 13 Janvier 1901
Lieu de la perte : Ste-Rose (Pointe nord des cascades)
Motif de la perte : Cyclone (gouvernail cassé)

Nous avons également mené une étude documentaire aux archives départementales de La Réunion sur les accidents de mer survenus sur le territoire de la commune de Sainte-Rose. Ce recensement a été effectué par Christian DESSEIGNE et porte à notre connaissance les 7 naufrages suivants :

- 19 Mars 1833 Le trois- mâts « Deux Maries »
- 8 Octobre 1849 Le trois- mâts « L'albatros »
- 6 Juin 1855 Le trois-mâts « Le belzunce »
- 9 Mars 1862 Le trois-mâts « L'Etienne »
- 31 Août 1885 Le trois-mâts « le Victor »
- 1892 Le caboteur « L'Emma »
- 13 Janvier 1901 Le Vapeur Anglais « Kaisari »

De ces naufrages, le trois-mâts de commerce « Deux Maries » attire notre attention car « parti de Nantes le 17 Août 1832 il arrive en rade de Sainte-Rose le 19 Mars 1833 lorsque le coup de vent survient. Malgré la mise à l'eau des ancres pour éviter que le navire se dérade, rien n'y fait. Il est jeté à la côte au lieu-dit les cascades »¹. Nous avons géo localisé deux ancres à 800 m de la pointe nord des cascades, orientées sud-ouest sur 18m de fond. Nous ne pouvons dire en état si ces pièces de marine sont en lien avec ce naufrage mais il nous a semblé pertinent d'enregistrer les données de cette découverte et de signaler cet accident de mer.

1.3.4. ESSAI D'ÉTUDE HISTORIQUE SUR L'ACTIVITÉ MARITIME À SAINTE-ROSE ENTRE 1779 ET 1948

(Laurent HOARAU)

▪ 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 XIXème siècle, une activité surtout centrée autour des Marines d'usines**
- **Port Carron, une marine plus importante**
- **Au XXème 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 XIXème siècle et une importante activité liée à la pêche au XXème 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

¹ Source ADR, cote Ad 34s1

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 leur effectif révèle un nombre très important de marins pêcheurs dans la commune. Ce dernier est alors supérieur à des quartiers qui ont gardés 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 barchois 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 tonnage. Mais seulement trois d'entre elles (Saint-Pierre, Saint-Paul, Saint-Denis) sont autorisées au trafic d'import-export. Angèle Squarzoni 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 suspendus 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 halée 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. Les Marines comportent donc des structures légères, les ponts volants, mais aussi de structures plus lourdes comme les magasins. Des fours-à-chaux sont parfois aussi construits 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.

- **Au XIX^{ème} 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 XIX^{ème} 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 XX^{ème} 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 Caron² nom de la marine de Sainte-Rose, commune de l'Est de l'île de La Réunion, est surtout connu comme au 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

² 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.

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] »³ 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. »⁴. 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 débarquement⁵.

- La deuxième époque est marquée par le déclin du fonctionnement de la Marine en tant que lieu de transit des productions avec la suppression du bureau des douanes.

La Marine servit 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 sucrière⁶. 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

³ 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.

⁴ ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à La Réunion.

⁵ ADR, Bib. 86, Pérotin Yves, Chroniques de Bourbon, page 145 à 149.

⁶ BSM, Hugot Emile, Les anciennes sucreries de Bourbon.

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 Réunion⁷. Jacques Adam de Villiers est à cette époque propriétaire de la Marine. (Fig.10)

La marine garde jusqu'en 1850, une activité relativement importante puisque aucun charroi ne relie en continu 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 côte⁸. 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'ont 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.⁹

▪ 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. À 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

⁷ ADR, 238 S 5/6, lettre numéros 890 de l'Inspecteur Chef du service des douanes de La Réunion au Gouverneur, 23 mai 1910.

⁸ ADR, Carte numéro 317, Plan du mouillage de Sainte-Rose, levé en avril 1846 à bord du bâtiment à vapeur le Crocodile.

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

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-Rose¹⁰. 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, chargé de l'étude d'un projet de port dans l'île, visite Sainte-Rose¹¹. Le peu d'étendu 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 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 composée d'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 nommé sur ordre du Gouverneur. Cette commission détermine deux positions pour mouiller des corps-morts.

▪ **Au XXème 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

¹⁰ ADR, 1 Per 5/19, La Feuille Hebdomadaire, numéro 1293, 11 octobre 1843, l'article ne porte pas de titre.

¹¹ ADR, Bib 1457, Morlière (E.), Etudes relatives à la création d'un port à La Réunion.

comme Terre Sainte et Patates à Durand. Cela montre l'importance de la pêche à Sainte-Rose et à Piton Sainte-Rose. (Fig.11)

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

2. STRATÉGIES ET MÉTHODES MISES EN ŒUVRE

2.1 MÉTHODOLOGIES APPLIQUÉES POUR LA PROSPECTION SOUS-MARINE

2.1.1 DÉFINITION DE L'AIRE DE PROSPECTION

Notre zone de prospection se situe à la Pointe Nord des Cascades, à Sainte-Rose.

Avant de commencer l'opération archéologique de prospection diachronique nous avons effectué une observation sous-marine de la zone en P.M.T. et en scaphandre autonome sur une surface de 5000 m² ce qui représente une bande de 100 m de large sur 500 m de long de part en part de la pointe nord des cascades).

Une fois que l'emprise du gisement a été localisée, nous avons défini l'aire d'intervention par une figure géométrique rectangulaire ABCD dont la diagonale est un axe Nord-Sud de 50.53 m (Fig.12) que nous avons positionné ainsi :

- au Nord dans la zone de déferlement par un point A situé à proximité d'un tube équipé d'un composant en forme de col (inventorié à la pièce numéro 3). Cette pièce métallique repose à une profondeur de 4.10 m. Le point A est Géo-référencé au G.P.S WGS 84 : 21°10.998'Sud - 55°50.213' Est.

- au sud par un point C situé à proximité d'un collier de serrage (inventorié comme la pièce numéro 26). Cette pièce métallique repose à une profondeur de 6.10 m. Le point C est géo-référencé au G.P.S WGS 84 : 21°11.023' Sud - 55°50.217' Est.

La figure géométrique rectangulaire obtenue mesure 23 m de large sur 45 m de long. Ce qui nous donne une surface arrondie à 1035 m², matérialisée en surface par des bouées.

2.1.2 PROTOCOLE DE PROSPECTION ET D'ENREGISTREMENT DES DONNÉES

Après avoir balisé l'aire de la prospection, nous l'avons parcourue à la palme et en ligne, avançant de front par quatre plongeurs (Fig.13.), avec un intervalle de 5 m entre chaque

plongeur assistés en surface par un opérateur G.P.S. Tous les vestiges sont enregistrés avec une indication du nord, une numérotation, une échelle graphique, un profondimètre (Fig.14), le point G.P.S. au moyen global positioning système WGS84, la photographie et quelques annotations si besoins était. Cette méthode fut appliquée de manière systématique.

2.1.3 LE RELEVÉ PHOTOGRAMÉTRIQUE

La seconde source de donnée provient des relevés effectués par la méthode de la photogrammétrie. L'ensemble de cette dernière nous a permis de définir la forme, et les dimensions à partir de perspectives photographiques prises sur site. Face aux difficultés d'enregistrement des données liées à la situation géographique de l'épave, et aux conditions météorologiques, notre équipe a expérimenté avec succès cette méthode, ce qui constitue une première en archéologie sous-marine à l'île de La Réunion. L'enregistrement a été réalisée par deux plongeurs en surface munis de deux appareils photographiques référencés canon G12 /caisson alu reesea/seatool. Les photographies ont été prises en oblique et en verticale sur toute la surface 23m / 40m. Nous avons réalisé 1024 photographies. Nous avons envoyé ces clichés à l'Université de Nantes où ils ont été traités par Jimmy MOUCHARD, docteur en archéologie. (Fig.15)

2.1.4 CONTRAINTES D'INTERVENTION

Durant la campagne de prospection 2014, les conditions hydrodynamiques de la Pointe des Cascades ont été particulièrement contraignantes, compte tenu de la houle dominante provenant de l'Est, d'un milieu battu à forte énergie (Fig. 16) et des courants de surface orientés vers le Sud-Sud-Ouest. De plus, les plongeurs ont été confrontés à des conditions difficiles sur les pièces proches de l'affleurement de la Pointe des Cascades à proximité de la zone des déferlante. Toutes ces contraintes ont eu des répercussions sur le planning.

2.2 ENQUÊTE DE TERRAIN

L'enquête de terrain à commencé par une observation visuelle le long des berges de l'Anse des Cascades jusqu' à la pointe nord des cascades ce qui nous a permis d'observer différentes pièces métalliques aux profils variés, (Fig.17)

Elle s'est poursuivie par des entretiens avec des chasseurs sous-marins et pêcheurs, nous a permis d'enrichir notre connaissance de l'environnement du naufrage. Le rocher immergé référencé sur la carte marine sous l'appellation *cèsari* est appelé en réalité localement « rocher Kaïsari » et permet aux chasseurs sous-marin et pêcheurs de se repérer dans cette zone. Les indications des plongeurs sous-marins nous ont permis de géo-localiser deux ancres hors zone (Fig.18), situées à environ 80m du gisement (Kaïsari). Une autre indication nous a conduit au cimetière de Sainte-Rose sur la tombe du Chef mécanicien A.F.KIDD (voir en annexe) une concession communale enregistrée sous le numéro n°352.

3. DESCRIPTION ARCHÉOLOGIQUE

Nous avons prospecté une surface de 5000m² représentant une bande de 100m de large sur 500m de long de part en part de la Pointe nord des Cascades. Une fois le gisement archéologique localisé nous avons déterminé l'emprise qui représente une forme rectangulaire de 1035m². Au terme de cette campagne 2014, 28 pièces métalliques ont été inventoriées, à la pointe nord de l'Anse des Cascades, dont un certain nombre d'entre elles ont été identifiées. On distingue selon ces résultats deux zones de concentration.

3.1 DISTRIBUTION SPATIALE DES PIÈCES ARCHÉOLOGIQUES

3.1.1 LA ZONE NORD

Les observations menées dans la zone Nord de la Pointe des Cascades indiquent la présence de 18 pièces ce qui représente 64 % de la totalité des pièces inventoriées.

Orientées Nord /Nord-Est ces pièces sont de nature ferreuse, piégées entre des méga blocs basaltiques irréguliers de plusieurs centaines de kilos. Elles sont pour l'essentiel peu colonisées par les organismes bio-constructeurs et en bon état de conservation dû probablement à leur positionnement et au fort hydrodynamisme de la zone.

Nous distinguons des pièces spécifiques identifiables, soient isolées soient concentrées. Il s'agit de pièces cylindriques. Ces pièces sont positionnées à une trentaine de mètres de la Pointe nord des Cascades. On en dénombre quatre : leur longueur varie entre 4.10 m et 6.50 m. Elles reposent à une profondeur de 5.20 m à 6.60m

On observe également un système de lubrification, les canalisations de conduite assurant la circulation sont dissociées du système, cette pièce mesure 1m de long est repose à 6m de profondeur.

Il se distingue enfin dans cette zone une partie du vilebrequin Cette pièce mécanique en forme de z en acier forgé mesure 2.60m de long. Elle repose à 5m de profondeur.

3.1.2 LA ZONE SUD

Les observations menées dans la zone sud indiquent la présence de 10 pièces ce qui représente 36 % de la totalité des pièces inventoriées. Nous distinguons dans cette zone en majorité de plus petites pièces spécifiques identifiables de matière ferreuse. Ces pièces sont fabriquées en laiton ou en cuivre, positionnées au Sud/Sud-est de la Pointe des Cascades. Nous observons deux pièces significatives : un cylindre de haute pression d'une longueur de 3.m reposant à 5m de profondeur, et un hublot.

3.2 QUELQUES PIÈCES REMARQUABLES

3.2.1 TUYAU ÉQUIPÉ DE COLLERETTE (PIÈCE N°4)

Nous avons géo-référencé WGS84 : 21°11.004' Sud-55°50.213' Est, un tuyau équipé d'un composant en forme de col (Fig.19), inventorié à la pièce n° 4. Cet élément de section circulaire est destiné à l'écoulement d'un fluide liquide ou gaz. Il mesure 4.95 m de long. Sa collerette a un diamètre 0,50m. Cette pièce est équipée d'un serpentin d'une longueur de 0.90 m. Elle repose entre des méga blocs à 5.20 m de profondeur.

3.2.2. SYSTÈME DE LUBRIFICATION (PIÈCE N°12)

Nous avons géo-référencé WGS84 : 21°11.007' Sud - 55°50.212 Est, le système de lubrification (Fig.20) inventorié à la pièce n° 12. Ce système de stockage, de filtration, de refroidissement et de recirculation de l'huile dans le moteur mesure 1m de long et repose entre des méga blocs à une profondeur de 3.80m, les canalisations de conduite assurant la circulation sont dissociées du système.

3.2.3. VILBREQUIN (PIÈCE N°14)

Nous avons géo-référencé WGS84 : 21°11.009' Sud - 55°50.210' Est le vilebrequin (Fig.21) inventorié à la pièce n° 14. Ce dispositif mécanique est constitué d'un arbre moteur d'une longueur de 2.60m en forme de z fabriqué en fonte de fer, deux têtes bielles sont observables, ainsi que le corps d'une bielle Cette pièce repose entre des méga blocs à une de profondeur 3.20m

3.2.4. CYLINDRE DE PRESSION (PIÈCE N°19)

Nous avons géo-référencé WGS84 : 21°11.0017' Sud - 55°50.217' Est un cylindre de pression inventorié à la pièce n° 19, la tête de ce cylindre est en forme double l'ensemble mesure 2m de long est repose à une profondeur de 3.3m (Fig.22)

3.2.5. HUBLLOT

Nous avons géo-référencé WGS84 : 21°11.017' Sud - 55°50.215' Est un hublot, cette fenêtre circulaire inventoriée à la pièce n°27 repose a une profondeur de 5.90m, piégé entre des méga blocs basaltiques. (Fig.23)

3.3 SYNTHÈSE ET HYPOTHÈSES

L'observation terrestre des berges de l'Anse des Cascades, montre des pièces métalliques sont similaires à ceux observés durant la campagne de 2011 à la Pointe des Aigrettes (Saint-Gilles) sur l'épave du Ker Anna. Navire construit également à Sunderland (Angleterre), ce qui nous permet d'émettre l'hypothèse que certaine de ces pièces métalliques pourraient provenir du navire Kaisari, et leur dispersion à terre liée à la récupération de sa coque avant dont la vente est signalée dans le journal de l'île de La Réunion en date du 22 janvier 1901 (Adjudication volontaire des débris du Kaisari) en l'étude de maitre Motais notaire à saint- Denis. (Voir en annexe)

En outre, nous constatons un signal archéologique fort, dans les deux zones de concentration des détails remarquables.

- La zone Nord conserve près de 64 % de la totalité des vestiges soient 18 pièces spécifiques dont un système de lubrificateur, un vilebrequin, une partie du réseau de tuyauterie.
- La zone sud représente 36% du gisement soit 10 pièces dont un cylindre à pression, ainsi qu'un hublot.

Ces vestiges observés (Fig.24) nous accordent à confirmer qu'ils proviennent d'un appareil propulsif équipé d'un évaporateur. Toutes ces observations nous permettent de situer dans cette distribution spatiale une partie **du compartiment des machines du navire à vapeur**. Ces données concordent d'une part avec la description de certaines pièces inscrites (Voir en annexe) dans le cahier des charges du moteur ex « Fédération » devenu Kaisari consulté

au *Tyne & Archives est Muséum d'Angleterre* mais aussi avec le plan de situation de l'épave et débris publié dans le journal de l'île de La Réunion le 17 janvier 1901 consulté aux archives de La Réunion. Cela nous permet de dire que ces pièces inventoriées durant la campagne 2014 à la Pointe nord des cascades sont en lien avec le naufrage du navire anglais Kaïsari naufragé le 13 janvier 1901.

CONCLUSION

Malgré la violence des éléments, qui a fait disparaître la coque de ce navire à vapeur de belle taille ,au terme de la campagne de recherche 2014, entrepris dans des conditions climatiques très difficiles, cette opération d'archéologie sous-marine a permis de confirmer le signal archéologique , de géo-localiser le gisement d'une partie de l'épave du navire à vapeur anglais « Kaisari » de confirmer la présence de 28 pièces métalliques, d'identifier certaines pièces et par l'occasion de situer le compartiment des machines de ce navire.

Dans ces conditions il ne nous semble pas indispensable de prolonger l'observation de ce site, néanmoins l'étude documentaire met en lumière un deuxième naufrage dans la zone de l'Anse des Cascades : le trois mats « les deux Marie ». La géo localisation de deux ancres pourrait être en lien avec ce naufrage. Une autre opération de prospection pourrait être proposée au département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines.

ANNEXES

- Autorisation de la mairie
- Autorisation du DRASSM
- Joseph L. THOMPSON et fils, constructeurs du Kaïsari
- T. RICHARDSON et fils, Constructeur du moteur du Kaïsari
- Recherches aux archives d'Angleterre au Tyne & Archives & museum
- Recherches aux archives départementales de La Réunion
- Rapport de La Réunion du conseil de marine qui tenue à Port-Louis, le lundi, le 11 Février 1901 ayant pour but enquêter sur la cause de la perte du « Kaïsari »
- Bulletin de décès D'ALFRED FREDERIC KIDD
- Fiche d'enregistrement du monument funéraire d' Alfred Frédéric KIDD

AUTORISATION DE LA MAIRIE

Département de la Réunion



Ville de Sainte-Rose

Sainte-Rose, le 18 février 2014

Le Maire de la Commune de Sainte-Rose

A

Monsieur Eric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER
Confrérie des Gens de la Mer
85, Ter Chemin des Fougères La Bretagne
97490 SAINTE CLOTILDE

Réf : 1802/14 – AB/LC

Objet : Opération archéologique à Sainte-Rose

Affaire suivie par : Bertrand AVICE

Tél : 02 62 47 18 20

Fax : 02 62 47 18 23

Monsieur,

J'ai le plaisir de vous faire savoir que je vous accorde l'autorisation de mener une opération archéologique sur le territoire de Sainte-Rose, à l'Anse des Cascades, sur l'épave du Kaïsari du 01/10/14 au 01/12/14 et de baser votre embarcation à l'abri côtier de Sainte-Rose, à titre gracieux.

Par ailleurs, au vu du statut domanial de ce site, il serait utile de prendre contact avec l'ONF, gestionnaire du site, afin de bénéficier d'une autorisation de campement.

Je soumettrais votre demande de subvention lors de notre prochain Conseil Municipal qui étudiera votre requête.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

LE MAIRE

B.MAMINDY-PAJANY



"Sainte-Rose, Territoire de Développement Durable"

HÔTEL DE VILLE - 193 R.N. 2 - 97439 SAINTE-ROSE
Tél : 02 62 47 20 22 - Télécopie : 02 62 47 34 27

AUTORISATION DU DRASSM



MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Arrêté du 07/10/2014 n° 2014 - 133
Relatif à une opération d'archéologie sous-marine
OA 2262

001508

Direction
générale
des Patrimoines
Sous-Direction
de l'archéologie
Département
des Recherches
Archéologiques
Subaquatiques et
Sous-Marines
Affaire suivie par

poste

Références

DRASSM
147 plage de l'Estaque
13016 Marseille
(France)
Tél. +33 (0)4 91 14 28 00
Fax + 33 (0)4 91 14 28 14
www.archeologie-sous-
marine.culture.fr

La Ministre de la Culture et de la Communication,

Vu le Code du Patrimoine,

Vu la demande présentée par M. Eric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER le 07/10/2013 ;

Arrête

Art. 1 – M. Eric VENNER DE BERNARDY DE SIGOYER est autorisé à procéder, en qualité de responsable scientifique, à une opération d'identification de bien culturel maritime à compter du 08/10/2014 jusqu'au 01/12/2014 (période discontinue).

- Façade maritime : Océan Indien
- Région / Département : La Réunion
- Commune : Sainte-Rose
- Intitulé de l'opération : Epave du *Kaisari* 2014
- Coordonnées géographiques (rayon d'emprise : 100 m) :
. Latitude : 21° 11.730' S ; longitude : 55° 50.157' E
- Numéro de la carte marine : SHOM 7222
- Profondeur : 0 à - 30 m

Art. 2 – Conformément à l'article L. 532-8 du Code du Patrimoine, l'opération est exécutée sous la direction effective du titulaire de l'autorisation et placée sous sa responsabilité.

Art. 3 – L'opération est effectuée sous le contrôle du Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, qui prescrit toutes mesures qu'il juge utiles pour assurer le bon déroulement scientifique de l'opération.

Le titulaire de l'autorisation doit présenter, à toute demande des autorités compétentes, une copie de ces documents.

Le titulaire de l'autorisation tient régulièrement informé le Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines de ses travaux et découvertes. Il lui signale immédiatement toute découverte importante de caractère mobilier ou immobilier. Les mesures nécessaires à la conservation de ces vestiges doivent être prises après son accord.

A la fin de l'opération, le titulaire de l'autorisation adresse au Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, en double exemplaire plus une version numérique sur cd-rom, un rapport final d'opération (pdf). Pour cette campagne, une carte, mentionnant les découvertes et leurs emplacements doit impérativement être associée à un tableau de coordonnées géographiques correspondantes, exprimées en WGS 84 (degrés et minutes décimales). En outre le rapport devra contenir un inventaire des clichés et des dessins réalisés au cours de l'opération. Le responsable donne un inventaire de l'ensemble du mobilier qui viendrait à être découvert et signale les objets d'importance notable. Enfin, il indique quelles sont les études complémentaires à envisager.

L'ensemble des documents relatifs à l'opération (notes, photographies, relevés, correspondances, etc.) est remis au Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines aussitôt que sont rédigés les rapports, notes ou publications scientifiques sur les recherches effectuées.

Art. 4 – En application de l'article L. 531-4 et R. 531-4 du Code du Patrimoine, le Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines fixe, au vu de l'inventaire fourni par le titulaire, le lieu de dépôt du mobilier archéologique découvert au cours de l'opération ainsi que la durée de sa mise à disposition pour étude.

Art. 5 – Prescriptions particulières à l'opération :

Cette prospection diachronique a pour objectif de réaliser l'inventaire des éléments épars de l'épave du *Kaïsari*.

La campagne de cette année a pour but la cartographie du site. Cette opération procédera à l'inventaire, à la cartographie et à la description des vestiges apparents dans le secteur considéré. Elle sera menée de manière systématique, selon le principe de la couverture du fond en ligne, par plongeurs avançant de front, afin d'évaluer précisément d'une année à l'autre la surface couverte et les zones restant à explorer. Dans le cas de découverte d'objets isolés ou de l'épave recherchée, le Directeur du Drassm devra en être immédiatement informé.

Le rapport de fouille devra clairement présenter sous forme de documents divers l'organisation du fond sous-marin, les plans des zones investiguées et l'ensemble des biens culturels maritimes repérés, prélevés ou laissés en place. Il sera complété par la copie numérique des documents illustrant les diverses étapes de l'opération, assortis du crédit photographique et du nom des auteurs des dessins et des relevés. Les relevés, cartes, plans et points qui mentionnent la localisation géographique des objets repérés et des zones couvertes devront être impérativement géoréférencés (WGS 84). Dans le cas de l'utilisation d'archives écrites dans le rapport, le responsable prendra soin de préciser les références complètes de celles-ci.

Lors de la remise du rapport final d'opération et du rendu de la documentation, une copie numérique des photographies ou vidéos réalisées au cours de l'opération, ainsi que des copies des documents d'archives éventuellement utilisés accompagneront le rapport.

Lors de la reproduction des clichés photographiques ou des extractions de vidéo au sein du rapport, il conviendra de privilégier un format parfaitement lisible (pas de vignette), de légendier la documentation et de faire mention des auteurs.

Enfin, le rapport devra intégrer un compte rendu synthétique de l'opération destiné à être publié dans le bilan scientifique annuel du Drassm.

Concernant le mobilier archéologique :

Hors échantillonnage très ciblé, aucun vestige archéologique, de quelque nature que ce soit, ne pourra être prélevé au cours de cette opération sans autorisation préalable du Directeur du Drassm.

Une liste des échantillons numérotés, sous format numérique (fichier excel ou calc), devra être remise au Drassm avec le rapport final d'opération. Le rapport devra aussi présenter les résultats d'analyse obtenus ou stipuler le délai de rendu. Dans ce dernier cas, un complément de rapport devra être adressé au Drassm à la remise des résultats.

Concernant les conditions d'intervention :

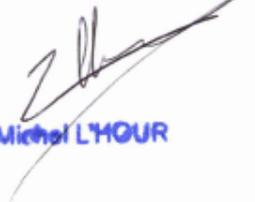
Les interventions, notamment en plongée, s'effectueront conformément au *Manuel des procédures de sécurité en milieu hyperbare applicable aux activités placées sous le contrôle du Drassm*, téléchargeable sur le site du ministère chargé de la Culture : www.culturecommunication.gouv.fr/Disciplines-et-secteurs/Archeologie/Archeologie-sous-les-eaux.

Art. 6 – Le titulaire de la présente autorisation se conformera strictement aux prescriptions émises par le Délégué du gouvernement à l'Action de l'Etat en Mer pour l'Océan Indien qui sont annexées au présent arrêté.

Art. 7 – Le Directeur du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Pour la Ministre et par délégation

Le Directeur du Département des recherches
Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines



Michel L'HOUR

COPIE A :

– Délégué du gouvernement à l'Action de l'Etat en Mer pour l'Océan Indien

RE: AVIS DOSSIER VENNER OA 2262

Sujet: RE: AVIS DOSSIER VENNER OA 2262
De : JEANVOINE Philippe <philippe-m.jeanvoine@fazsoi.defense.gouv.fr>
Date : Tue, 7 Oct 2014 05:21:27 +0000
Pour : "joelle.bendayan@culture.gouv.fr" <joelle.bendayan@culture.gouv.fr>
Copie à : Frédéric Leroy <frederic.leroy@culture.gouv.fr>, FAVE Nathalie <nathalie.fave@fazsoi.defense.gouv.fr>

Madame Bendayan, M. Leroy,

Pris par d'autres dossiers, la réponse du DGAEM à la demande de recherche scientifique archéologique de M. Venner n'a pas été rédigée et mise à la signature du Préfet... bien que les avis des FAZSOI et de la DACOI aient été données en avril et mai dernier.
A la lecture des éléments de réponse, transmis par les administrations consultées, le dossier n'appelle aucune objection de notre part.

Je m'attèle dès à présent à préparer une réponse en ce sens, et la présente à la signature du Préfet avant la fin de semaine

Veuillez nous excuser pour le retard de cette réponse.

Bien cordialement,



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



Premier maître Philippe JEANVOINE
Commandement de la zone maritime sud de l'océan Indien
Assistant du bureau « action de l'Etat en mer »
(Caserne Lambert – Avenue du Chef de bataillon Lambert –
BP 67709 – 97804 Saint-Denis Cedex 9 - Réunion)
PNIA : 843.401.57.47
FT : 02 62.93.57.47
Portable : 06 92.70.30.44
FAX : 02 62.93.58.30

@intradef : philippe-m.jeanvoine@fazsoi.defense.gouv.fr
@internet : czm.aemsec@gmail.com

[ENVOYE PAR INTERNET]

-----Message d'origine-----

De : bendayan joelle [mailto:joelle.bendayan@culture.gouv.fr]
Envoyé : lundi 6 octobre 2014 20:16
À : JEANVOINE Philippe
Cc : Frédéric Leroy
Objet : AVIS DOSSIER VENNER OA 2262

Bonjour,

Le 13 février 2014 le dossier de M. VENNER (OA 2262) a été transmis à M. Jérémy DRISCH pour avis. L'opération était prévue pour le mois d'octobre 2014. A ce jour, sauf erreur de ma part, nous n'avons pas été destinataires de l'avis. Serait-il possible de vérifier si une réponse nous a été transmise ?
Avec tous mes remerciements, cordiales salutations.

Merci de nous aider à préserver l'environnement en n'imprimant ce courriel et les documents joints que si nécessaire.

1 sur 1

09/10/2014 11:24

JOSEPH L. THOMPSON ET FILS, CONSTRUCTEURS DU KAÏSARI

« L'entreprise de *Joseph L. Thompson(Fig.25) et Fils*, à Sunderland a été créée en 1846 par Robert Thompson. Ils sont reconnus sur tous les chantiers de construction navale de l'époque. Basé à *North Sands* et situé aux alentours du quai Nord(Fig.26). Thompson a mis en place sa propre société au *North Sands* avec ses trois fils et fabriqué leur premier petit bateau à voile.

En 1854, le fils du même nom de Thompson a quitté la société pour mettre en place sa propre entreprise : *Robert Thompson and Sons*.

Joseph L. Thompson a pris sa retraite en 1875 et ses trois fils, Robert, Joseph et Charles Lowes ont continué l'entreprise familiale.

En 1954, l'entreprise est devenue une filiale de *Sunderland Shipbuilding, Dry Dock and Engineering Co*. Elle est constituée entre autre de Thompson, et le réparateur TW Greenwell .

En 1961, la société a changé son nom pour *Doxford and Sunderland Shipbuilding and Engineering Co.....*

L'entreprise de JL Thompson a finalement été fermée en 1979, bien que l'aménagement quai a été utilisé par de Doxford et Laing. Le dernier lancement n'a jamais eu lieu dans la cour North Sands, le 24 mai 1979. »

Source : www.wrecksite.eu

T. RICHARDSON ET FILS, CONSTRUCTEUR DU MOTEUR DU KAÏSARI

« Thomas Richardson (1795-1850), propriétaire d'une entreprise de construction navale à Hartlepool. (27)

La famille Richardson possédait une fonderie de fer au village de Castle Eden, près de Hartlepool. Ils fabriquaient des articles utilisés dans la construction navale, tels que des boulons, des charnières et des ancres.

1823 Lorsque George Stephenson décide de créer son propre établissement de fabrication de locomotives à vapeur et autres machines à vapeur, il voit qu'il est essentiel d'assembler une équipe de travailleurs qualifiés et d'améliorer les techniques de construction. La société qui a été établie, Robert Stephenson et Co , reçoit des contributions financières substantielles de Edward Pease, Thomas Richardson. Les partenaires étaient Michael Longridge de Bedlington, Robert Stephenson et George Stephenson de Killingworth, et Edward Pease de Darlington. Les Stephenson et Longridge tenu deux actions chacun, Edward Pease en tenu quatre. Une autre source citerait qu'Edward Pease aurait également occupé les parts de Thomas Richardson.

1836 Thomas Richardson forme un partenariat avec Joseph Parkin pour construire des navires à voile en bois.

Lorsque ce partenariat se rompt en 1839, Richardson retourne à la fonderie familiale.

1844 Richardson revient à la construction navale. Il construit deux navires à Hartlepool au cours des deux années qui suivirent. Son intérêt principal à partir de ce jour est les moteurs de construction qui continue de se développer quand ses fils reprennent l'entreprise familiale à sa mort.

1850 A la mort de Thomas, ses fils, Thomas et John, héritent des chantiers navals et des moteurs.

1855 le nom de l'entreprise de construction navale change pour Richardson and Frères .

Source :

www.gracesguide.co.uk

Transcription par Toussaint BREMA (Avril 2015)

- **Série : DS.JLT/4/7/209/2** Specification of triple expansion engines (T. RICHARDSON And Sons, Hartlepool)

Extrait des articles 3 , 4 et 38

General Description.-To be a three cylinder direct acting engine working three separate cranks, on the triple expansion principle, fitted with surface condenser. To be of the best type make and finish, embodying all the latest improvements.

Description générale Le moteur sera à trois cylindres à action directe actionnant trois manivelles séparées sur le principe de la triple expansion équipé d'un condenseur à surface. Sera du meilleur type, fabrication et finition prendra en compte les améliorations les plus récentes. Puissance développée : 1400 chevaux de puissance effective

Cylinders.-The diameter of the high-pressure cylinder to be .24 inches the intermediate cylinder to be **39** inches, and the diameter of the low-pressure cylinder to be **64** inches. Length of stroke to be 3 feet 6 inches all to be thoroughly sound castings and tested by hydraulic to at least **30** lbs. above their normal working pressure.

Cylindre Le diamètre du cylindre haute pression sera de 24 pouces, le cylindre intermédiaire de 39 pouces et le diamètre du cylindre basse pression sera de 64 pouces. La longueur de course sera de 3 pieds 6 pouces. Toutes les pièces seront en acier fondu de parfaite qualité et auront subi un test hydraulique au moins de 30 livres au-dessus de leur pression de service normale.

4. Cylinder Covers.-To be of double-form, with strong internal ribs and perfectly sound the tops to be neatly fitted with cleading covers; the intervening space to be filled with/silicate cotton

4. Les têtes de cylindres seront de forme double avec des nervures internes résistantes et en parfait état. Avec revêtement soigné sur les parties supérieures. L'espace intermédiaire sera garni de coton de silicate.

Tubes.-The plain tubes to be of the best tough malleable iron, lap welded, and to be expanded into the back tube plates by a roller-mandrill, and afterwards rivetted round and beaded. A sufficient length of tube to be left outside the front tube plate, to permit of the tubes being driven in and re-caulced when necessary.

Malleable iron stay tubes of the required thickness to be screwed tightly into back tube plate, and rivetted over j and to be secured to front tube plates by inside and outside nuts j the tube holes in front plate to be bored t of an inch -larger than the holes in back plates, so that the tubes may be easily drawn.

Tubes. Les tubes simples seront de faites en fonte résistant malléable de la meilleure qualité à soudure par recouvrement et seront connectés aux plaques tubulaires arrière par un mandrill à rouleau et ensuite rivetés sur le pourtour et nervurés. Une longueur suffisante de tube sortira de la plaque tubulaire avant pour permettre l'extraction et la réfection de l'étanchéité lorsque ce sera nécessaire.

Des tubes de fixation en fonte malléable de la dimension requise seront vissés solidement et rivetés sur la plaque tubulaire arrière et seront fixés à la plaque tubulaire avant par des écrous à l'intérieur et à l'extérieur. Les trous des tubes dans la plaque avant seront d'un diamètre d'un huitième de pouce plus grand que les trous dans la plaque arrière pour que les tubes puissent être facilement retirés.

Transcription par Éric VENNER de BERNARDY de SIGOYER (Novembre 2014)

Série 4s146 : États des naufrages et des épaves déclarés

- Copie d'un télégramme
- Lettre du consul britannique
- Détails de la cause du naufrage

Série PER 44/5 : Journal de l'île de La Réunion

- 17 Janvier 1901 Naufrage du Kaïsari
- 18 Janvier 1901
- 19 janvier 1901 Rapport officieux du « Kaïsari »
- 19 janvier 1901 lugubre découverte
- 22 janvier 1901 Adjudication volontaire des débris du Kaïsari

Recherches à la Mairie de Sainte-Rose

- Bulletin de décès d'Alfred Frédéric Kidd

Ile de la Réunion

Saint-Denis, le 14 Janvier 1906

ADMINISTRATION
DES DOUANES
ET DES
CONTRIBUTIONS INDIRECTES

SERVICE DES DOUANES

DIRECTION

J'ai l'honneur
d'adresser à Messieurs
le Commissaire à
l'Inspection Maritime,
copie d'un télégramme
que je reçois à l'instant.

Vapeur "Kaïddary"
échoué 1 h. matin
parite nord des cascades
(entre Rade et
St Philippe) 17 morts,
dont capitaine, hom-
mes hospitalisés aux
cascades et ravine
glissante.

P. Le Directeur et p. d.
Le Commissaire
J. Chapuis

Série 4s146 : État des naufrages et des épaves déclarées (1863-1949)

Saint-Denis le 14 Janvier 1901

Ile de La Réunion

ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES CONTRIBUTIONS INDIRECTES

SERVICE DES DOUANES

DIRECTION

J'ai l'honneur d'adresser à Monsieur le Commissaire à l'Inscription maritime copie d'un télégramme que je reçois à l'instant. Vapeur **Kassary** échoué 1h. Matin pointe nord des cascades (entre St Rose est St-Philippe) 17 morts dont le capitaine, hommes hospitalisés aux cascades ravine glissante.

P. Le directeur en p.o

Le 1^{er} commis de s

Signature (nom)

Reunion
January 14. 1900



Monsieur le Commissaire,
Je vous remercie beaucoup de vos offres de
services dans les circonstances malheureuses
du naufrage du navire Britannique Kaïsari
et je les accepte avec plaisir. —
Je pars pour le lieu du naufrage par le
prochain train demain matin et si vous
voulez bien m'accompagner, je le considérerai
comme une faveur. —

Très très agréé, Monsieur le
Commissaire, l'assurance de ma
considération la plus distinguée.

J. P. P. P. P.
P. P. P. P. P.

Monsieur le Sous-Commissaire
Commissaire de l'Inspection Maritime
P. P. P. P. P.

(Poinçon)

Réunion

January 14.1900

Monsieur le Commissaire,

Je vous remercie beaucoup de vos offres de services dans les circonstances malheureuses du naufrage du navire Britannique « Kaisari » et je les accepte avec plaisir. Je pars pour le lieu du sinistre par le premier train demain matin et si vous voulez bien m'accompagner, je considérerais comme une faveur.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Signature (nom)

Monsieur le Sous Commissaire

Commissaire de l'Inscription maritime

(Signature)

Inscrip. n° 111

Réunion
le 18 Janvier 1902

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 6
Janvier No: 7 j'ai l'honneur de vous donner les
détails demandés à cause du "Kaïsari":

Tonnage: 1569

Chiffre de l'équipage: 75

Nombre de passagers: nul

Age du navire: 14 ans

Provenance: Rangoon

Destination: Maurice (Port Louis)

Nombre d'hommes } sauvés: 52
 } perdus: 23

Cause détaillée de l'accident: Navire a été jeté sur
la côte de Réunion par la violence du cyclone, qui
a d'abord cassé le gouvernail. Aucun blame est
attribuable aux officiers ou à l'équipage.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire,

Monsieur le Commissaire
Directeur du Commissariat des Troupes Coloniales
Réunion

Inscrip° M

Réunion

le 18 janvier 1902

Monsieur,

En réponse à votre lettre du 6 janvier N°7 j'ai l'honneur de vous donner des détails demandés à cause du « Kaïsari »

Tonnage : 1569

Chiffre de l'équipage : 75

Nombre de passagers : nul

Age du navire : 14 ans

Provenance : Rangoon

Destination : Maurice (Port Louis)

Nombre d'hommes sauvés : 52

Perdus : 23

Cause détaillée de l'accident : Navire a été jetée sur la côte de La Réunion par la violence du cyclone, qui a d'abord cassé le gouvernail. Aucun blâme n'est attribuable aux officiers ou à l'équipage.

Veillez agréer, Monsieur le Commissaire

Monsieur le Commissaire

Directeur du Commissariat des Troupes Coloniales

Réunion

Extraits du journal de l'île de La Réunion

Le naufrage du « Kaïsari »

17 Janvier 1901

Renseignement complémentaire de notre correspondant particulier de Sainte-Rose :

Le navire Kaïsari qui avait quitté le port de la pointe des galets le 10 janvier dernier, faisant route pour Maurice, avait à bord 78 hommes d'équipage y compris les officiers.

Le navire a abordé les récifs vers 1 heures du matin, et a été brisé vers 5 heures seulement.

53 hommes et le 4^{me} officier ont réussi à gagner la terre et se sont dirigés vers la machine élévatrice des eaux située au fond des cascades. 9 d'entre eux sont grièvement blessés, les soins leurs été prodigués à l'établissement des cascades par Mr de Pontlevoye et ses employés.

Mr le Maire de St-Rose a ensuite fait conduire tous ces hommes à L'établissement Ravine glissante ou ils sont hébergés.

25 hommes de l'équipage ont disparu, parmi lesquels le commandant, le second, le 1^{er} lieutenant et le chef mécanicien.

Le navire est échoué au lieu-dit : »Terre-Rouge », l'Anse des Cascades ; il se trouve à 3mètres du rempart. Il est couché à bâbord et se trouve brisé à hauteur des machines tout l'arrière a disparu.

De nombreuses épaves roulent sur la cote. Il a été impossible de visiter l'intérieure du navire, car il y a de sérieux accidents à craindre.

L'état des blessés est satisfaisant.

18 janvier 1901

« Le « Kaïsari » ex fédération repose sur les roches volcaniques. La moitié avant est placée latéralement à terre, le cap au sud. Le milieu du navire est complètement brisé, l'arrière 6 mètres environ, se trouve à 25 mètres de la partie avant. L'arrière est placé dans une situation perpendiculaire au rivage couché sur tribord et touchant la falaise. L'avant est couché sur bâbord et forme un angle de 25 à 30 degrés.

Les câbles qui pendent sur tribord permettant de monter sur le navire. Un autre câble se trouve à bâbord avant et se rattache à une caisse à eau que les vagues ont jetée à une quarantaine de mètres en avant du navire (Fig.27)

Une partie de la muraille bâbord l'arrière a été replié sur elle-même et collée sur l'arrière dans le sens de la largeur.

La quille est comme écrasé, l'eau pénètre dans toutes les parties du navire.

À terre sur les roches se trouvent de nombreux débris, mais les plus grosses pièces de bois comme les plus petites ont été absolument réduites en miettes, beaucoup de morceaux de liège provenant des ceintures de sauvetage se voient sur la grève. On se rend parfaitement compte par l'éloignement du battant des lames du lieu où se trouvent ces morceaux de liège, des lames

Monstrueuses qui devaient déferler sur le navire au moment où il s'est échoué. UN aviron brisé en deux, porte écrit en noir, le mot fédération.

Une partie du pont a été jetée à terre et sert de moyen de communication entre le navire et la terre. »

Rapport officiel du « Kaïsari »

19 janvier 1901

« Le « Kaïsari » sorti du Port le 10 courant à 5 heures, se trouvait à minuit à 45 milles marins de la Pointe de Ste Rose sans être beaucoup secoué. Mais à partir de ce moment le vent soufflait avec force et la mer devenait terrible, le bateau faisait des bonds prodigieux sur les vagues, et l'hélice tournait très souvent dans le vide ; mais on a pu néanmoins tenir aux vents et à la mer en souffrant beaucoup jusqu'à la nuit des 11 courants sans pouvoir faire du chemin.

Le 12 courant le commandant tint conseil avec ses officiers sur la possibilité de retourner sur la Pointe des Galets, mais il s'aperçut que l'idée n'était pas exécutable, attendu que depuis plus 2 jours on n'avait pas vu le soleil ni les étoiles pour pouvoir établir le point et pour retourner d'une façon sûre et certaine. »

L'idée a donc été abandonnée et le commandant fit son possible pour franchir le canal malgré le déchainement du cyclone et le courant épouvantable qui drossait le vapeur tout le temps en arrière.

La machine fournissait suivant le manomètre une marche de 10 nœuds à l'heure, mais le bateau n'avancait il même pas un 1 /2 nœud à l'heure. Dans la nuit du 12 au 13, le vapeur toujours drossé par le courant, dans un brouillard intense est venu à 1h du m. sans que personne ne s'en doutât, se donner par tribord contre le cap de la Pointe des Cascades.

Par le choc terrible qui s'y produisit le vapeur se recule par bâbord pour donner de nouveau contre les roches qui l'ont coupé en deux parties par le milieu.

Pendant le recul du vapeur une lame emporta la passerelle sur laquelle se tenaient le second et le commissaire qui distribuait des ceintures de sauvetage à l'équipage ces deux hommes sont emportés par les lames seul le commissaire pu s'échapper avec des blessures horribles.

Aussitôt le vapeur touché,

« Le commandant organisa avec beaucoup d'habileté et de sang-froid malgré la noirceur de la nuit. Par le moyen d'un câble attaché l'avant par tribord, le sauvetage a pu s'effectuer, malgré la furie de la mer et a 5heures du matin il ne restait à bord que le commandant qui se cramponnait à une corde. Après des appels des survivants, il se décida à quitter son bord à son tour, pour gagner le rivage par le même moyen que les autres. Arrivé au milieu du câble,

Probablement par faiblesse, il lâcha prise et tomba à la mer pour ne plus reparaitre.

Le chef mécanicien et le troisième officier ont été » balayés par une forte lame de pont du navire et n'ont plus reparu. Les mâts et la cheminée du bateau ont été ainsi emportés ainsi

que la chambre de veille et tout ce qui se trouvait sur la partie supérieure du bateau. Il y avait encore à bord environ 90 tonneaux de charbon. »

Lugubre découverte

19 janvier 1901

La mer a porté dans la caverne Dalleau au « Piton » Ste-Rose le corps du premier mécanicien, du kaisary, M. Kidd âgé de 24 ans marié, né en Angleterre ; il manqué au corps : le bassin, et les deux jambes, enlevés sans doute par les requins .C'est un pêcheur qui a fait cette lugubre découverte.

Adjudication volontaire des débris du Kaissary

22 janvier 1901

Il sera procédé le lundi 28 janvier courant. En l'Étude et par le ministère de Me JULIEN MOTAIS, notaire à St-Denis, à la vente aux enchères publiques et au comptant des débris du steamer Kaissary. Consistant en :

Coque d'avant brisée aux machines, trois ancres, 240 brasses chaînes, partie des machines, tuyautage cuivre, appareil à vapeur pour gouverner, treuil vapeur, 50 tonnes de charbon, boiserie, coffre-fort qui se trouvait à l'arrière dans la cabine du capitaine ; et qui contenait 140livres sterling, partiellement submergés.

Le tout se trouvant sur les lieux du naufrage, à St-Rose, Pointe des Cascades

RAPPORT DE LA RÉUNION DU CONSEIL DE MARINE QUI TENUE À PORT-LOUIS, LE LUNDI, LE 11 FÉVRIER 1901 AYANT POUR BUT ENQUÊTER SUR LA CAUSE DE LA PERTE DU « KAÏSARI »

(No. 6180.)

“KAÏSARI” (S.S.).

REPORT of the Meeting of the Marine Board held at Port Louis, on Monday, the 11th day of February, 1901, to inquire into the cause of the loss of the screw steamer “KAÏSARI.”

PRESENT:

H. ACKROYD, District Magistrate of the First Division of the District Court of Port Louis; President.

JOHN WILSON, Esquire, Harbour Master.

GEORGE DAVIDSON, Esquire, Member of the Firm Ireland, Fraser & Co., Agents for Lloyds.

MURDO McDONALD, Esquire, Surveyor to Lloyds and Surveyor for the Commercial Union Insurance Company and other Companies.

Report.

The s.s. “Kaisari” was a screw steamer of 2494 tons gross register and 1570 net, built in Sunderland, in 1886, by J. L. Thompson & Co., with engines of 265 nominal horse power, constructed by Thomas Richardson & Co., of Hartlepool; her official number was 91,963, and her class was A1-100 in Lloyds’ Register. Archibald Clark was her master.

Her crew consisted of seventy-five men, including the captain, first, second, and third officers, and chief, second, third, and fourth engineers.

She left the Harbour of Pointe des Galets, Réunion, on Thursday, the 10th January, at 6.2 p.m., with no cargo; but she had 300 tons of water ballast on board, and about 90 tons of coal, which was quite sufficient to take her to Mauritius, for which port she was destined. She drew about 15 ft. aft and 11 ft. forward. She was well found and her engines were in good order, and kept working until she struck.

Before the vessel started, there were signs of approaching bad weather, that is, the barometer had been falling for some days previously, and the wind was increasing and came in gusts; however, the second officer, Mr. Dowie, says it was not thought imprudent to leave harbour for Mauritius, as it was hoped that the vessel might reach the shelter of land before the weather became too bad. The course steered on leaving Réunion was N. 75° E.

Nothing particular occurred till about 1 a.m. on the 11th January, except that the wind and sea kept increasing and the barometer falling. The engines, it may be remarked, began to race as soon as the vessel was clear of the land; still she appeared to have progressed on her voyage, for the second officer estimates that at 1 a.m. the vessel had made 45 miles. This calculation was based on the dead reckoning as shown by the patent log, and is confirmed by what the second engineer says as to the speed shown by the engines; still, with a vessel so light as the “Kaisari” was, and with the engines constantly racing, it is doubtful if the vessel did really steam as far as the second officer thinks she did. Be this as it may, at 1 a.m. on the 11th January the vessel fell off into the

trough of the sea and refused to answer her helm. Her head pointed W.S.W., and she did not get any further towards Mauritius.

From this moment, that is, 1 a.m. of the 11th, till the 13th January last, at 1.30 a.m., the “Kaisari” seems simply to have drifted bodily to leeward. During this interval the second officer says that the engines were stopped for some hours, but the second engineer states this was not the case, they were merely slowed down; however, this is not a matter of any importance.

At last, at 1.30 a.m. on the 13th January last, she reached land, that is, she struck on the rocky shore of Pointe des Cascades, in the Island of Réunion.

Once the vessel had struck, all that could be done was done to save life, that is, life-belts were served out to all hands; but with a heavy sea and rocky coast, the loss of life was necessarily great. Two hours after striking the vessel broke in two. The captain, the chief and the third officers, and chief engineer and nineteen of the crew were drowned. Fifty-two men were saved, including the second officer and the second, third, and fourth engineers. All the ship’s papers, including the officers’ certificates, were lost.

No doubt the immediate cause of the loss of the “Kaisari” was the cyclone which she encountered between Mauritius and Réunion, and the strong easterly and south-easterly current existing in consequence.

Once the vessel felt the full force of the hurricane, she no longer steered, and simply drifted for upwards of forty-eight hours, till she struck the rocks at Réunion, where she was wrecked.

The Marine Board can therefore attach no blame to any one in connection with the loss.

The Board, however, consider that a much larger quantity of ballast than the quantity the “Kaisari” had on board should be carried by steamers navigating these seas in the hurricane season. It is true that in ordinary weather this quantity is sufficient, but it is quite inadequate to enable a vessel to stem against bad weather, as when such weather is met the vessel becomes helpless; whereas it is almost certain that if the “Kaisari” had been properly ballasted, she would not have been lost.

The Board also think it was unfortunate that the captain should have left port in the face of threatening weather, and he certainly did not hit upon the safest course to steer; but no doubt he acted to the best of his judgment, and the Board has no censure to pass on his conduct.

Dated, Port Louis, Mauritius, this 1st March, 1901.

J. H. ACKROYD,
Chairman, Marine Board,
Mauritius.

J. WILSON,
Harbour Master.

GEORGE M. DAVIDSON,
Member of the Firm Ireland,
Fraser & Co., Lloyds’ Agents.

MURDO McDONALD,
Surveyor to Lloyds and for the
Commercial Union Insurance Co.
and other Companies.

(Issued in London by the Board of Trade on the
26th day of April, 1901.)

8910—110—4/1901 Wt 99 D & S—1

Transcription (Toussaint BREMA)

Kaisari (vapeur)

Rapport de La Réunion du conseil de Marine tenue à Port Louis, le lundi 11 Février 1901 ayant pour but d'enquêter sur la cause de la perte du vapeur « Kaisari »

Présents

H Acroyd, juge, tribunal de grande instance, juridiction de Port Louis

Monsieur John Wilson, Maitre de port

Monsieur George Davidson, Membre de la firme Ireland Fraser & Co, agents de la firme Lloyds

Monsieur Murdo McDonald Contrôleur pour Lloyds et contrôleur pour la société d'assurance de l'Union commerciale et autres sociétés.

Rapport

Le vapeur « Kaisari » était un vapeur de 2494 tonneaux de jauge brute et de 1570 de jauge nette, construit dans le Sunderland, en 1886 par JLO Thompson & Co, avec des moteurs de 265 chevaux de puissance nominale, construit par Thomas Richardson & Co de Hartlepool. Son numéro officiel était le 91 963 et il était classé A1-100 dans le registre de la Lloyds. Son capitaine était Archibald Clarke.

Son équipage se composait de soixante-quinze hommes, y compris le capitaine, le premier, le second et le troisième officier ainsi que le machiniste en chef, le second, le troisième et le quatrième machiniste.

Il quitta le port de La Pointe des Galets, Ile de La Réunion le jeudi 10 Janvier, à 18h02 sans chargement ; mais il y avait 300 tonnes de ballast en eau et environ 90 tonnes de charbon ce qui était tout à fait suffisant pour l'emmener à Maurice qui était son port de destination. Il avait un tirant d'eau de 15 pieds environ à l'arrière et de 11 pieds à l'avant. Il était bien équipé et ses machines étaient en bon état et maintenues en marche jusqu'au moment du naufrage.

Avant le départ du bateau il y avait des signes d'approche de mauvais temps c'est-à-dire que cela faisait quelques jours que le baromètre baissait et le vent ne cessait d'augmenter et soufflait par rafales. Cependant, l'officier en second, Mr Dowie, dit que ce n'était pas

considéré comme imprudent de quitter le port pour Maurice, comme on espérait que le bateau aurait rejoint un abri avant que le temps ne s'empirât. La route suivie en quittant La Réunion était 75° Est.

Rien de particulier ne se passa jusqu'à autour de 1h du matin le 11 Janvier, excepté que le vent et la mer n'avaient cessé d'augmenter et que le baromètre n'avait cessé de descendre. On peut noter que les moteurs avaient commencé à tourner en plein régime dès que le navire s'était éloigné de la terre ferme. Néanmoins le bateau semblait avoir progressé sur sa route car l'officier en second estima que le navire avait déjà parcouru 45 milles à une heure du matin. Ce calcul était basé sur une estimation comme il nous est montré dans le carnet de bord et est confirmé par ce que le machiniste en second dit concernant la vitesse indiquée par les moteurs. Néanmoins avec un navire aussi léger que le « Kaïsari » et avec les moteurs constamment emballés il n'est pas certain que le navire soit arrivé aussi loin que l'officier en second le pense. Quoiqu'il en soit à 1heure du matin, le 11 Janvier le navire se trouva dans le creux des vagues et refusa de répondre aux manœuvres de gouvernail. Il se mit dans une direction ouest sud-ouest et n'avança plus vers L'île Maurice.

A partir de ce moment, c'est-à-dire 1h du matin le 11 jusqu'au 13 Janvier à 1h30 du matin le « Kaïsari » semble tout simplement avoir totalement dérivé vers tribord. Pendant cet intervalle l'officier en second dit que les machines furent arrêtées pendant quelques heures, mais le machiniste en second déclare que ce n'était pas le cas, elles étaient simplement ralenties. Cependant ceci n'a pas de grande conséquence.

Au final, à 1h30 du matin le 13 Janvier dernier le navire toucha terre c'est-à-dire il s'échoua sur le rivage rocheux de la Pointe des Cascades, à l'île de La Réunion.

Dès le naufrage, tout ce qui pouvait être fait pour sauver des vies fut fait, c'est-à-dire les gilets de sauvetages furent distribués à tout l'équipage, mais avec une mer forte et la côte rocheuse les pertes en vies furent nécessairement grandes. Deux heures après le naufrage le navire se brisa en deux. Le capitaine, l'officier principal et le troisième, le chef machiniste ainsi que 19 membres d'équipage furent noyés. Cinquante-deux hommes furent sauvés y compris l'officier en second les second, troisième et quatrième machinistes. Tous les papiers du bateau ainsi que les certificats des officiers furent perdus.

Nul doute que la cause immédiate de la perte du « Kaisari » fut le cyclone que le bateau rencontra sur sa route entre Maurice et La Réunion, ainsi que le fort courant Est et Sud Est qui en résultait.

Une fois que le navire fut au prise avec la pleine force de l'ouragan, il ne fut plus gouverné et dériva tout simplement jusque pendant quarante-huit heures, jusqu'au moment où il s'écrasa sur les rochers de La Réunion où il s'échoua.

Le conseil de Marine ne peut par conséquent blâmer personne pour ce qui est de la perte.*

Le conseil cependant, considère que les vapeurs naviguant sur ces mers pendant la saison cyclonique devraient avoir une quantité de ballast bien plus grande que ce que le Kaisari avait à son bord. Il est vrai que par temps ordinaire cette quantité est suffisante, mais c'est tout à fait inadéquat pour permettre à un navire de faire route contre le mauvais temps ; et lorsqu'un navire fait face à un temps semblable il devient impuissant. Alors qu'il est presque certain que si le Kaisari avait été lesté de façon adéquate, il n'aurait pas été perdu.

Le conseil pense également qu'il a été malheureux que le capitaine ait quitté le port par un temps menaçant et qu'il n'ait pas choisi la bonne route. Mais il a sans doute agit selon ce qu'il considérait comme étant le mieux et le conseil n'a aucun jugement à formuler sur sa conduite.

En date du 1^{er} Mars 1901

John Ackroyd Président Conseil de la Marine Ile Maurice

J Wilson, Maître de Port.

George M Davidson , Membre de la firme Irlande Fraser &Co, Agents de La Lloyds

Murdoch Mc Donald, Contrôleur pour La Lloyds et pour L'assurance de l'Union Commerciale et autres compagnies

Publié à Londres par le Ministère du Commerce le 26 Avril 1901

N°9

Décès Kidd Alfred Frédéric

L'an mille neuf cent un, le dix-sept janvier, à huit heures du matin par devant nous, Ferrière Augustin, premier adjoint au maire de la commune de Sainte-Rose, Ile de La Réunion remplissant par délégation les fonctions d'officier de l'état civil ; se sont présentés les sieurs Panard Ferdinand brigadier de police âgé de cinquante-six ans et Collet Jules. Agé de quarante et un ans agent de police de Sainte-Rose, tous deux domiciliés de cette commune ; tous deux ont déclaré que le Sieur Kidd Alfred Frédérique âgé de vingt quatre ans, né en Angleterre chef mécanicien à bord du Kaisary a été retrouvé mort le jour d'hier, à cinq heures de.....sur la plage à l'embouchure du Piton sur quai, nous officier de l'état civil Après avoir pris les renseignements nécessaire de l'individu décédé, et nous être assurer de son décès, Avons dressé le présent acte, que nous avons transcrit et signé sur les trois registres avec les témoins après lecture faite, les dits jours,mois, et ans.

Signature

FICHE D'ENREGISTREMENT DU MONUMENT

FUNÉRAIRE D'ALFRED FREDERIC KIDD

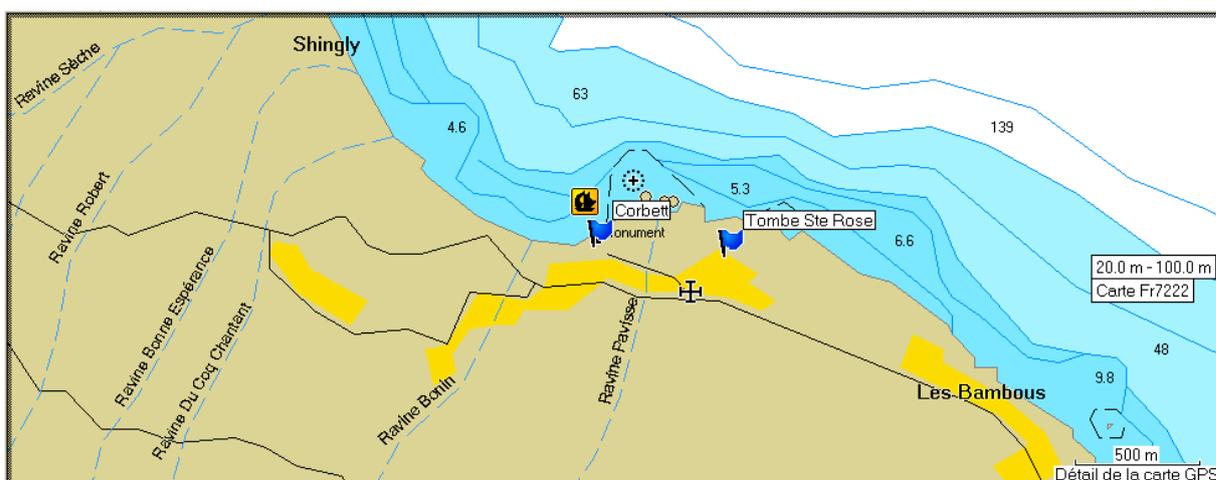
LOCALISATION

Commune : Sainte-Rose

Canton : Sainte-Rose (chef-lieu)

Adresse : 4 rue du cimetière 97439 Sainte-Rose

Localisation précise dans le cimetière : **G.P.S.WGS 84 : 21°07.559'Sud- 55°47.594'Est**



DESIGNATION

Dénomination du monument : Monument funéraire d'Alfred Frédéric Kidd

Concession communal : n° 579

DESCRIPTION

Intérêt du monument : esthétique historique épitaphe

Type de monument :

chapelle funéraire croix de cimetière monument aux morts tombe tombeau de famille tombeau de communauté tombe d'enfant Autres :

Morphologie :

buste colonne commémorative colonne commémorative avec une croix funéraire dalle funéraire enclos funéraire gisant monument commémoratif obélisque plate tombe relief sarcophage statue stèle stèle-croix urne

Autres : croix funéraire

Matériaux :

ardoise biscuit bois bronze calcaire céramique émaillée ciment fonte fer forgé email granite marbre mosaïque pierre reconstituée plâtre terre cuite vitrail zinc Autres :

Techniques :

fondu maçonné modelé poli taillé Autres :

Confession : Catholique Autre :

Orientation de la tête de la tombe : est ouest nord sud

Dimensions

Longueur : 1.90m

largeur : 1.70m

Ornementation :

■ **motifs :**

- **représentation chrétienne :** ange autel christ en croix croix instruments de la passion objet de culte Sacré-Cœur saint vêtement liturgique vierge Autres :

■ **Techniques :**

- X gravure peinture sculpture Autres :



Inscription/épitaphe :

- Relevé de l'inscription :

« SACRED. TO THE MEMORY OF ALFRED FREDERIC KIDD AGED 25 YEARS OF BENTON FORMERLY OF TYNEMOUTH NOHTHUMBERLAND ENGLAND CHIEF ENGINNER OF SS KAÏSARI WHO WAS DROWNED OFF REUNION JANUARY 13.1901 R.I.P. »

« SACRÉ. À LA MÉMOIRE D'ALFRED FRÉDÉRIC KIDD ÂGÉ DE 25 ANS DE BENTON ANCIENNEMENT DE TYNEMOUTH NOHTHUMBERLAND ANGLETERRE CHEF INGÉNIEUR DE KAÏSARI SS QUI S'EST ECHOUE A LA REUNION JANVIER 13.1901 R.I.P.

- technique : X gravure peinture Autres :

Commentaire descriptif : Ce monument funéraire est constitué de huit colonnes en forme de trapèze fabriquées en béton sur lesquelles sont fixées des boules métalliques recouvertes d'une peinture dorée. L'enclos funéraire est délimité par une chaîne recouverte d'une peinture noire. À la tête de la tombe une croix funéraire fabriquée en fonte de fer. La partie supérieure de cette croix est cassée. Elle est recouverte d'une peinture noire, l'épitaphe est gravée sur une plaque métallique en forme de cœur.

État de conservation : bon

HISTORIQUE

Défunt :

Alfred Frédéric Kidd est né le 15 Septembre 1875 et baptisé le 08 Décembre 1875 à Tynemouth, Northumberland. Il est le fils de Robert et Mary Ann Kidd. Son père est avocat de profession, il décède le 17 Septembre 1879 à Heinden en Suisse.

Alfred Frédéric Kidd se marie le 1er Septembre 1898 à Darlington, à Durham en Angleterre.

Ingénieur en chef du navire à vapeur Anglais « Kaïsari » naufragé à la Pointe nord des Cascades le 13 Janvier 1901, son corps fut retrouvé par un pêcheur à proximité de la caverne Dalleau à Piton Sainte-Rose il manquait au corps le bassin et les deux jambes.

ILLUSTRATIONS JOINTES

Photo: Tombe d'Alfred Frédéric Kidd

Auteur : Éric Venner De Bernardy De Sigoyer Date : 30 octobre 2014

Autorisation de diffusion des photos : oui non sur demande

