



François-Mahé de La Bourdonnais (1699-1753)



À Saint-Malo sa statue au port

Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais

BULLETIN n° 37 - janvier 2019

Le mot du Président

L'écoute de nos adhérents a révélé une insuffisance de communication interne, qui les prive d'une claire perception des activités que nous déployons, pour y remédier l'Association se modernise.

Elle utilisera désormais notre site pour informer tous nos adhérents de nos activités et leur diffuser la « newsletter », nouveau bulletin plus économique et plus simple.

Il suffira, tout simplement, de s'inscrire sur le site pour être averti de chaque nouvelle parution dont le rythme devrait se caler sur celui de réunions du conseil d'administration et en refléter les propos.

L'objectif complémentaire sera de susciter des initiatives de développement et de consolider les liens entre tous nos membres.

Chacun est ainsi invité à se manifester par des informations en cohérence avec notre raison sociale statutaire, par la signalisation de publications, par des propositions d'activités ou par des travaux dans le même esprit.

Sachez ainsi, et par avance, combien seront appréciées vos contributions enrichies de vos talents mis au profit de notre petite mais si sympathique collectivité.

Notre trésorier dévoué se trouve de nouveau confronté au devoir ingrat de faire appel au versement de nos modestes cotisations annuelles : cette tâche lui serait manifestement largement facilitée si vous vouliez bien acquitter votre règlement dès sa première sollicitation. Soyez-en à l'avance très cordialement remerciés.

Jean-François Wantz

Le projet de La Bourdonnais pour les îles de France et de Bourbon.

Rêve ou réalité ?

par Phippe Haudrère

En 1769, le chevalier Des Roches du Dresnay, chef d'escadre, premier gouverneur nommé par le roi aux îles Mascareignes pour remplacer le gouverneur désigné par la Compagnie des Indes, écrit au ministre de la Marine, son autorité de tutelle : « On ne peut faire ici du bien qu'en suivant les routes tracées par M. de La Bourdonnais ; cet homme extraordinaire distinguait mieux les objets à travers l'épaisseur des forêts que d'autres ne les aperçoivent depuis que le pays est découvert. »

De quelles routes s'agit-il ? Et d'abord d'où vient Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais ? Originaire de Saint-Malo, où il est né en 1699, il participe à l'esprit conquérant des « Messieurs de Saint-Malo », sans doute le port le plus riche du royaume au début du XVIIIe siècle ; et il appartient à une famille de bourgeoisie moyenne vivant du grand commerce maritime, ainsi son père, Jacques Mahé, est-il capitaine et armateur. Mais son enfance est gravement perturbée par l'emprisonnement et la mort de son père dont le vaisseau est capturé



par un corsaire britannique en 1705, et par la pauvreté de sa mère demeurée seule avec quatre jeunes enfants à charge. Cette catastrophe familiale explique peut-être la recherche acharnée de la fortune et de la promotion sociale poursuivie par Bertrand-François.

En 1710 il effectue son premier embarquement comme mousse sur un vaisseau malouin envoyé au Pérou ; en 1713, il est matelot sur un autre bâtiment à destination de Pondichéry et de Manille aux Philippines ; en 1716 et 1717, il fait deux campagnes de grande pêche à Terre-Neuve ; en 1718, il est engagé pour la Méditerranée orientale ; en 1720, il est recruté en qualité de lieutenant dans la marine de la Compagnie des Indes et il fait successivement trois voyages à destination des ports de l'océan Indien. Au cours du troisième voyage, en 1727, il accepte la proposition du gouverneur de Pondichéry de prendre le commandement d'un bâtiment de commerce de la navigation locale de l'océan Indien. Avec ce navire il accomplit plusieurs voyages qui lui rapportent beaucoup soit en faisant des trafics pour son propre compte, soit en prenant des marchandises à fret pour le compte de commerçants locaux. Il en rend compte dans une lettre adressée à un banquier de Saint-Malo qui lui avait avancé des fonds : « Le profit roule de 15 à 50 %, mais bon ou mauvais voyage c'est 20 à 25 % pendant le cours d'une année. Les armements est selon moi ce qu'il y a de meilleur et je ne vous en citerai pour exemple que le compte que je vous rends. La première année 100 a donné 116, 116 la seconde année 150 ; si cette année est comme l'autre, ça donnera 195. On ne trouve guère de pareil avantage ailleurs qu'ici. »

Fortune faite, il prend la décision en 1733 de rentrer à Saint-Malo. Plus tard il écrira : « Je me trouvais à la tête d'une belle fortune ; je ne songeais plus qu'à venir en jouir dans ma patrie » A 34 ans, il songe au mariage et c'est un « beau parti » ; en novembre 1733, peu après son retour, il épouse Marie-Anne Le Brun de La Franquerie, fille d'un riche armateur du port. Son beau-père, ancien directeur de la Compagnie des Indes, est bien introduit dans les milieux gouvernementaux et cherche une occasion de placer son gendre dans une fonction susceptible de lui donner de gros profits. Une occasion présente pour lui dans le courant de l'année 1734.

1° L'aménagement du Port-Louis de l'île de France, premier projet de La Bourdonnais.

Au début de 1734 la direction générale de la Compagnie des Indes décide de faire aménager un bon port aux îles Mascareignes.

La maigre protection offerte par la rade foraine de Saint-Denis ayant été souvent déploré par les officiers de marine, le gouverneur de l'île Bourbon avait proposé en 1710 aux directeurs de la Compagnie, après leur avoir donné connaissance du départ des colons Hollandais établis à l'île Maurice, de prendre possession de celle-ci et de ses deux belles rades naturelles. Il avait été entendu et après la prise de possession réalisée en 1715 ce territoire est nommé « île de France », cependant il n'avait pas été prévu de crédits pour aménager un port et l'île de France devint-elle une terre de déportation pour les sujets indésirables ailleurs, manière d'assurer la souveraineté.

Toutefois l'absence d'un bon abri se faisait toujours sentir et en 1732 le naufrage de deux vaisseaux surpris par un cyclone en rade de Saint-Denis en faisait sentir la nécessité. La direction générale de la Compagnie, toujours attachée à l'économie, décida de faire un petit établissement sur la côte Est de Madagascar, dans la baie d'Antongil, où ses navires seraient abrités et acheter des bœufs, du riz et des esclaves. Ce fut un échec car l'humidité constante régnant dans cette région provoqua une forte mortalité parmi les colons, et de plus les habitants étaient hostiles à l'installation permanente des Français. Il fallait trouver une autre solution et La Franquerie conseilla à son gendre de présenter au ministre un mémoire argumenté appuyé sur sa bonne connaissance de la région.

La Bourdonnais choisit l'île de France et il écrit : « Il y a dans cette île deux ports : celui du nord-ouest est le meilleur car on y entre et on en sort quand on veut ... Il est petit, mais assez grand pour mettre dix à douze navires en sûreté et très commodément si on veut joindre l'art à la nature. Il est certain que dans toute l'Inde a Compagnie n'a pas un port. Il est encore aussi certain qu'elle en a besoin, que dans l'île de France il y en a deux ... Après y avoir mûrement pensé, je crois qu'en trois ou quatre ans cette île peut-être en état de rafraichir ou d'avitailier tous les vaisseaux. J'avoue cependant que cela est difficile, mais non pas impossible, car la plus grande difficulté est d'avoir un homme capable de gouverner telle affaire. »

Pourquoi cet homme ne serait-il pas La Bourdonnais ? Après l'avoir reçu en audience le ministre des finances décide de lui confier le gouvernement des îles, fonction vacante, et il lui donne pour instruction : « ... d'établir au mieux l'île de France et en tirer tous les avantages qu'il serait possible, surtout y former une relâche, aussi bonne qu'elle puisse être, dans un port où les vaisseaux doivent trouver tous les points de secours nécessaires pour toutes sortes d'évènement. »

La Bourdonnais s'adonne à cette réalisation avec acharnement, comme l'observe avec amusement l'ingénieur-constructeur qui travaille sous ses ordres : « Nul repos avec lui, craignant apparemment par sa taille courte et replète une apoplexie, pour la prévenir, il se donne nuit et jour des mouvements effroyables et fait donner au diable tous ceux qui ont quelque emploi sous lui. » Et La Bourdonnais réplique : « Je n'ai accepté ce gouvernement que pour avoir l'honneur de bien établir une colonie française ; ayant pour but ce principe, je marcherai à ma fin, d'abord par la politesse et par la douceur, ensuite par toutes les voies nécessaires, sans craindre les événements, aimant mieux ne gouverner que peu de temps avec honneur et satisfaction que dix ans avec troubles et peines et sans acquérir cette réputation préférable à tous les intérêts. »

L'essentiel est l'aménagement du port : avec la construction de quais et d'un bassin de radoub ainsi que d'une digue ; un barrage et une rigole permettant d'amener l'eau de la « grande rivière » par gravité ; un grand hôpital situé en hauteur et donc bien aéré ; des ateliers et des entrepôts ; un petit chantier de construction naval pour le développement de la marine locale.

En même temps La Bourdonnais engage la construction d'une ville : il établit un plan d'urbanisme et commence l'édification d'un hôtel du gouvernement et d'une église ainsi que de maisons pour loger le personnel de la Compagnie des Indes.

De quel personnel dispose-t-il ? Il retient dans les îles les matelots débarqués pour maladie au-delà du temps nécessaire pour le rétablissement de leur santé, et alors que la Compagnie des Indes continue de verser leur solde. De là des plaintes relevées par un commissaire de la marine du Roi chargé d'effectuer une enquête discrète à Lorient : « Ces matelots représentent qu'on les débarque dans ces colonies contre les termes de leurs engagements. Ils y sont si mal qu'ils se trouvent réduit à tout tenter pour se soustraire aux mauvais traitements qu'ils y essuient ... ». Un autre indice du mécontentement est la forte augmentation du nombre des passagers clandestins, jusqu'à dix-huit sur un navire retournant en France. Enfin il faut mentionner l'émeute des femmes de Lorient lorsque La Bourdonnais débarque dans ce port en juin 1740 : « Le bruit de son arrivée fut à peine répandu dans cette ville que la populace s'assembla en tumulte, raconte un officier de marine. L'une lui demandait son père, l'autre son fils, celle-ci son oncle, celle-là son cousin, toutes étaient également indignées des vexations horribles qu'il avait commises sur les matelots. Il n'eut que le temps de se réfugier dans une allée, et sans la garde de soldats de la Compagnie que le directeur en résidence à l'Orient envoya pour le soustraire à cette populace, il eût été lapidé. »

A cette date l'essentiel de l'aménagement du Port-Louis est réalisé et permet un développement ultérieur, mais La Bourdonnais a un projet de beaucoup plus grande envergure dont il présente l'essentiel dans un mémoire adressé à la direction générale de la Compagnie des Indes en 1737. Il y propose un vaste plan de nouvelle organisation commerciale, proche de celle de la Compagnie des Indes de Hollande, alors la plus importante société de négoce des Européens aux Indes orientales.

La première étape serait l'aménagement d'un très grand entrepôt au Port-Louis, analogue à celui des Hollandais à Batavia. Des vaisseaux venus de France y apporteraient des marchandises européennes et prendraient des marchandises d'Asie pour les amener en métropole ; la durée aller et retour de la navigation serait alors de 9 à 10 mois au lieu de 20 actuellement. D'autre part des vaisseaux orientaux amèneront leurs marchandises au Port-Louis où ils pourront prendre des produits européens ; ils seront montés par des matelots originaires de l'Asie où les salaires sont moins élevés qu'en Europe. Le port d'entrepôt pourrait être fortifié et être utilisé par les Français comme base navale dans l'océan Indien.

Ce beau projet est refusé par les directeurs généraux de la Compagnie des Indes avec deux arguments principaux : il exige des travaux extrêmement coûteux ; il est très vulnérable en cas de guerre. Au cours de la discussion le directeur Benoît-Dumas, ancien gouverneur des établissements français de l'Inde ajoute un autre inconvénient ; il faut que des gros vaisseaux français paraissent sur les côtes de l'Asie pour que les Orientaux conservent l'idée de la puissance de cette monarchie. La Bourdonnais conçoit beaucoup d'amertume de ce refus, mais il est contraint de s'incliner.

Pourtant le projet de La Bourdonnais est mis en œuvre par le gouvernement français lorsqu'il prend la gestion des îles à partir de 1766. Des entrepôts sont construits au Port-Louis pour recevoir des marchandises européennes et des produits orientaux. Un courant de navigation privée se développe entre la métropole et les îles. Une bourgeoisie commerçante souvent venue des ports de Bretagne s'installe au Port-Louis avec des bâtiments pour l'Inde et la Chine. En 1785 le port reçoit une forte garnison et une station navale permanente ; il est alors le seul point d'appui solide pour la présence française dans l'océan Indien, l'équivalent de Batavia pour les Hollandais.

2° Second projet : la mise en valeur des îles Mascareignes.

Pour l'aménagement des îles, les instructions remises à La Bourdonnais prescrivent d'accroître la production agricole - « ... faire le plus de vivres qu'il sera possible » - afin de permettre de ravitailler les vaisseaux.

Bien sûr au XVIII^e siècle le moyen essentiel est l'augmentation de la population et La Bourdonnais s'y emploie avec succès. A l'île de France, le recensement de 1735, fait au moment de l'arrivée du gouverneur, dénombre 835 habitants dont 648 esclaves et 67 concessions de terres ; le recensement de 1740, établi lors du départ de La Bourdonnais, 2 981 habitants dont 2 612 esclaves et 150 concessions de terres.

Il y a donc un triplement de la population en cinq ans. Pour Bourbon, le recensement de 1735 compte 6 000 habitants dont 4 200 esclaves (70 %), et celui de 1740 : 11 500 habitants dont 8 400 esclaves (74 %) ; le nombre des habitants est donc multiplié par deux (et même un peu plus pour les esclaves) en cinq ans.

Comment La Bourdonnais procède-t-il pour faire venir des colons ? Il applique les prescriptions de mise en valeur définies par la direction générale de la Compagnie des Indes, c'est-à-dire la concession gratuite en propriété d'un domaine de 64 hectares avec obligation de commencer le défrichement dans un délai de trois ans. Si cette obligation n'est pas respectée, la concession est annulée. La Bourdonnais recrute majoritairement en Bretagne et surtout à Saint-Malo et dans les environs, soit des parents, des alliés ou des amis de sa famille ; soit des employés de la Compagnie des Indes (ainsi Duplex), soit d'anciens officiers de l'armée de la même Compagnie (cf. Henri Bourde de La Rogerie, *Les Bretons aux îles de France et de Bourbon aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 1934). Il faut pouvoir disposer d'un capital important car la principale difficulté est de posséder un nombre assez important d'esclaves pour pouvoir commencer la mise en valeur dans le délai prescrit, ensuite le rapport est intéressant avec environ 10 % par an.

Il faut donc préciser l'attitude de La Bourdonnais vis-à-vis de l'esclavage. Rappelons d'abord que le roi n'est pas favorable à l'installation de l'esclavage dans les îles. L'article 12 du règlement du 26 octobre 1664 dispose : « Il est très expressément défendu de vendre aucun habitant originaire du pays comme esclaves, sur peine de la vie ; et il est enjoint à tous les Français qui les loueront ou retiendront à leur service de les

traiter humainement, sans les molester, ni les outrager, à peine de punition corporelle s'il y échet ^[1]. » Pourtant l'esclavage est autorisé en raison de la pression des colons et le Code noir des Mascareignes publié en 1723 reprend les grandes lignes de celui de 1685 pour les Antilles.

Dans ses écrits La Bourdonnais n'émet aucune appréciation sur l'esclavage et il ne fait pas la traite des esclaves pour son compte, mais il en achète 130 pour mettre en valeur les domaines qu'il se fait concéder au quartier de Pamplémousses. Plus tard, durant la guerre de Succession d'Autriche, il engage des esclaves volontaires pour être soldats dans l'armée de l'Inde et il se félicite de leur volonté combattive. L'impression donnée par ses écrits est de considérer l'esclavage comme un état de fait et les esclaves comme un moyen pour mettre en valeur les îles.

Quelles sont les principales productions agricoles dont la culture est encouragée par La Bourdonnais ? Tout ce qui est nécessaire pour nourrir les équipages des vaisseaux, à savoir le blé dur, les haricots et le riz ainsi que l'élevage des volailles et des bœufs (souvent venus de Madagascar) est essentiel. Il introduit la culture du maïs, du manioc et de la canne à sucre (celle-ci est interdite à Bourbon, mais autorisée à l'île de France). La culture du café, implantée à Bourbon bien avant l'arrivée de La Bourdonnais, est encouragée car elle donne un fret de retour pour les bâtiments chargés de produits manufacturés, de farine et de vin pour la satisfaction des colons. Selon la statistique de la direction de la Compagnie des Indes la production triple durant son gouvernement (1736 : 700 000 livres-poids ; 1738 : 1 200 000 livres ; 1740 : 1 500 000 livres ; 1745 : 2 500 000 livres). Le gouverneur veille au maintien de la qualité en imposant la construction de plates-formes maçonnées pour le séchage ; en interdisant les livraisons de café pendant les mois de décembre et janvier pour éviter le mélange du café vert et du café sec ; en exigeant l'emballage en sac avec des feuilles de pandanus (ou vacoa) ; en faisant construire des magasins bien aérés pour le séchage du café ainsi en arrière de la « loge » de Saint-Denis ; en construisant un « pont-volant » pour faciliter le chargement dans de bonnes conditions (en évitant l'humidité) en rade de Saint-Denis ; en même temps il veille à ce que les plantations de café ne nuisent pas à la production des vivres (il impose un pourcentage pour celles-ci). Pour lui la principale difficulté est de trouver de nouveaux débouchés car le café Bourbon devant parcourir un long trajet est vendu plus cher que celui des Antilles en métropole, il parvient à pénétrer sur les marchés de l'Afrique orientale et de l'Inde car le Bourbon est moins cher que le Moka.

La Bourdonnais s'attache aussi à la construction des routes et chemins ainsi qu'il le précise dans un rapport adressé au ministre des finances : « On avait autrefois, pour tout chemin dans les îles, que des petits sentiers faits au hasard, selon que les passants les avaient frayés, et c'est par ces chemins que tout venait des habitations sur le dos des noirs. Figurez-vous quel travail c'est de transporter à force d'hommes par monts et par vaux, deux ou trois millions de livres pesants par chaque année, soit en café ou autres entrées, de dix, quinze et même vingt lieues de distance. Ce n'est encore rien en comparaison du travail qu'il fallait pour tirer une pièce de bois utile pour les bâtiments. Une poutre coûtait deux ou trois jours de tirage à quarante et cinquante noirs ... ». Pour développer le réseau La Bourdonnais persuade les propriétaires d'esclaves d'accepter les corvées à raison d'une semaine par an.

Un aspect original de la politique de La Bourdonnais est le développement de la vie sociale dans les îles. Il voudrait améliorer les conditions de la vie quotidienne des colons afin de leur enlever le désir de rentrer en métropole une fois qu'ils ont atteint une certaine aisance. Il fait construire des églises, dont deux à l'île de France (Port-Louis/Pamplémousses) et cinq à Bourbon ; il développe des établissements d'enseignement primaire (mais la direction de la Compagnie refuse les établissements secondaires sur instruction du gouvernement qui souhaite maintenir en métropole la formation des élites coloniales). Il organise des réceptions au cours desquelles il fait servir des vins fins, en particulier du Bordeaux et du Champagne (qu'il commande à un marchand de vin de Reims avec cette note de sa main : « Je n'ai que faire de vous recommander d'envoyer du meilleur, je compte que vous aurez la bonté de le faire. » De plus il organise un orchestre de cuivres, parmi lesquels des « trompettes marines ».

Mais ici encore La Bourdonnais souhaite aller plus loin et faire davantage. Dans une lettre adressée en 1741 au principal ministre, le cardinal Fleury, il annonce : « La liberté commerciale est non seulement indispensable, mais même nécessaire, à moins de vouloir que ces colonies vivent dans la misère et la nécessité de toute chose. » Cette affirmation est une critique de l'organisation mise en place par la Compagnie des Indes ; celle-ci étend aux Mascareignes le monopole commercial qu'elle exploite pour les relations entre l'Extrême-Orient et la France. Seule la Compagnie des Indes est autorisée à vendre des marchandises d'Europe aux habitants des Mascareignes ; elle double le prix de facture de l'achat à la vente pour couvrir les frais de transport. Elle est aussi la seule autorisée à vendre les produits agricoles des îles en métropole et elle y ajoute le profit tiré de la différence de change entre la piastre espagnole, monnaie des îles, et la livre tournois, monnaie de la métropole. Tout ceci donne un revenu appréciable à la Compagnie des Indes, mais empêche le développement des fortunes privées qui

métropole, tout est remis entre les mains de la Compagnie des Indes, mais empêche le développement des petites entreprises qui pourraient contribuer à l'amélioration de la vie quotidienne des habitants des îles.

La Bourdonnais demande donc la suppression du monopole commercial de la Compagnie des Indes aux Mascareignes ; il faut dit-il : « ... mettre le courant du commerce des îles sur le pied qu'il est dans le monde entier. » Il parvient à convaincre le ministre des finances qui a la tutelle de la Compagnie des Indes et il est autorisé à déclarer la liberté du commerce aux Mascareignes à compter du 1^{er} janvier 1742, et il l'accompagne d'une proclamation triomphante : « Désormais les colons des Mascareignes ont la liberté d'aller, comme les autres hommes, chercher la fortune par toute la terre, et rapporter chez eux l'abondance ! »

Dans l'immédiat cette décision a peu d'effet car elle intervient peu avant la déclaration de la guerre entre la France et l'Angleterre survenue au printemps de 1744 et celle-ci arrête le trafic maritime. Puis, La Bourdonnais est rappelé en métropole en mars 1746 et les directeurs généraux de la Compagnie des Indes, très opposés à la demande du gouverneur^[2], profitent de cette occasion et du renvoi du ministre des finances pour rétablir l'ancienne organisation commerciale.

Lorsque les îles sont placées sous l'autorité directe de la monarchie en 1765, l'une des premières mesures prises par Choiseul, alors principal ministre, est la proclamation de la liberté du commerce. Cette décision favorise le développement du commerce d'entrepôt, déjà mentionnée, et donne une fois encore raison à La Bourdonnais.

[1]Dernis, *Recueil...*, t. 1, p. 88-90.

[2]

Elle est mentionnée par Voltaire dans ses *Fragments sur l'Inde*, et elle est accompagnée d'une anecdote : « Un des directeurs lui demandant comment il [La Bourdonnais] avait bien mieux fait ses affaires que celles de la Compagnie ? C'est, répondit-il, parce que j'ai suivi vos instructions dans tout ce qui vous regard, et que je n'ai écouté que les miennes dans mes intérêts. »

COURSES HIPPIQUES

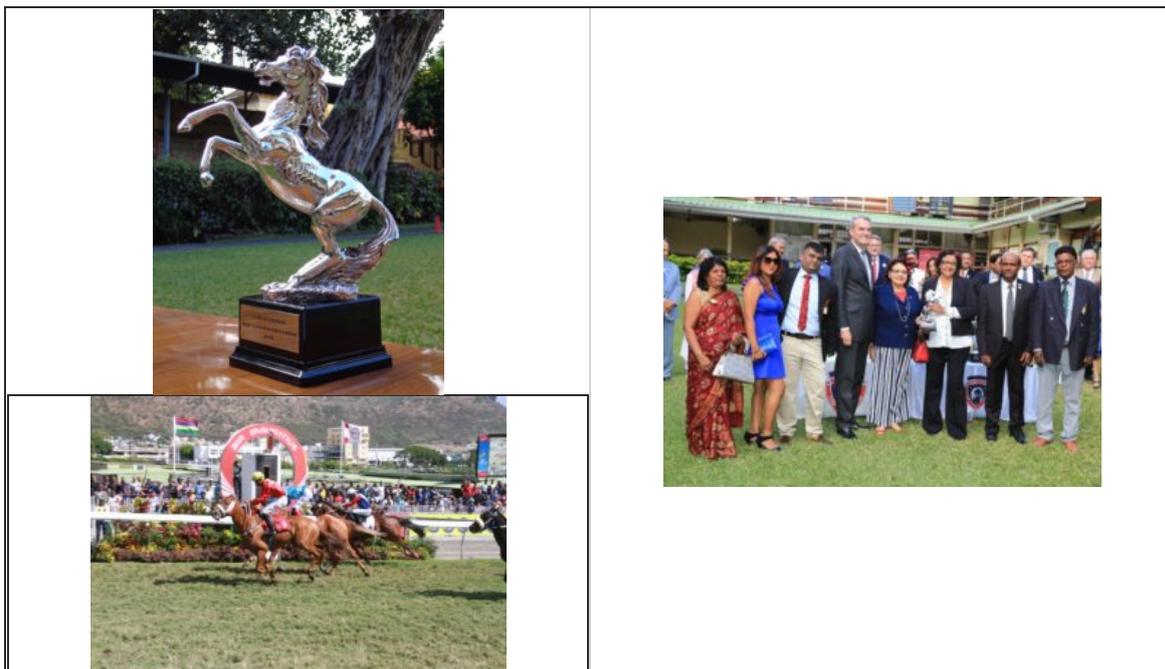
Les Prix de Mahé de La Bourdonnais à Port Louis (Île Maurice) et à Saint-Malo

Port Louis 21 juillet 2018

La première édition du *Prix Mahé de La Bourdonnais* au Champ de Mars de Port Louis, Ile Maurice, s'est déroulée par beau temps ce samedi 21 Juillet 2018.

Cet événement historique a été à l'initiative des Amis de Mahé de La Bourdonnais et au soutien unanime de Mauritius Turf Club via Monsieur Khalid I.H Rawat, Deputy General Manager

Cette course, longue de 1500 mètres, a réuni 10 partants et fut âprement disputée. La victoire a souri au N°9 le 4-ans NEWSMAN piloté par l'Apprenti mauricien J. Allyhosain, il devança de peu le N°6 le 3-ans RADLET.



À la cérémonie de remise des coupes devant plusieurs membres du corps diplomatique et les Commissaires du *Mauritius Turf Club*, Son Excellence l'ambassadeur de France à l'Ile Maurice M. Emmanuel Cohet et Madame Marie-France Roussety, ancienne ambassadrice de l'Ile Maurice à Paris ont présenté aux propriétaires de *Newsman* le superbe trophée offert par l'Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais.

Saint-Malo 22 août 2018





Mercredi 22 Août 2018, sur le beau champ de courses de Saint-Malo a eu lieu, la grande course de haies sur 3 900 m, le *Prix Mahé de La Bourdonnais*. Elle a été remportée par le n° 7, *Eliglote Ville*, monté par Mathéo Viel, devant le n° 5, *Every Where*, qui était le favori des parieurs. Cette grande course était dans la catégorie des courses Premium et a été diffusée en direct sur la Chaine Equidia. La presse et tout particulièrement le télégramme ont commenté l'événement.

Cette année, Athénaïs Hamon, en vacances à Saint-Lunaire, a remis au jockey du cheval gagnant une bouteille de champagne "La Bourdonnais" au nom des Amis de Mahé de La Bourdonnais et de son nouveau président Monsieur Jean-François Wantz.

Comme chaque année, avec la complicité du président Caroff, président de la société de courses, Bernard de La Bourdonnaye, a été interviewé et a pu ainsi parlé du développement de notre Association. Nous avons pu rencontré plusieurs de nos membres, sans vouloir les citer tous, je pense notamment à Madame de Saint-Phalle, Monsieur Jean d'Izarny notre Trésorier ; notre président JF Wantz et vice-président Denis Piat ainsi que Monsieur Daniel Lesguillier, ancien secrétaire général, n'ont pu hélas être à nos côtés.

Les amis de l'illustre gouverneur étaient également nombreux autour du rond de présentation et ont pu également assister en tout début de journée au *Prix du Mauritius Turf Club* qui se tenait pour la première fois sur l'hippodrome de Saint-Malo dans le cadre de son jumelage en cours avec celui du Champ de Mars à Port Louis (Ile Maurice).

Ce jumelage devrait se concrétiser officiellement courant 2019. Ce serait une belle occasion de le fêter à Saint-Malo lors du prochain *Grand Prix Mahé de La Bourdonnais* et du *Prix du Mauritius Turf Club* le dimanche 25 Août prochain.

Synthèse du Conseil d'Administration du 18 décembre 2018

Les membres du CA se sont réunis le 18 décembre 2018 chez le président Jean-François Wantz.

La séance est ouverte à 14h 35.

Les principaux points sont les suivants :

1.- Conférences

Une attention particulière est à apporter aux choix des thèmes des conférences qui doivent conserver un lien étroit avec. Exemples : le commerce et les bateaux de la Compagnie des Indes, la céramique, les corsaires de l'océan Indien. Plusieurs conférences par an sont souhaitées.

2 - Escapade

Sera organisée une escapade au printemps sur 2 jours en semaine vers Port-Louis et Lorient. Musée de la compagnie des Indes, Musée de l'armée, Musée Tabarly, port de Lorient, ...

3 - Courses hippiques

Le CA confirme son intérêt pour la notoriété du nom de B.F. Mahé de la Bourdonnais véhiculée par la communication instituée par les manifestations hippiques. Bernard se charge d'entretenir la bonne relation établie avec M. Caroff en Bretagne et Khalid Rawat à Maurice. Une relance officielle pour notre implication dans le jumelage St Malo – Port-Louis est demandée au président dans le cours du 1^{er} semestre 2019 par un contact avec le Maire de St Malo après l'ouverture effectuée par M. Caroff.

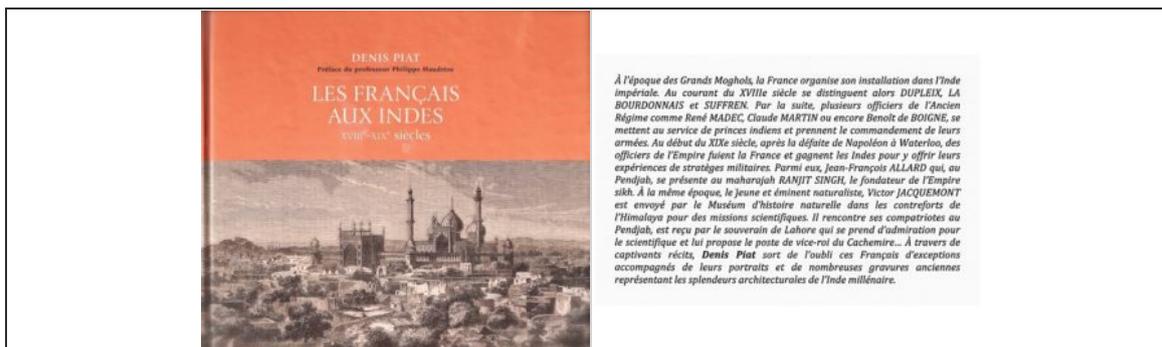
Notons que le prix La Bourdonnais à Saint-Malo aura lieu le dimanche 25 août 2019.

4 – Publications

Certains parmi nous ont publié des livres intéressants nos sujets préférés et préfacés par notre éminent référent en histoire : le professeur Philippe Haudrière. Ce sont :

- Denis Piat a écrit un très beau livre, remarquablement illustré :

Les Français aux Indes, XVIIe-XIXe siècles

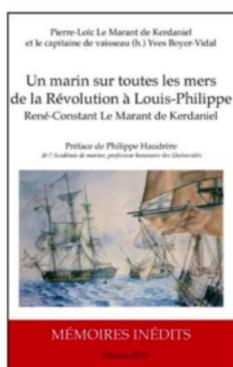


COMMENT SE PROCURER CET OUVRAGE de DENIS PIAT :

Le livre de 160 pages avec 200 illustrations en couleurs composées d'estampes et de gravures du XVIIIe et XIXe siècles est en vente au prix de 40€ chez :
 LES ÉDITIONS DU PACIFIQUE (Metro VANNEAU) 5, rue Saint-Romain, 75006 PARIS, ouvert de 10h00 à 18h00. Tel : 01 42 22 48 63.
 e-mail : contact@leseditionsdupacifique.com
 ISBN : 978-2-9556154-1-6 Dépôt légal : Janvier 2019

Pierre-Loïc Le Marant de Kerdaniel et Yves Boyer-Vidal ont co-écrit un livre sur René- Constant Le Marant de Kerdaniel :

Un marin sur toutes les Mers, de la Révolution à Louis-Philippe .



Voici un ouvrage dédié à la mémoire d'un homme moussé à 13 ans devenu contre-amiral à 59 ans grâce à une valeureuse contribution à l'histoire de la Marine et de la patrie. L'originalité du livre est basée sur les nombreuses archives familiales conservées par ses descendants et sur lesquelles le récit est construit agrémenté des données historiques pour faire comprendre le contexte de ses missions.

Celles-ci l'ont conduit à la bataille de Prairial (1793), à la Martinique puis dans l'océan Indien avec l'amiral Linois. Lieutenant de vaisseau, il participe à la bataille de Trafalgar sur le Héros, ensuite capitaine de frégate à la bataille de Grand Port. Capitaine de vaisseau, il réussit la prise d'Algésiras en 1823 et promu contre-amiral. Au Brésil, il est commandant de la station auprès de l'empereur Dom Pedro I (1826-1830). Vice-amiral en 1836, il est préfet maritime de Cherbourg, et part à la retraite en 1845.

Ce livre bien construit devrait intéresser des lecteurs pour la découverte de l'histoire véritablement vécue et les appréciations personnelles d'un officier dans les circonstances souvent difficiles et diplomatiques.

Ouvrage réalisé par les Editions SPM et diffusé par L'Harmattan, 21 rue des Ecoles, 75005 Paris.

ISBN : 978-2-917232-85-9 Prix 25 €

Finances de l'association

Le mot du trésorier pour les cotisations 2019

Cher membre de l'association,

En ce début d'année 2019, le Bureau vous adresse tous ses vœux de réussite dans vos projets ; parmi les nôtres et peut-être les vôtres figure en bonne place la promotion des actions dédiées au rayonnement de l'illustre à laquelle nous nous employons.

Nos initiatives requièrent des fonds qui proviennent de vos cotisations dont le montant reste fixé à 35 euros en individuel et 55 euros pour un couple.

Votre chèque libellé à l'Ordre de l'Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais (AAMLB) est à envoyer à :

AAMLB

Chez Jean d'Izarny-Gargas

9, avenue de La Bourdonnais, 75007 PARIS.

Le règlement peut également intervenir par virement sur le compte bancaire de l'association dont l'IBAN est ci-dessous.

Vous remerciant par avance de votre contribution, nous vous adressons, cher membre et ami, nos salutations les plus cordiales.

IBAN International Bank Account Number							
FR76	1871	9000	9300	9350	0080	091	

Présentation des comptes

Recettes

Report du solde des années antérieures :	666,15 €
Cotisations perçues :	1 770,00 €
Crédit disponible :	2 436,15 €

Dépenses

Conférence du 31 mai :	597,95 €
Prix Port Louis (juillet)	401,60 €
Prix Saint-Malo :	16,56 €
Assurances :	120,39 €
Frais banque :	11,04 €
Total :	1 147,64 €
Disponible à reporter au 31 décembre 2018 : 1 288,51 €	

Renouvellement des membres du conseil d'administration

-

À titre d'information, il est rappelé que, conformément aux dispositions statutaires de notre association, un quart des membres du conseil d'administration (soit deux membres), arrivés à la fin de leurs mandats, doivent être remplacés. Un appel à candidatures est ainsi suscité pour être soumises au suffrage de la prochaine assemblée générale.

Pour ce faire, un court message de motivation est simplement à adresser au secrétaire général.



