



Bulletin de liaison des Amis de Mahé de La Bourdonnais

N°33
décembre 2013

Le mot du Président,

Le bulletin comprendra dorénavant 12 pages afin que vous puissiez tous partager encore mieux vos connaissances. Certains de nos membres sont en province et ne peuvent venir à nos réunions, le bulletin qui est leur seul lien est d'autant plus important.

Dans ce numéro, nous vous parlons de notre dernier dîner conférence qui a eu un bon succès, Des formules du même genre pourront avoir lieu aussi sous forme de buffet afin que les échanges entre les invités soient facilités.

Au cours de ce numéro et des prochains :

Philippe Haudrière nous donne des nouvelles de Madame de La Bourdonnais, l'épouse de notre Illustre, lors de son retour en France avec un stop à Lisbonne.

Christian Cardin, avec qui j'ai été mis en contact par un de nos membres Jean Noël de Valois, nous entretient de sa nouvelle vocation de découvreur d'épaves.

Dans les prochains numéros nous aurons l'occasion de mieux connaître la famille de notre Illustre avec notamment des nouvelles de son frère et de son petit fils.

D'ici là, permettez-moi au nom de notre conseil de vous souhaiter de bonnes fêtes de Noël et une heureuse année 2014.

Bernard de La Bourdonnaye

Historique de L'Association

Créée en 1997, l'association est régie par la loi du 1er juillet 1901. Elle a pour vocation de promouvoir la connaissance des liens historiques de la France, établis par Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais avec l'océan Indien. L'Association a pour but de contribuer à préserver le patrimoine historique de la France avec l'île Maurice, l'île de la Réunion, Madagascar, les Seychelles et Pondichéry.

La Vie de L'Association

Trois ménages sont venus nous rejoindre

Monsieur et Madame Philippe Jousseaume

Philippe est issu d'une famille malouine, il est un passionné de généalogie et pourra nous faire profiter de certaines de ses recherches.

Monsieur et Madame Michel Christiansen

Michel est un spécialiste de Platon et pourra nous faire bénéficier de sa grande ouverture d'esprit.

Monsieur et Madame Eric du REAU.

Éric est plus connu comme le fameux Colonel du REAU.

Ils ont été adoubés officiellement lors de notre dernier conseil. Nous sommes heureux qu'ils se soient inscrits avec leurs épouses.

Nous les remercions par avance sur leur implication dans l'Association.

Conférence donnée par le contre-amiral Bellec le 14 novembre 2013 au Cercle de la mer

Après un apéritif très convivial où les rencontres ont pu se réaliser, Pierre-Loïc de Kerdaniel nous a présenté l'Amiral Bellec, marin, peintre et écrivain, conservateur de musée, des activités variées mais toujours orientées vers la mer et la navigation.



Le sujet « Les grandes découvertes » fut traité d'une manière magistrale, originale, très documenté et particulièrement intéressant devant un parterre de quelques 55 passionnés.

Les découvertes sont généralement le fruit du hasard. Nous allons parler des découvertes de la période dite de la Renaissance. Nous ne trouvons pas d'œuvres majeures des artistes de cette époque sur le sujet donc plutôt que Renaissance il faut parler de l'époque de « l'expansion de l'Europe ».

Les richesses viennent des « routes de la soie » qui permettent à l'Europe de bénéficier de la soie, des épices et de la porcelaine. Mais ces routes, à travers les steppes, arrivent vers Constantinople puis Venise.

La tradition maritime depuis les premiers navigateurs européens, les Phéniciens, se déroule en Méditerranée, ils fondent Cadix, Carthage et même Cerné et vont jusqu'au sud du Maroc actuel. Plus tard les Européens s'arrêtent au détroit de Gibraltar car, pour la philosophie médiévale, au-delà de l'Océan il n'y a rien à voir, c'est un frein sérieux à l'expansion européenne. Parallèlement on améliore les bateaux, ainsi la Kogg Hanséatique est-elle le premier bateau performant en Baltique vers 1240, mais on ne va pas en Inde. Toutes les routes de la soie se dirigent vers Constantinople et après la prise de cette ville par les croisés en 1204 les galères marchandes de Venise prennent le relais en Méditerranée.

Mais les Européens ne se rendent pas encore en Inde et les premiers voyages sont engagés par les Lusitaniens. Les infants du Portugal parmi lesquels le futur Henri le navigateur, informés par les négociants du royaume, veulent contourner l'Afrique pour atteindre les richesses de l'Orient, notamment les épices aux îles Moluques.

Henri, gouverneur de l'Ordre du Christ, a de gros revenus et finance les expéditions. En 1414 il arrive à convaincre son père d'engager la reconnaissance de la route africaine.

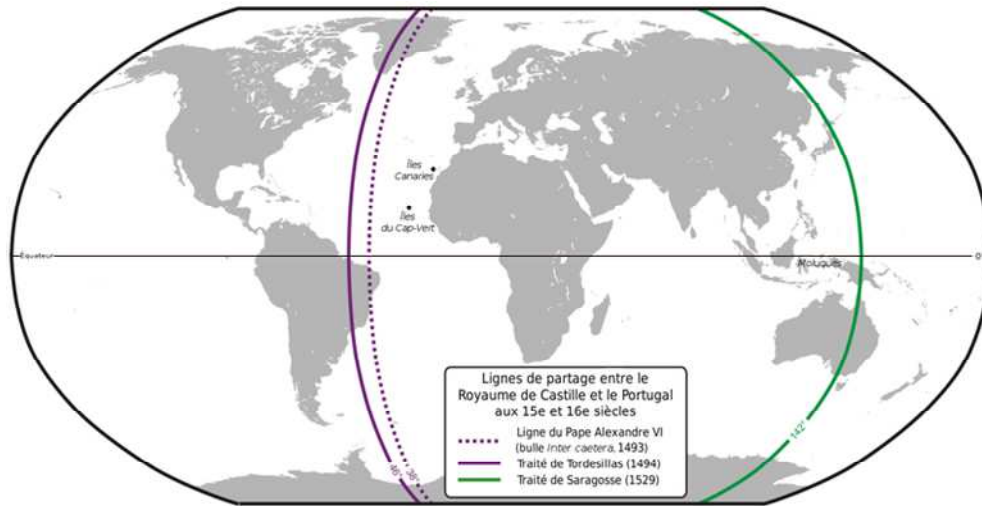
A cette époque on sait par les cartes que l'Afrique est contournable, mais on n'a pas d'idée sur sa forme et les distances. De plus, le Cap Bojador est réputé « infranchissable » les navigateurs d'Henri le passeront en 1434.

Les Portugais mettront 73 ans pour atteindre le Cap de Bonne espérance et 83 ans pour atteindre les Indes.

Petit à petit la navigation évolue, on étudie les vents et on invente « la volte au large » pour s'éloigner par exemple du Golfe de Guinée. Il faut passer sur les côtes du Brésil pour aller au sud de l'Afrique.

Pendant ce temps, Christophe Colomb qui est né en 1451 à Gênes arrive à 14 ans à Barcelone. Puis en 1476 à Lisbonne, il propose au roi Jean II d'aller aux Moluques par l'Ouest, puisque la terre est ronde. Mais les Portugais sont déjà partis vers le sud de l'Afrique, alors Colomb se retourne vers les Rois Catholiques d'Espagne et « séduit » la reine Isabelle. Celle-ci consulte son conseil qui répond : Saint Augustin a écrit que la terre n'est pas ronde, donc on ne peut partir dans cette direction. En 1492 Grenade est prise et la « Reconquête » s'achève, ainsi la reine Isabelle peut-elle à nouveau se pencher sur le grand projet de Christophe Colomb et le 3 août 1492, les deux petites caravelles, la Pinta et la Nina escortant la Santa Maria, le navire amiral, partent de Palos, cap à l'ouest. Ils accostent à San Salvador dans la nuit du 11 au 12 octobre. Ils cherchent de l'or mais n'en trouvent pas ; commence alors une longue liste de contre-vérités destinées à persuader les autorités du succès de l'expédition. Christophe Colomb effectuera quatre voyages et rentrera malade en Espagne persuadé d'avoir atteint l'Inde.

Au même moment les Portugais arrivent en Inde.



Le partage du monde se fait entre les Espagnols et les Portugais selon une décision du pape Innocent III, il prétend que celui qui découvre une terre doit l'évangéliser et elle lui appartiendra.

Magellan, grand navigateur, était convaincu que les Moluques se trouvaient dans la moitié du globe qui revenait à la couronne d'Espagne depuis le Traité de Tordesillas qui partageait le monde entre Castellans et Portugais depuis 1494 (voir la carte). Il pensait qu'il pourrait rejoindre par l'ouest les  les aux épices

Fernand de Magellan est n  au Portugal, mais son projet d'atteindre les Moluques par l'ouest n'intéresse pas les Portugais qui y sont déjà établis. Il va donc proposer ses services au futur Charles Quint roi d'Espagne et il lui présente une carte favorable aux revendications de l'Espagne dans laquelle les Iles Moluques relèvent de l'autorité de Charles Quint, alors que par le pr c dent partage elles sont portugaises.

Il part en 1519, cap à l'ouest, découvre le passage par le détroit qui porte son nom, puis parvient aux  les Marianne où il est tué par des habitants en avril 1521. Son second Sébastien El Cano terminera le périple en suivant la route de l'océan Indien, faisant ainsi par surprise, le tour du monde et faisant connaître le régime des vents dans l'hémisphère sud.

Une troisième puissance, les Provinces-Unies, montre un grand intérêt pour le commerce des épices et fonde le comptoir de Batavia. Au début des années 1600, la Compagnie néerlandaise des Indes orientales ayant le monopole de tous les transports marchands hollandais par

le détroit de Magellan et le cap de Bonne-Espérance, les deux seules routes connues à l'époque pour rejoindre l'Extrême-Orient, entreprend des campagnes de reconnaissance de nouvelles routes, et le marchand hollandais Jacob Le Maire, accompagné du navigateur Willem Schouten, prend le large en direction de la Terre de Feu et franchit le Cap Horn en janvier 1616.

L'amiral Bellec achève son propos en citant Sir Walter Raleigh : « Qui tient la mer, tient le commerce du monde. Qui tient le commerce, tient la richesse. Qui tient la richesse, tient le monde. »

Belle conclusion pour cette conférence qui fut suivi d'un dîner excellent et très agréable.

Texte de Solange du Bouchet corrigé par Philippe Haudrère

« LES CARCASSES DE LA HOUGUE »

ou la découverte des vaisseaux de Tourville
par Christian CARDIN. (1^{ère} Partie)

C'était dans les années 1980 lorsque, jeune géologue originaire de Coutances (sud Cotentin) travaillant pour le compte du Bureau de Recherche Géologique et Minière (BRGM) de l'agence de Caen, je fus envoyé en mission dans la région du Val de Saire (Cote Est du Cotentin) dans le cadre de l'inventaire minier du Massif Armoricaïn.

Ma passion pour les métiers de la pêche (mon arrière grand-père était un « Terre Neuva » basé à Granville dans la Manche), mon enfance qui fut bercée par les aventures de mer racontées dans ma famille, m'amènèrent naturellement à rechercher des contacts avec les marins fréquentant le Café du Port de St Vaast la Hougue.

Ayant dans un premier temps sympathisé avec le patron, je m'ouvrais à lui de l'intérêt que je portais pour une certaine bataille navale qui s'était déroulée dans la baie de St Vaast la Hougue à la fin du 17^{ème} siècle à l'époque où Louis XIV avait pour dessin de rétablir son cousin catholique Jacques II sur le trône d'Angleterre.

Ce fameux combat naval qui eut lieu en 1692, plus connu sous le nom de « Bataille de la Hougue », hantait mon imaginaire depuis mes années de collège. Je gardais notamment le souvenir de cet amiral Tourville (d'origine normande) qui combattit, avec 44 vaisseaux de ligne, une coalition anglo-hollandaise deux fois supérieure en nombre (90 vaisseaux) au large de Barfleur. En peu de temps, les navires de la coalition Anglo-hollandaise avaient encerclé nos vaisseaux piégés en baie de St Vaast la Hougue, l'armée française assistant impuissante à leur destruction malgré les tentatives héroïques de nos marins français de repousser l'ennemi à l'aide de chaloupes.

Les vestiges des vaisseaux de la Hougue sombrèrent petit à petit dans l'oubli pour ne rester qu'un vague souvenir à caractère historique dans la mémoire populaire normande. Toutefois quelques vieux pêcheurs locaux connaissaient bien l'existence de ces lieux poissonneux qu'ils dénommaient « Les Carcasses de la Hougue ».

Quelques jours plus tard, nous embarquions à bord de mon Zodiac pour nous rendre sur la zone où devaient se trouver « Les Carcasses de la Hougue ». C'est dans ces conditions que j'allais découvrir, gisant en moyenne entre 6 mètres et 12 mètres de fond (selon les marées), à quelques encablures de la côte, les premiers vestiges des vaisseaux de Tourville.

Au premier abord l'endroit indiqué ressemblait à un immense tumulus sablonneux recouvert d'une forêt d'algues géantes. Compte tenu de la faible clarté de l'eau (quelques mètres de visibilité en conditions favorables), il fallait pour ainsi dire avoir le nez sur le fond pour s'apercevoir que ces algues étaient enracinées sur un substrat composé de gros morceaux de bois plus ou moins enfouis sous le sable. Par des mouvements de va et vient de la main, je dégageais par endroits le sédiment qui recouvrait ces grosses pièces de bois.

Au fur et à mesure de leur mise à jour, je découvrais des poutres, des parties de plancher, des restes de membrures et autres éléments en chêne dont les dimensions impressionnantes n'avaient rien à voir avec ce que j'avais pu connaître lors de plongées antérieures sur des épaves en bois classiques. Compte tenu de la taille du tumulus et de la faible visibilité dans l'eau, il était impossible d'avoir une vue d'ensemble du gisement. Cependant après avoir parcouru le site plusieurs fois en long et en travers, j'étais convaincu que ses dimensions exceptionnelles (que j'estimais à 50 mètres de long sur 20 mètres de large) correspondaient à

l'une des épaves de la Hougue. La découverte de canons disposés « tête bêche » au centre de l'épave vint rapidement étayer mes convictions. ***Je savais désormais que j'avais redécouvert les épaves de la Hougue***, vestiges du combat naval de 1692

Sachant que les historiens indiquaient que 6 vaisseaux de ligne avaient été coulés dans un espace restreint en baie de St Vaast, j'organisais d'autres plongées dans les semaines qui suivirent afin de mettre à jour de nouvelles épaves.

Quelle ne fut pas ma surprise de découvrir un jeu de clichés photographiques récent, sur



lequel se dessinaient parfaitement cinq tâches allongées correspondant aux épaves de la Hougue. Par chance, ces photos avaient été réalisées dans des conditions idéales (mer belle, marée basse, eau claire, soleil au zénith) et suffisamment éloignées de la côte pour couvrir une bonne partie de la baie de St Vaast. Dès lors, avec ces photos aériennes et celles des objets que j'avais ressortis de l'eau, je détenais la preuve irréfutable de l'existence d'un gisement archéologique notoire correspondant aux épaves de Tourville.

Entre temps, je déclarais officiellement aux affaires maritimes de Cherbourg, la découverte de cinq épaves correspondant à des vaisseaux de ligne de l'Escadre de l'Amiral Tourville coulés en juin 1692.

Au printemps 1985 une équipe de la DRASM (Direction des Recherches Archéologiques Sous-Marines) dirigée par Michel L'Hour, vint effectuer une série de plongées de reconnaissance sur le site archéologique sous-marin de St Vaast la Hougue ».

Puis de 1987 à 1989, entre deux séjours en Afrique, j'allais consacrer 1 à 2 mois de mes vacances à ces fameuses épaves, installé de façon spartiate avec ma famille et nos amis plongeurs sur l'île déserte Tatihou, dans des bâtiments à l'abandon d'un ancien centre de redressement pour jeunes délinquants.

Enfin la DRASM fut sollicitée officiellement par le Conseil Général de la Manche pour mettre en œuvre et conduire, ce qui allait devenir pendant plusieurs années un grand chantier archéologique sous-marin consacré à des vestiges de vaisseaux du 17^{ème} siècle qui est à l'origine en 1992 de la création l'Association Tourville www.tourville.asso.fr.

(Suite au prochain numéro).

La recherche du trésor de Madras.

Premier épisode.

Après la victoire de Madras, au cours de la guerre de Succession d'Autriche, La Bourdonnais rentre au Port-Louis de l'île de France où il arrive en décembre 1746, puis quitte le port en février 1747 avec le commandement d'une escadre envoyée en France. Trois mois plus tard, au cours d'une escale à Saint-Paul de Loango, comptoir portugais sur la côte d'Angola, il fait débarquer sa femme et ses enfants pour qu'ils puissent rentrer en Europe par un navire neutre, tandis que lui-même poursuit sa route vers les Antilles afin d'y attendre un convoi escorté.

1° Jean-Baptiste de Machault d'Arnouville, contrôleur général des finances, à Louis Brûlart, marquis de Puyzieulx, secrétaire d'Etat des affaires étrangères, Versailles, le 10 février 1748.

« Sur le bruit qui s'est répandu, Monsieur, que le Sr. La Bourdonnais avait fait embarquer à Saint-Paul de Loanda ses effets les plus précieux sur le même vaisseau sur lequel Madame de La Bourdonnais devait passer à Lisbonne, vous avez bien voulu écrire à M. de Chavigny [ambassadeur au Portugal] pour le charger découvrir si ce bruit avait quelque fondement. Le séjour que le Sr. La Bourdonnais a fait à Saint-Eustache depuis qu'il a abandonné son escadre, sans que l'on ait reçu ici des nouvelles, son arrivée et sa détention en Angleterre, et l'incertitude où l'on est sur le projet qu'il peut avoir formé de venir en France ou de s'établir en pays étranger, ont fait penser aux syndics et directeurs de la Compagnie des Indes qu'il convenait de porter plus loin ces vues, et de tacher d'obtenir de la Cour de Portugal qu'il soit fait un inventaire de tous les effets qui se trouveront appartenir au Sr. La Bourdonnais, et que ces mêmes effets soient ensuite renvoyés en France, ou du moins mis en séquestre à Lisbonne. Ils ont en conséquence passé la procuration en blanc que j'ai l'honneur de vous envoyer et qui peut, si vous en jugez de même, mettre M. de Chavigny en état d'agir plus efficacement en faisant présenter en leur nom tel mémoire ou requête qu'il croira convenir, lorsqu'il se sera assuré du succès, car vous jugerez sans doute que s'il n'est pas sûr de réussir il doit tenir fort secret ce que vous voudrez bien lui marquer sur cela, et éviter un éclat qui ne pourrait être que nuisible. La commission, Monsieur, dont vous chargez M. de Chavigny, si le Roi l'approuve, est délicate et peut-être difficile, mais il est plus capable qu'un autre de s'en bien acquitter et dans le fond il n'est question ni de condamner le Sr. La Bourdonnais sans l'entendre, ni de le dépouiller de son bien. S'il revient en France ses effets l'y suivront. Si au contraire son objet est de mettre ses effets à couvert dans le pays étranger et de s'y établir, pour se soustraire au compte qu'il doit rendre de son administration aux Iles de France et de Bourbon, et de sa conduite dans le commandement des vaisseaux de guerre que Sa Majesté lui a confié, toutes les nations policées semblent devoir concourir pour leurs propres intérêts à empêcher qu'un homme qui serait en ce cas aussi défavorable, n'y jouisse tranquillement du fruit de son crime. J'ai l'honneur ... »

2° Procuration, Paris, 9 février 1748.

« Par devant les conseiller du Roi notaires au Châtelet de Paris soussignés furent présent Mrs. Jean-Louis Saladin d'Onex, demeurant rue Vivienne paroisse Saint-Eustache ; Charles Colabau, demeurant rue Vivienne paroisse Saint-Eustache ; Nicolas Verzure, demeurant rue Neuve des Petits-Champs paroisse Saint-Eustache ; Nicolas Claessen, demeurant rue Neuve des Petits-Champs paroisse Saint-Roch, et Antoine David, demeurant à l'hôtel de la Compagnie des Indes susdite rue, tous syndics et directeurs de la Compagnie des Indes. Lesquels dans l'intention de conserver et empêcher la soustraction des effets appartenant au Sr. de La Bourdonnais jusqu'au compte qu'il doit rendre à la Compagnie des Indes de sa gestion, tant dans son gouvernement des Iles de France et de Bourbon que dans son expédition de Madras, et le commandement de l'escadre qui lui été confiée pour la ramener en France ont fait et constitué pour leur procureur général et spécial la personne de [blanc] auquel ils donnent pouvoir de pour eux et en leurs noms, requérir que les papiers ou argent, pierreries et autres effets appartenant au Sr. et Dame de La Bourdonnais, soient saisis et arrêtés, que description en soit faite et que le tout soit renvoyé en France par des voies sûres, ou du moins mis en séquestre à Lisbonne jusqu'à ce que le dit Sr. de La Bourdonnais, revenu libre en France, ait pu rendre compte de sa conduite et de sa gestion à la Compagnie, former telle autre demande, soit par mémoire ou requête et ainsi qu'il le jugerait à propos, et faire pour raison de ce tout ce qu'il conviendra généralement, promettant l'avoir pour agréable. Fait

et passé à Paris en l'hôtel de la Compagnie le 9 février 1748, ont signé Saladin d'Onex, Verzure, Colabau, David et Claessen. Et avec paraphe Bailly et Chomel notaires. »

Document inédit transcrit par Ph. Haudrère et conservé aux Archives diplomatiques, correspondance politique Portugal 83, f° 28-31 v°

Association des Amis de
MAHE DE LA BOURDONNAIS
Association régie par la loi du 1er juillet 1901

Toutes correspondances :
Adresse postale : Daniel Lesguillier,
29 avenue du Maréchal Leclerc, 50610 Jullouville

Site Internet : www.labourdonnais-association.org

Bulletin imprimé par l'Association
Directeur de la publication : Le président
Bernard de La Bourdonnaye
Rédacteur en chef : Solange du Bouchet
Email : asl-du-bouchet@orange.fr