

Un mémoire anonyme de 1750 contre la politique maritime de la Compagnie des Indes aux Mascareignes

Olivier Fontaine

► **To cite this version:**

Olivier Fontaine. Un mémoire anonyme de 1750 contre la politique maritime de la Compagnie des Indes aux Mascareignes. *Revue Historique de l’océan Indien, Association historique internationale de l’océan Indien*, 2012, Vision du Nord par le Sud dans l’océan Indien (XVIIe-XXIe siècles), pp.47-59. hal-03243334

HAL Id: hal-03243334

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03243334>

Submitted on 31 May 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Un mémoire anonyme de 1750 contre la politique maritime de la Compagnie des Indes aux Mascareignes

Olivier Fontaine
Université de La Réunion
CRESOI – EA 12

Il existe aux Archives Départementales de La Réunion, à la cote C°2904, la copie moderne d'un mémoire qui porte le titre de « Comparaison critique entre l'île de Bourbon et l'Île de France ». Composé de trente feuillets et divisé en quatre grands chapitres, ce mémoire porte à côté du titre, la mention « Vers 1750 ».

Ce « mémoire anonyme », n'est pas un acte isolé. Plusieurs fois au cours de l'histoire de l'île Bourbon des mémoires ont été envoyés aux autorités métropolitaines pour les interpellier sur des situations particulières, par des individus qui ne souhaitent pas que leur identité soit connue¹²⁸. En 1738 déjà, le Conseil Supérieur de Bourbon adressait à la Compagnie des Indes « les libelles et mémoires tant anonymes que signés (...) » écrits par des habitants de l'île à l'intention des Directeurs parisiens¹²⁹.

Le mémoire qui intéresse la présente étude, véritable pamphlet, égratigne plusieurs dirigeants des deux îles, porte des accusations graves sur certains d'entre eux, dénonce des pratiques préjudiciables à la Compagnie des Indes, ainsi qu'aux habitants de Bourbon et tente de montrer, avec pertinence, à quel point les choix cautionnés depuis « douze à treize années » par les Directeurs parisiens se révèlent coûteux et peu logiques pour qui connaît alors la situation des Mascareignes. Les arguments fournis par ce mémoire sont tellement nombreux et variés qu'il serait vain de vouloir tous les analyser. Aussi la présente étude se propose uniquement de mettre en perspective ceux qui concernent la mise en cause de la politique maritime de la Compagnie des Indes aux Mascareignes, et parmi eux les plus inattendus pour l'époque.

1. Hypothèses concernant le mémoire anonyme de 1750

- Pourquoi l'exemplaire disponible aux Archives de La Réunion est-il une copie moderne et non l'original ?
- Quel peut en être l'auteur et pourquoi rédige-t-il ce mémoire sans le signer, alors qu'une majorité d'autres mémoires, traitant de sujets divers portent le nom de celui qui les a écrit ?
- Pourquoi la date mentionnée indique-t-elle « vers 1750 » ?

¹²⁸ Dans son ouvrage *Histoire d'une révolution*, Claude Wanquet en cite ainsi deux autres, le premier en 1785 et le second en 1789, C. Wanquet, *Histoire d'une révolution, La Réunion 1789-1803*, Marseille, Jeanne Laffitte, 1980, Tome I, p. 74 et 118.

¹²⁹ A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes*, Saint-Denis, Imprimerie Drouhet, 1937, Deuxième fascicule, p. 114.

Les mémoires ainsi rédigés étaient dans la plupart des cas destinés aux autorités métropolitaines, ainsi l'objectif des rédacteurs consistait à faire parvenir l'original dans les bureaux du pouvoir à Paris¹³⁰. La copie moderne est donc sans doute une copie faite ultérieurement dans l'Hexagone, à partir de l'original, puis ramenée ensuite à Bourbon pour être utilisée par les autorités locales, ce qui signifie du même coup que ce mémoire a certainement présenté un intérêt pour le gouvernement de l'île, mais à un moment donné qui paraît être de loin postérieur à sa rédaction¹³¹.

En second lieu, les informations très précises que ce mémorialiste donne sur les aspects maritimes des deux îles, et en particulier sa connaissance pointue de certains handicaps de l'Île de France, ne laissent aucun doute sur le fait qu'il s'agit d'un personnage ayant occupé des fonctions qui lui permettaient d'obtenir ces informations, ou tout au moins de faire lui-même les observations et les constats menant à l'écriture de son texte.

Cela peut du même coup expliquer son choix de rédiger un mémoire anonyme ; en effet, son expérience lui autorisant un point de vue sur la politique suivie aux Mascareignes « pendant douze à treize années »¹³² par la Compagnie des Indes, cette opinion pour le moins très critique pouvait lui attirer les foudres des Directeurs, ou des autres administrateurs locaux des îles. Aussi l'anonymat permettait-il de s'exprimer sans s'exposer à subir ensuite des contrariétés professionnelles. En envoyant les mémoires des habitants aux dirigeants de la Compagnie le 24 février 1738, le Conseil Supérieur n'ajoutait-il pas à leur intention que « les chefs d'accusation faux et calomnieux répandus dans les différents mémoires tant anonymes que signés forment un corps de délit et un objet de complicité considérable tendant à une révolte punissable (...) »¹³³ ? Certes, plusieurs de ses membres étaient directement visés par certaines des critiques de ces libelles, ce qui explique un verdict aussi ferme sur leurs contenus, mais de tels propos ne pouvaient qu'inciter encore plus les mémorialistes potentiels à dissimuler leur identité.

La date du mémoire anonyme : « vers 1750 », ne laisse pas d'étonner à la fois par la précision de l'année ainsi mentionnée, mais aussi par le flou qu'indique le qualificatif « vers » qui la précède. Il ne fait aucun doute que cette mention provient du copiste, qui s'est fié aux indications du texte pour proposer une date la plus précise. Des éléments du texte peuvent en effet permettre une datation, il s'agit des naufrages nommés par le mémorialiste, afin d'illustrer son argumentation. Il en mentionne plusieurs,

¹³⁰ Ainsi le mémoire anonyme de 1785 a été versé au Centre des Archives d'Outre-Mer (CAOM) sous la cote A.N., col. C 3/20, parce qu'il se trouvait dans les papiers du ministère de la Marine, tout comme celui de 1789, coté A.N. col. C 3/19.

¹³¹ Peut-être « vers » 1815, au moment où Bourbon demeurant la seule base française dans l'océan Indien, il fallait absolument repenser son rôle au niveau maritime.

¹³² ADR. C° 2904.

¹³³ A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon...*, *op. cit.*, p. 115.

mais surtout celui, à Saint-Paul, du vaisseau portugais *La Victoire*¹³⁴ pendant l'ouragan du 5 avril 1746¹³⁵. C'est la date la plus élevée qu'il indique. Un détail vient encore affiner la datation, lorsque l'auteur déclare en parlant du gouverneur Mahé de Labourdonnais : « Peut-on se promettre de ses successeurs peut-être moins expérimentés le même succès (?) »¹³⁶. Vraisemblablement, au moment où ces lignes sont écrites, les îles ne connaissent pas celui qui va lui succéder, soit que son remplaçant n'ait pas encore pris ses fonctions, soit qu'il vienne à peine d'entrer en charge. Il est donc plausible que ce mémoire anonyme ait été rédigé plutôt à la fin de l'année 1746, après le départ de Mahé de Labourdonnais pour l'Inde, au moment où la Compagnie annonce aux autorités locales qu'elles ont nommé un nouveau gouverneur général des îles de France et de Bourbon.

L'identité de l'auteur de ce mémoire n'est pas facile à cerner, mais certaines hypothèses peuvent être esquissées aux vues des informations contenues dans ce document. Certes l'auteur utilise systématiquement le pronom « on » pour se nommer dans le texte, ce qui n'est pas très explicite, mais plusieurs autres fois dans son propos, il déclare parler au nom de l'« habitant de Bourbon ». Surtout, plus loin dans le texte, deux autres éléments nous apportent une indication beaucoup plus précise, qui ne laisse que peu de doutes sur son identité : tout d'abord une partie du mémoire porte comme titre et sous-titre « Corollaire contenant les motifs, qu'un conseiller de Bourbon pourrait apporter pour la relâche des vaisseaux dans l'anse de Saint-Paul, (...) »¹³⁷. Enfin, le dernier chapitre du texte propose que la gratification des conseillers de Bourbon soit doublée¹³⁸. Ces quelques indices permettent de penser que le mémorialiste anonyme est un habitant de Bourbon, membre du Conseil Supérieur de l'île¹³⁹. D'autres allusions que l'on retrouve au fil du texte confirment cette intuition et font d'ailleurs de ce mémoire anonyme un véritable plaidoyer à la gloire des membres du Conseil Supérieur de Bourbon¹⁴⁰, au détriment du gouverneur général des îles de France et de Bourbon.

2. Un pamphlet virulent contre le créateur de la suprématie maritime de l'île de France

Quelle est la situation de l'île Bourbon « vers 1750 » ? Comme le narrateur le dit lui-même, cela fait « depuis 14 ans » que la Compagnie a fait « l'île de

¹³⁴ En réalité le *Notre-Dame-des-Victoires*, A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon et de la Compagnie des Indes*, Tananarive, Imprimerie de l'Imerina, 1940, Tome IV, p. XLVIII.

¹³⁵ ADR. C° 2904. Chapitre 2°, article 2°.

¹³⁶ ADR. C° 2904, f° 18.

¹³⁷ ADR. C° 2904, f° 17.

¹³⁸ ADR. C° 2904, f° 29.

¹³⁹ Après plusieurs hésitations, il me semble que ce mémoire pourrait être l'œuvre de Joseph Brenier : habitant de Bourbon, membre du Conseil Supérieur, siégeant à Saint-Paul, deux fois commandant de l'île par intérim, mais qui en refusa le poste officiel.

¹⁴⁰ Il suffit pour s'en convaincre de lire la partie du mémoire anonyme intitulée « Corollaire ».

France le principal établissement des îles»¹⁴¹. Mahé de Labourdonnais, arrivé aux Mascareignes le 4 juin 1735, avec le titre de gouverneur général des îles de France et de Bourbon, s'est installé immédiatement dans la première des deux. Nommé à ce poste pour développer l'Île de France qui végète depuis plusieurs années, il n'a envisagé l'île Bourbon que comme outil au service de ce projet ambitieux. Ce gouverneur reste à ce poste jusqu'en 1746, date à laquelle il part aux Indes à la tête d'une escadre, pour défendre Pondichéry contre les Anglais, cédant la place aux commandes des îles à Barthélémy David.

L'ensemble du mémoire anonyme comporte une série de critiques acerbes contre le gouverneur Mahé de Labourdonnais. Pour l'auteur, le bilan de l'action de ce gouverneur est négatif surtout pour l'île Bourbon, mais aussi au final pour l'Île de France. Il déclare tout d'abord : « On ne saurait refuser à M. Labourdonnais la qualité de bon marin, à laquelle il joint un goût décidé pour la mécanique ; il a employé l'expérience de quatorze années de résidence à l'Île de France pour la rendre sûre en toute ces dépendances ; et son honneur y était engagé ; malgré tous ces motifs, les difficultés locales lui ont résisté ; elles ont pour ainsi dire triomphé de ces vains effort, et elles lui ont survécu »¹⁴².

Le mémorialiste affirme un peu plus loin que « M. Labourdonnais qui ne connaissait alors que très superficiellement l'Île de France, où il n'avait fait que passer ; il vit que M. Cossigny était à la mode, et le plan de cet ingénieur qui devait jeter la Compagnie dans des entreprises de travaux, était merveilleusement favorable aux vues du nouveau gouverneur, présumant un peu trop de ses lumières, il promit de mettre l'Île de France dans un état de perfection où il n'a jamais pu atteindre ; ainsi au lieu de contredire le système proposé qui flattait ses intérêts, il l'appuya ; en conséquence le gouvernement fut placé d'emblée et sans autre éclaircissement à l'Île de France »¹⁴³. Il ajoute enfin que le gouverneur « malgré ses talents a succombé dans ses promesses (...) ; sur ces marques évidentes d'une désignation précipitée de l'Île de France pour chef-lieu on ne hasarde donc pas en la regardant comme l'ouvrage de l'intérêt particulier et du caprice »¹⁴⁴. Les mots très durs utilisés dans ces phrases ne ménagent pas Labourdonnais et égratignent au passage un autre personnage notoire des Mascareignes, Jean-François Charpentier de Cossigny, ingénieur venu aux îles en 1732¹⁴⁵, dont l'auteur du mémoire dit ensuite à son sujet « ingénieur habile mais nullement versé dans les ouvrages maritimes, au surplus d'un esprit inquiet et inconstant, il changea deux ou trois fois de sentiments au sujet des îles par pur caprice ; après avoir élevé Bourbon au-dessus de l'Île de

¹⁴¹ ADR. C°2904. f°3. Ce qui daterait le mémoire de 1749, sachant que Labourdonnais a transféré le siège du gouvernement des Mascareignes de Bourbon à l'Île de France en 1735.

¹⁴² ADR. C°2904, f° 7. Labourdonnais n'est pas resté quatorze années à l'Île de France, mais onze.

¹⁴³ ADR. C°2904, f° 8.

¹⁴⁴ ADR. C°2904, f° 8.

¹⁴⁵ *Recueil trimestriel de documents et travaux inédits pour servir à l'histoire des Mascareignes françaises*, Tananarive, Imprimerie de l'Imerina, 1939, Tome IV, p. 168.

France, il se buta contre la première pour se venger de M. Dumas avec qui il s'était brouillé ». Le mémorialiste anonyme règle ainsi ses comptes avec tous ceux qui ont promu l'Île de France aux yeux des Directeurs parisiens, dénonçant leurs motivations uniquement égoïstes et carriéristes, peu compatibles avec l'intérêt général et avec celui de la Compagnie dont il dit qu'elle « s'était déclarée pour l'Île de France en aveugle »¹⁴⁶.

Il est important pour lui que la situation que subissent les Mascareignes depuis 1735 cesse avec le départ de Labourdonnais en 1746 et ne se reproduise plus. Dans cet objectif, le troisième chapitre du mémoire propose la suppression de la fonction de « gouverneur général des îles de France et de Bourbon ». A ce sujet, sa plume est encore une fois virulente lorsqu'il déclare : « La réunion des deux îles sous un chef commun est donc abusive puisqu'il est démontré que chacun des conseils s'en passe alternativement sans que rien périlite dans la régie intérieure de chaque île, sinon il faut tomber dans la plus grossière contradiction qu'il est successivement utile et successivement inutile et c'est le dernier coup de pinceau du plus parfait ridicule, par conséquent un gouverneur général qui ne sert à rien pendant un temps si considérable est un commandant surnuméraire qui ne paraît par intervalles que pour orner la scène, ou plutôt pour gêner la besogne ». Ce sujet lui donne encore l'occasion d'une attaque contre le dernier gouverneur général : après avoir précisé que les deux premiers à occuper cette fonction, Antoine Desforges Boucher et Benoît Dumas, avaient tous deux, en réalité, renoncé à se déplacer d'une île à l'autre, il ajoute que Labourdonnais « est le seul que ce mouvement tumultuaire ait flatté, il déclara même hautement lors de son entrée au service qu'il ne voulait point une île sans l'autre ; parce que dans les vues qu'il avait d'une correspondance lucrative il lui importait d'être maître des deux côtés »¹⁴⁷. La suite du chapitre ne comprend que des allusions aux divers trafics auxquels se sont livrés les chefs entre les deux îles, surtout depuis 1735¹⁴⁸.

3. Les critiques formulées contre la suprématie maritime attribuée à l'Île de France et principalement au Port-Louis

Le mémorialiste prévient dès les premières lignes qu'« on est fort éloigné de penser que les observations qui concernent dans cet ouvrage l'Île de France soient capables de faire revenir la Compagnie sur ses pas ; une expérience de douze à treize années qui n'a point affaibli son estime pour le port du N.O.¹⁴⁹, ne permet point de s'en flatter, et on ne se propose point non plus ici d'élever une île au préjudice de l'autre ; mais comme dans la préférence de celle de France sur Bourbon, les motifs n'en ont point été approfondis, il importe à la Compagnie d'en juger aujourd'hui en

¹⁴⁶ ADR. C°2904, f° 20.

¹⁴⁷ ADR. C°2904, f° 23.

¹⁴⁸ ADR. C° 2904, chapitre 3.

¹⁴⁹ Le Port-Louis de l'île Maurice.

connaissance de cause et de pouvoir se rendre à elle-même témoignage de son discernement »¹⁵⁰.

Pourtant, malgré ces précautions d'usage, l'auteur entend bel et bien prouver que les choix de la Compagnie des Indes concernant la répartition des rôles entre les deux Îles, ne sont pas pertinents. La plus grande partie du mémoire concerne la politique maritime en vigueur aux îles depuis l'arrivée de Mahé de Labourdonnais en 1735 et que la Compagnie a entérinée. De ce fait, toutes les critiques de l'auteur ont pour objectif de montrer que le choix de l'Île de France, comme lieu principal de relâche des navires, n'est pas sans risques et ne résout pas toutes les difficultés liées à une telle fonction.

Dans le premier chapitre, le mémorialiste démontre que l'Île de France « n'a jamais été en état d'approvisionner les vaisseaux de passage, pas même ceux de communication qui se sont toujours pourvus de leur nécessaire à Madagascar ou à Bourbon »¹⁵¹. Le narrateur indique que pour faire croire le contraire, les autorités de l'Île de France délivrent aux capitaines de navires des certificats attestant que l'île a pourvu au ravitaillement de leurs navires. Précisant que si tel était véritablement le cas, il n'y aurait aucune raison de fournir un tel certificat aux commandants des vaisseaux de la Compagnie.

Le mémorialiste anonyme fournit une autre preuve, en expliquant que l'Île de France ne peut, avec les bœufs dont elle dispose, nourrir à la fois tous les navires et garder des bestiaux pour se reproduire et ce malgré le nombre de ces bêtes importées de Madagascar. En effet, les bestiaux apportés de Madagascar à l'Île de France « fatigués par le mauvais fourrage qu'on leur donne pendant la traversée ; par les roulis des vaisseaux, et par le mauvais temps, ont dû arriver malades et estropiés ; ordinairement une partie meurt, et l'autre languit longtemps ; si on a fourni tout de suite aux vaisseaux celles d'entre ces bêtes qui ont été réchappées, leur multiplication, bien loin d'avoir pu être prompte, n'a pu même être possible, parce que ce n'est qu'en s'abstenant pendant plusieurs années d'y toucher que la Compagnie aurait pu espérer d'en abonder, et d'en fournir aux vaisseaux sans s'appauvrir »¹⁵². L'auteur connaît son sujet car il explique que la quantité de bœufs nécessaires pour l'avitaillement des équipages peut s'évaluer à quinze par navire, « y compris ceux qui se consomment en relâche »¹⁵³. Pourtant, un document produit par les autorités de l'Île de France et daté de 1749, vient atténuer quelque peu la portée de ces allégations. En effet, il précise qu'à cette époque l'île a besoin d'environ trois cents bœufs par an pour subvenir aux besoins, non seulement de tous les vaisseaux de la route des Indes qui viennent se ravitailler, mais aussi des navires qui font la liaison entre les Mascareignes, sans oublier la subsistance de l'hôpital. Or le document précise qu'il se trouve à l'Île de France « 736 vaches à la Compagnie et davantage aux

¹⁵⁰ ADR. C° 2904, f° 2.

¹⁵¹ ADR. C° 2904, f° 3.

¹⁵² ADR. C° 2904, f° 4.

¹⁵³ ADR. C° 2904, f° 4.

particuliers » et qu'en conséquence cela suffit en temps de paix¹⁵⁴. De plus, en 1749, les Mascareignes sortent de la guerre de « Succession d'Autriche » et ont dû, depuis 1746, ravitailler trois escadres françaises venues combattre en Inde, donc malgré les lourds prélèvements en bétail opérés par les trois escadres, le cheptel de l'Île de France reste suffisant pour la consommation normale. Le nombre élevé de bœufs dans cette île, au sortir d'un conflit qui a amené de nombreux vaisseaux aux Mascareignes, s'explique peut-être par les consignes que la Compagnie adresse au Conseil Supérieur de l'Île de France, le 15 juin 1745, à propos de « la propagation des bestiaux et troupeaux, qu'il ne pouvait trop s'attacher à en multiplier l'espèce pour être en état d'en pourvoir abondamment les vaisseaux d'Europe (...) »¹⁵⁵. Une instruction similaire avait d'ailleurs été donnée le 11 avril 1744 aux autorités de Bourbon, leur demandant de mettre tout en œuvre, en concertation avec celles de l'île voisine, pour empêcher la diminution du cheptel étant « d'une conséquence infinie pour l'approvisionnement des vaisseaux »¹⁵⁶. L'Île de France devait ainsi, avec l'aide de Bourbon, favoriser ses apports extérieurs en bétail, afin de conserver un cheptel suffisant.

Plusieurs documents montrent à l'évidence qu'effectivement Bourbon et Madagascar participent activement, entre 1735 et 1746, au ravitaillement de l'Île de France et des vaisseaux qui y relâchent. Ainsi en 1736, le *Héron* commandé par le Sieur Lesquelen, doit-il aller à Madagascar traiter des bestiaux et vivres pour l'Île de France, avant de passer prendre sa cargaison de café à Bourbon¹⁵⁷. C'est également le cas pour l'*Athalante* qui doit se rendre à la baie d'Antongil pour chercher des bœufs au début de l'année 1737, tandis qu'au même moment d'autres vaisseaux de la Compagnie ont pour mission d'en ramener du Fort-Dauphin¹⁵⁸. Quant à l'île Bourbon, selon les instructions de la Compagnie des Indes en date du 25 mars 1741, il lui faut « faire passer à l'isle de France les provisions en bestiaux et volailles et autres vivres qui pourront y être nécessaires (...) »¹⁵⁹. Le 9 mars 1746, l'Île de France demande cette fois au Conseil Supérieur de Bourbon, de faire toutes les recherches imaginables pour procurer à l'escadre de Labourdonnais soixante mille livres de haricots¹⁶⁰, alors que pourtant dès 1742 des approvisionnements avaient été mis en réserve à l'Île de France pour cette escadre en cas de guerre¹⁶¹.

Ces multiples cas, échelonnés sur toute la période concernée par le mémoire, confirment ainsi les propos de son auteur : « Du côté des vivres il

¹⁵⁴ ADR. C° 2884. Estimation de la quantité de bœufs nécessaire à la Compagnie pendant le courant d'une année pour la consommation des vaisseaux et de l'hôpital.

¹⁵⁵ A. Lounon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon...*, Tome IV, *op. cit.*, p. 180.

¹⁵⁶ A. Lounon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon...*, Tome IV, *op. cit.*, p. 153.

¹⁵⁷ ADR. C° 1362. Ordres et instructions pour le Sieur Lesquelen capitaine du vaisseau le *Héron* destiné pour les îles de France et de Bourbon, et Madagascar. A Paris, le 27 janvier 1736.

¹⁵⁸ ADR. C° 1122, Instructions de Labourdonnais à Lemery Dumont au sujet des travaux à faire exécuter dans l'île pendant son absence. Saint-Paul, le 24 septembre 1736.

¹⁵⁹ A. Lounon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon...*, Tome IV, *op. cit.*, p. 31.

¹⁶⁰ ADR. C° 385, Île de France, le 9 mars 1746.

¹⁶¹ ADR. C°371, Port-Louis, le 16 octobre 1742.

ne paraît point que cette colonie ait encore eu beaucoup de superflu (...) »¹⁶². Après avoir critiqué les ressources en vivres de l'Île de France, le mémorialiste anonyme s'empresse d'ajouter, dans le deuxième chapitre, que Bourbon « est d'une ressource presque infinie soit en grains légumes fruits et volailles de toutes espèces, soit en menu et gros bétail, (...) »¹⁶³. Pour lui, le développement de l'Île de France a été trop rapide et s'est fait sur l'île Bourbon¹⁶⁴, et si cette dernière bénéficie d'une « excellente qualité du sol, qui a une sympathie pour toute semence, et plante étrangère »¹⁶⁵, la première en revanche n'a que des eaux saumâtres et de très médiocres pâturages. En somme, la nature porte l'entière responsabilité d'une telle différence entre les deux principales îles des Mascareignes et la politique qui y prévaut alors n'en tient pas compte.

Après le cas des vivres, le reste du premier chapitre et l'article 2 du deuxième, cherchent à minimiser au maximum les soi-disant avantages des rades de l'Île de France par rapport à celles de sa voisine du sud-ouest. L'auteur signale tout d'abord que les côtes de l'Île de France sont plus dangereuses que celles de Bourbon, car entourées d'îles et de récifs très bas sur l'eau, qui vont loin au large et sur lesquels portent un certain nombre de courants marins¹⁶⁶, ce que confirment les « Instructions nautiques sur les mers de l'Inde » de 1837¹⁶⁷. Deux exemples viennent appuyer ce propos lorsqu'il affirme qu'« il n'est nullement nécessaire d'emprunter le prétexte du mauvais temps pour exagérer les dangers des approches de l'Île de France, on s'y peut perdre en toute saison ; *La Méduse* en 1733 et le *Saint-Géran* en 1744 qui se sont brisés par le plus beau temps contre des rochers à fleur d'eau, ne permettent pas de douter des risques attachés aux parages de cette île »¹⁶⁸. Ensuite, le mémorialiste règle rapidement le cas du « port sud-est »¹⁶⁹, indiquant que « la Compagnie fit sagement assembler la plupart des capitaines de sa Marine, pratiques du local (...), et le sentiment proposé prévalut si fortement que depuis plus de vingt ans, la Compagnie n'a point permis de le fréquenter »¹⁷⁰.

En revanche, le véritable objectif de ce mémoire : diminuer les attraits du « port nord-ouest » aux yeux des Directeurs parisiens, demande des arguments plus élaborés. Dans ce but, le mémorialiste anonyme expose méthodiquement, un certain nombre de faiblesses liées au Port-Louis. Force est de constater qu'il maîtrise bien son sujet et possède des connaissances sérieuses sur la pratique du « port nord-ouest ». Les critiques tiennent en trois éléments :

¹⁶² ADR. C° 2904, f° 3.

¹⁶³ ADR. C° 2904, f° 9.

¹⁶⁴ ADR. C° 2904, f° 12.

¹⁶⁵ ADR. C° 2904, f° 9.

¹⁶⁶ ADR. C° 2904, f° 14.

¹⁶⁷ M. Le Prédour, *Instructions nautiques sur les mers de l'Inde*, Paris, Imprimerie Royale, 1837, Tome I, p. 168 à 173.

¹⁶⁸ ADR. C° 2904, f° 7.

¹⁶⁹ Plus tard nommé « Grand Port », actuellement Mahébourg.

¹⁷⁰ ADR. C° 2904, f° 4.

- Le vent violent qui souffle du sud-est gêne parfois l'entrée dans le port et peut le cas échéant briser les chaînes des navires¹⁷¹.
- Pour entrer dans le Port-Louis les vaisseaux doivent emprunter un chenal long et étroit qui rend difficile l'accès au mouillage.
- Le chenal et le port s'ensablent et s'ensavent du fait de la marée et des ruisseaux qui se jettent dans la rade du « port nord-ouest ».

Le vent actif dans la rade pendant la saison des alizés, peut briser les vaisseaux contre le rivage ou les enfoncer dans la vase¹⁷². L'auteur précise que le problème du vent s'aggrave lors des cyclones, et le Port-Louis n'offre plus alors de protection pour les navires de la Compagnie, comme en témoignent, selon lui, des personnes nouvellement arrivées de l'Île de France après l'ouragan de 1746, qui « rapportent que quoique ce même coup de vent y ait été infiniment plus modéré qu'à Bourbon, les vaisseaux qui étaient dans ce port y avaient été horriblement tourmentés malgré tous les secours qu'on leur avait procurés (...) »¹⁷³.

Ce premier motif de dévalorisation du mouillage du Port-Louis peut-être regardé avec suspicion, mais les instructions nautiques de 1934 corroborent ces propos, en ordonnant aux navires à l'intérieur du port de toujours mouiller deux ancres de bossoir sur l'avant quelle que soit la saison¹⁷⁴, ce afin que les bateaux à l'ancre résistent mieux au vent. Les deux autres arguments, développés avec le plus de détails et de minutie, emportent plus volontiers l'adhésion du lecteur.

Ainsi le narrateur explique que pour parvenir à l'intérieur du « port nord-ouest », « il faut traverser une espèce de chenal sur une ligne de direction marquée exprès, laquelle est environnée de chaque côté d'un fond de vase inépuisable ; ce passage unique et étroit n'a point même assez d'espace pour permettre à un moyen vaisseau de virer de bord ; ainsi pour peu qu'on s'écartât de cette ligne, ou que la brise fut un peu trop forcée, on sent qu'un navire ne peut courir de moindres risques que d'échouer d'un côté ou d'autre »¹⁷⁵. Il signale en outre que « le fond du chenal d'entrée qui conduit au port du N.O. est un fond de vase de corail et de coquillage, qui n'a pas plus de 22 pieds d'eau ; le *Royal Philippe* a fourni ci-dessus un exemple que les vaisseaux qui tirent à peu près la même quantité d'eau peuvent y toucher »¹⁷⁶. Il ajoute « ce n'est qu'à force de manœuvres les plus laborieuses qui durent ordinairement 36 heures et quelque fois deux jours entiers que l'on parvient à introduire dans le port les vaisseaux »¹⁷⁷, précisant enfin que « ces inconvénients paraîtront encore d'une conséquence beaucoup plus délicate, si

¹⁷¹ ADR. C° 2904, f° 5 et f° 14.

¹⁷² ADR. C° 2904, f° 5.

¹⁷³ ADR. C° 2904, f° 17.

¹⁷⁴ Service Hydrographique de la Marine, *Instructions nautiques Madagascar et îles éparses des océans Indien et Austral*, Paris, Imprimerie Nationale, 1934, p. 308.

¹⁷⁵ ADR. C° 2904, f° 5.

¹⁷⁶ ADR. C° 2904, f° 14.

¹⁷⁷ ADR. C° 2904, f° 14.

on fait attention à la manière lente et pénible de se faire touer¹⁷⁸, pour arriver au mouillage ; ce travail long et violent attaché à la nécessité de suivre servilement la ligne critique, est capable d'épuiser les forces des matelots qu'il n'est que trop essentiel de ménager ; ce n'est enfin qu'après des efforts extrêmement laborieux que l'on entre au port, (...)»¹⁷⁹. Là encore, les instructions nautiques de 1837 abondent dans le sens du mémorialiste indiquant : « Comme les vents sont généralement contraires pour entrer dans le port, on est obligé de s'y touer ; il y a pour cela des aussières¹⁸⁰ qui vont d'une bouée à l'autre, et au moyen desquelles on se tient à mi-chenal, où se trouve la plus grande profondeur et où l'on évite les différentes carcasses qui sont sur les bords du chenal »¹⁸¹. On remarque à cette occasion la mention de vents contraires qui gênent l'accès du Port-Louis.

Le dernier argument développé dans ce mémoire contre le port principal de l'Île de France, insiste sur le danger pour les vaisseaux qui y relâchent de « s'enfoncer dans la vase »¹⁸² et de s'y échouer, car « les rivières et les ruisseaux qui s'y déchargent et la marée y charrient journellement différentes matières qui augmentent l'impossibilité du curage »¹⁸³. L'auteur souligne que « la proposition de curer le port du N.O. et son chenal, dont on a fait l'essai en pure perte » serait « une entreprise absolument impossible » parce que « pour une cuillerée de boue et de vase qu'on ôterait, elle serait incontinent remplacée par 10 autres (...) surtout dans la saison des pluies et des ouragans »¹⁸⁴. Ce dernier argument n'est pas véritablement une révélation pour la Compagnie des Indes, puisque, déjà le 15 juin 1745, dans ses « Ordres particuliers au Conseil Supérieur de l'Île de France », celle-ci demandait des éclaircissements à Mahé de Labourdonnais sur ce qu'elle avait appris « que le port du N.O. s'est rétréci d'environ 20 brasses et qu'il a diminué de fond de près de deux brasses dans l'endroit où l'on amarre les vaisseaux »¹⁸⁵. Ce phénomène ne s'arrangea pas avec le temps puisque au début de la période d'administration royale des Mascareignes, la rade du Port-Louis était envahie par les vases et obstruée par les carcasses de navires qui y avaient péri dans les cyclones », et de ce fait « il fallut dix ans de travaux continus », « pour la mettre en état de recevoir les vaisseaux de fort tonnage »¹⁸⁶. Ces informations permettent aussi de vérifier la réalité des assertions du mémorialiste anonyme, concernant les

¹⁷⁸ Se touer signifie mouvoir une embarcation à l'aide de ses ancres, que l'on mouille alternativement loin à l'avant du navire, dans la direction où l'on souhaite l'emmener. Les matelots tirent ensuite la chaîne ou l'aussière de l'ancre pour la ramener complètement à bord, ce qui fait avancer le navire jusqu'à la verticale de l'ancre mouillée.

¹⁷⁹ ADR. C° 2904, f° 5.

¹⁸⁰ Gros cordages auxquels on attachait les ancres autrefois avant la généralisation de la chaîne en métal, qui servent également d'amarres.

¹⁸¹ M. Le Prédour, *Instructions nautiques sur les mers de l'Inde...*, op. cit., p. 173.

¹⁸² ADR. C° 2904, f° 5.

¹⁸³ ADR. C° 2904, f° 15.

¹⁸⁴ ADR. C° 2904, f° 6.

¹⁸⁵ A. Lougnon, *Correspondance du Conseil Supérieur de Bourbon...*, Tome IV, op. cit., p. 188.

¹⁸⁶ A. Toussaint, *Histoire des îles Mascareignes*, Paris, Berger-Levrault, 1972, p. 71-72.

dangers auxquels sont soumis les navires au mouillage dans le port nord-ouest pendant les cyclones.

Pour ces raisons, l'auteur conclut que le port principal de l'Île de France ne convient « nullement aux vaisseaux qui n'ont que peu de jours à rester »¹⁸⁷ c'est à dire les gros navires de la Compagnie sur la route des Indes et que le port ne peut servir que pour des vaisseaux de communication¹⁸⁸ que l'on veut faire hiverner¹⁸⁹ pendant deux ou trois mois.

4. L'île Bourbon : de nombreux avantages pratiques et au moins une escale équivalente à celle du Port-Louis

A travers la liste méticuleuse des inconvénients de l'activité maritime à l'Île de France et des avantages de l'île Bourbon, l'auteur veut convaincre les Directeurs parisiens de l'intérêt qu'il y a pour la Compagnie des Indes à ce que Bourbon redevienne un lieu de relâche pour les vaisseaux et que l'Île de France ne soit plus au final qu'un lieu d'hivernage pour les navires. Il écrit : « L'île Bourbon se suffit à elle-même, sans avoir aucun besoin de celle de France ; celle-ci au contraire ne peut se passer du secours de celle-là ; c'est en partie à l'isle de Bourbon à qui l'autre doit sa fausse réputation d'avoir avitaillé les vaisseaux depuis 13 à 14 ans, il est par conséquent naturel que leur destination soit fixée où est l'abondance qui leur est nécessaire »¹⁹⁰.

Toujours dans cette logique, l'article 1 du deuxième chapitre, énumère les différentes qualités de Bourbon, au travers du prisme de ses atouts comme escale maritime : de grandes ressources en bétail et en vivres¹⁹¹, des eaux saines¹⁹², de grands arbres¹⁹³. Ensuite il multiplie les informations précises et justes sur les mouillages de Saint-Denis et Saint-Paul, avouant leurs faiblesses, mais insistant sur leurs avantages liés notamment à leur orientation par rapport aux vents généraux¹⁹⁴. Il n'étudie pas la question de la dangerosité des deux rades de Bourbon pendant la période cyclonique, en reconnaissant que l'île « n'a que des anses incapables de mettre les vaisseaux à l'abri du gros temps »¹⁹⁵, mais préconise des solutions basées sur l'expérience.

Tout comme il avait rapidement disqualifié le « port sud-est » de l'Île de France, le narrateur n'insiste pas trop longtemps sur le mouillage de Saint-Denis, auquel il ne trouve que peu d'avantages¹⁹⁶. L'essentiel de son propos met en valeur la rade de Saint-Paul, « située dans un aspect infiniment

¹⁸⁷ ADR. C°2904, f° 6.

¹⁸⁸ Qui naviguent uniquement entre les Mascareignes ou jusqu'à Madagascar par opposition aux vaisseaux qui relient l'Europe et les Indes.

¹⁸⁹ Hivernage : la saison cyclonique.

¹⁹⁰ ADR. C°2904, f° 18.

¹⁹¹ ADR. C°2904, f° 10.

¹⁹² ADR. C°2904, f° 10.

¹⁹³ ADR. C°2904, f° 10.

¹⁹⁴ ADR. C°2904, f° 14 et 16.

¹⁹⁵ ADR. C°2904, f° 14.

¹⁹⁶ ADR. C°2904, f° 14.

plus heureux ; le fond y est de bonne tenue, et l'ancrage parfait ; 2 brises opposées qui se succèdent continuellement y fraîchissent régulièrement de jour et de nuit ; l'une qui vient de Saint-Denis est au bout de sa force à son arrivée à Saint-Paul, et elle ne peut nuire ; l'autre plus prochaine qui vient de Saint-Gilles souffle en plein dans la rade de Saint-Paul, et pousse les vaisseaux au large dès que l'ancre est levée »¹⁹⁷. Il ajoute : « Cette facilité de déradier¹⁹⁸ qui au défaut d'un port, fait en tout temps le salut des vaisseaux mouillés dans l'anse de Saint-Paul, n'est pas tellement un privilège de la belle saison, que celle des ouragans puisse l'interrompre ». L'auteur cite à l'appui de son propos l'exemple de plusieurs vaisseaux surpris en rade de Saint-Paul par deux ouragans différents et qui purent mettre à la voile et partir sans problème¹⁹⁹. Il aborde aussi le cas du navire *La Diane* qui se trouvait aussi dans la rade pendant les mêmes cyclones, « mouillée sur un seul câble, dans le fort des vagues qui se déployaient dessus ; sans gouvernail, ni lest ; elle n'a point laissé que de soutenir ces deux ouragans sans aucune avarie »²⁰⁰. L'auteur ne craint pas de mettre sur un pied d'égalité l'anse de Saint-Paul et le « port nord-ouest », disant qu'on ne saurait « admettre une supériorité effective à l'avantage du port du N.O. contre l'anse du quartier Saint-Paul »²⁰¹. Sans être forcément toujours aussi enthousiastes que le mémorialiste anonyme, les instructions nautiques concernant la rade de l'ouest de Bourbon abondent néanmoins dans son sens lorsqu'elles indiquent que la mer y est assez calme²⁰², et mettent en avant la tenue du fond particulièrement bonne pendant l'hivernage par 37 mètres d'eau²⁰³. Elles ne semblent pas non plus faire grand cas du danger de la rade de Saint-Paul en affirmant : « On croit que les ouragans sont plus violents à Bourbon qu'à l'île Maurice ; cela n'empêche pourtant pas les navires du commerce d'y aller prendre des chargements de café et des provisions durant la mauvaise saison »²⁰⁴.

Conclusion

Ce mémoire anonyme, au-delà de son aspect pamphlétaire et volontiers acerbe, demeure réellement intéressant pour plusieurs raisons.

En premier lieu, il développe un argumentaire véritablement courageux car il ne semblait pas facile de trouver tant de défauts à l'Île de France surtout dans le domaine maritime et d'être aussi convaincant dans leur énoncé. Les connaissances de l'auteur dans le domaine maritime lié aux deux

¹⁹⁷ ADR. C°2904, f° 14.

¹⁹⁸ Dérader : se dit d'un navire qui quitte une rade.

¹⁹⁹ Le *Condé*, le *Royal Philippe* et l'*Argonaute* au cours de deux cyclones en décembre 1723. ADR. C° 2904, f° 15.

²⁰⁰ ADR. C°2904, f° 17.

²⁰¹ ADR. C°2904, f° 15 et 16.

²⁰² M. Le Prédour, *Instructions nautiques sur les mers de l'Inde...*, *op. cit.*, p. 176.

²⁰³ Service Hydrographique de la Marine, *Instructions nautiques Madagascar...*, *op. cit.*, p. 295.

²⁰⁴ M. Le Prédour, *Instructions nautiques sur les mers de l'Inde...*, *op. cit.*, p. 178.

îles, dénotent un esprit à la fois logique, observateur, curieux, s'inscrivant presque parfois dans une démarche scientifique. Seules l'exaspération et l'indignation devant la situation faite à l'île Bourbon, assortis d'un souci d'équité et de justice dont il faut bien reconnaître qu'il n'a pas prévalu de 1735 à 1746²⁰⁵, semblent expliquer les propos sans complaisance du mémorialiste, qui jalonnent le texte.

C'est ensuite véritablement le premier regard de marin²⁰⁶ sur les choix de Labourdonnais aux Mascareignes. Regard contestataire, qui développe en retour des arguments, au moyen de connaissances et d'exemples très pointus et du reste fort recevables. Par exemple, ce n'est pas la moindre des choses que d'oser mettre à égalité, par une savante démonstration, le mouillage du Port-Louis et la rade de Saint-Paul, en vertu des affirmations contraires de Mahé de Labourdonnais.

Ce mémoire montre également qu'il existe déjà, en 1746, un profond ressentiment de Bourbon envers l'Île de France, qui ne fera que s'exacerber au cours des périodes suivantes et ne cessera peut-être qu'après 1815. Le mémorialiste de 1750 est d'ailleurs le premier à affirmer que les îles doivent être indépendantes en ce qui concerne leurs affaires intérieures. Cette demande sera par la suite une constante des Bourbonnais jusqu'en 1810.

Un autre aspect important : au fil du texte du mémorialiste anonyme, et sans tenir compte de ses propos calomnieux, il apparaît clairement que Mahé de Labourdonnais a cherché à minimiser aux yeux de la Compagnie des Indes les difficultés que rencontrait le développement de l'Île de France, afin qu'elle lui conserve sa confiance et qu'elle ne doute pas un instant qu'il lui avait fait faire le bon choix, quant à la suprématie de Maurice sur Bourbon dans les Mascareignes.

Sans réussir véritablement à hisser la rade de Saint-Paul au niveau du Port-Louis, le grand mérite du mémorialiste anonyme est d'avoir en revanche souligné les faiblesses réelles du port principal de l'Île de France, au détriment de l'image qu'en donnait Mahé de Labourdonnais. En ce sens, ce mémoire anonyme écrit « vers 1750 » par un habitant de Bourbon, constitue un regard du sud qui vient désenchanter une vision du nord sur l'Île de France.

La suite de l'Histoire nous montre que ce document n'a pas convaincu les Directeurs parisiens, et la situation de dépendance injuste et peu logique que le mémorialiste anonyme combattait à travers son propos perdura bien au-delà de la régie de la Compagnie des Indes, durant les périodes suivantes, s'aggravant même.

²⁰⁵ O. Fontaine, *Sécurité, insécurité, maintien de l'ordre à l'île Bourbon durant la régie de la Compagnie des Indes (1665-1767)*, Mémoire de maîtrise d'histoire, dir. C. Wanquet, Université de La Réunion, 1997, p.100 à 128.

²⁰⁶ Ce qui m'avait d'ailleurs fait penser au départ que l'auteur de ce mémoire anonyme aurait pu être Jean-Baptiste Bouvet de Lozier, explorateur et marin, dont Auguste Toussaint dit d'ailleurs qu'il fut le seul, parmi les gouverneurs généraux des Mascareignes nommés après Labourdonnais, à donner sa préférence à l'île Bourbon. A. Toussaint, *Histoire des îles Mascareignes*, op. cit., p. 57.