Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais

Bulletin n°35
Novembre 2014

Sommaire

1. **Le mot du Président** par Bernard de La Bourdonnaye.

2. **Le site internet de l'association** par Daniel Lesguillier.

3. **La genèse de l'association**
par Pierre-Loïc de Kerdaniel et Denis Piat.

4. **Les carcasses de la Hougue (3ème et dernière partie)**
par Christian Cardin.

5. **Le destin contrasté de deux officiers malouins au service de la Compagnie des Indes. Naissance des Seychelles**
par Philippe Haudrère.

6. **La description des îles Mahé** par Yves Boyer-Vidal.

7. **Les bâtiments ayant porté le nom de La Bourdonnais**
par Yves Boyer-Vidal.

8. **Notre ami Yves Motais de Narbonne nous a quitté**
par Pierre-Loïc de Kerdaniel.

LE MOT DU PRESIDENT

Chers Amis,

Les vacances d'été sont déjà loin et j'imagine que ce sont de bons souvenirs. Nous vous présentons aujourd'hui un bulletin sous une nouvelle forme avec la complicité (une fois de plus) de notre secrétaire général Daniel Lesguillier qui a la charge également de notre site internet.

Comme nous l'avons souhaité, ce numéro est riche d'informations avec tout d'abord un article sur la genèse de notre association, c'était nécessaire et c'est désormais chose faite. J'avoue y avoir pris beaucoup de plaisir à la lire car j'en ignorais les détails. Que d'émotions lors de la signature des statuts avec les trois co-fondateurs ainsi que de la première réunion dans les bureaux de Kenya Airways. En terminant la lecture d'une biographie sur les Rolling Stones, je ressens la même émotion : ils étaient aussi trois à l'origine du groupe et le lieu de leur première apparition reste aussi un moment inoubliable.

Les nombreux articles de ce numéro vous permettront de passer, nous l'espérons, un moment de lecture agréable et enrichissant. Vous y verrez le dernier épisode des Carcasses de la Hougue, un article sur les bateaux ayant porté le nom de notre Illustre. On savait qu'il avait donné son nom à la capitale des Seychelles, ce n'est pas un hasard. Deux articles l'un du professeur Haudrère, l'autre d'Yves Boyer-Vidal montrent que notre Illustre était aussi "un chercheur d'îles".

Vous trouverez également une rubrique concernant les événements à venir auxquels chacun d'entre vous pourra participer en toute convivialité. Enfin avec quelques membres de notre association, nous allons visiter l'île Maurice du 27 janvier au 10 février 2015. Nous séjournerons à l'hôtel Véranda Grand Baie. J'en profiterais pour rencontrer, en compagnie de Jean-Pierre Guilhamon, certains membres de notre association sur place et en particulier Monsieur Arnaud Dalais président d'honneur. En liaison avec Denis Piat j'essaierai d'avoir des contacts avec les autorités et faire en sorte que notre Illustre garde le prestige qu'il mérite.

Bonne lecture

Bernard de La Bourdonnaye

LE SITE INTERNET DE L'ASSOCIATION

Notre site rénové est en fonctionnement depuis le mois de janvier dernier.

Son « look » a été modernisé et sa technicité est entièrement nouvelle.
Maxime Lesguillier, fils de notre secrétaire général, a apporté ses compétences.
La mise en œuvre a été réalisée en peu de temps à partir des données de l'ancien site et de photos et d'articles nouveaux. Beaucoup de photos de Maurice ont été prises par Daniel lors de son voyage en 2011 pour les recherches sur Ravenel.
Les membres du conseil et le président ont aussi participé en faisant des propositions qui ont été prises en compte.

Sur le plan technique, le logiciel bien connu WordPress a été choisi pour ses fonctionnalités adaptées aux utilisateurs non-experts et pour toutes ces fonctions techniques de maintenance et de sauvegardes. Notre hébergeur français OVH est aussi très réputé pour son service et sa sécurité.
Le secrétaire général est donc devenu le nouveau webmaster, Maxime reste le support technique indispensable en cas d'anomalies ou de problèmes qui dépassent la compétence du webmaster. Par exemple notre site a été attaqué par des pirates (chinois) le 11 septembre dernier – avec un robot qui multiplie les tentatives d'intrusion - et qui a réussi à s'introduire en détruisant des données. L'hébergeur OVH, selon ses procédures s'en est aperçu et a immédiatement interdit l'accès au site. À partir des sauvegardes, Maxime a rétabli la situation et relancer l'application. Il a donné des recommandations à son père pour les sauvegardes qui sont programmées hebdomadairement et placées en plus sur l'ordinateur du webmaster.

Pour faire vivre l'Histoire de notre Illustre, le webmaster a besoin de votre collaboration pour ajouter de nouveaux articles, des parutions de livres ou des documents iconographiques intéressants. Les futurs évènements y sont annoncés et les récits et photos y sont présentés ensuite (comme le diner-conférence.....).

Daniel Lesguillier

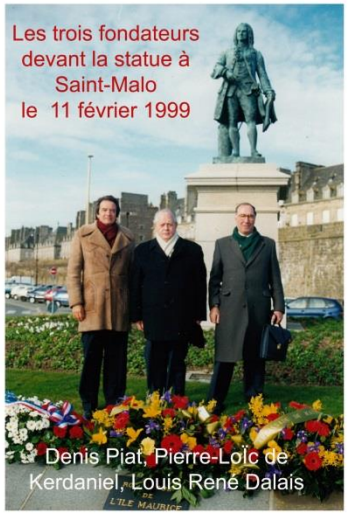
GENÈSE DE NOTRE ASSOCIATION

De passage à Saint Germain-en-Laye, en juin 1996, je découvre dans la vitrine d'une librairie le très beau livre de Denis Piat Sur la Route des Épices, l'Île Maurice que mon épouse a la gentillesse de m'offrir. Peu de temps après, au cours de la réception qui a suivie un baptême, je fais la connaissance d'Armelle Piat, fille de Denis, fiancée à Édouard Bro de Comères, et lui fait plein de compliments sur le livre. Très attentionnée pour son père, elle me demande mes coordonnées. Denis prend rapidement contact avec moi et nous faisons connaissance dans son bureau de la Kenya Airways, avenue de l'Opéra à Paris, compagnie aérienne dont il est le directeur pour la France et le Bénélux.

Je lui dis que je suis très attaché à l'Île Maurice familialement. En effet, ma mère, née à Forest-Side près de Curepipe, est descendante d'auvergnats arrivés en 1735 à l'Île Maurice, les La Roche du Ronzet. Du côté paternel nous avons un aïeul, René-Constant Le Marant de Kerdaniel, alors capitaine de frégate, bien sûr breton, qui a guerroyé autour des Isles de France et de Bourbon dans le cadre de la division Hamelin, et notamment, en 1810, durant la phase finale de la « Bataille du Grand Port ».
Quand Denis m'apprend que le Tricentenaire de la naissance de Bertrand François Mahé de La Bourdonnais aura lieu le 11 février 1999, un breton qui a vraiment développé l'Isle de France et où des aïeux auvergnats ont vécu, je lui dis que je suis très motivé pour créer une entité pour cet homme illustre. Il me suggère alors de rentrer au « Comité France-Maurice », association devenue par la suite « Association France-Maurice » et de rencontrer son vice-président, Louis-René Dalais.
Ce dernier me contacte et, avec Denis Piat, il m'introduit dans cette association où j'occupe rapidement les fonctions de trésorier.

En accord avec Louis-René nous suggérons à Monsieur Louis Galéa, alors président de cette association, de créer une commission pérenne sur La Bourdonnais, en commençant par la commémoration du Tricentenaire de la naissance de « l'illustre ». Louis Galéa n'approuve pas la création d'une commission pérenne mais souscrit au principe de contribuer activement à la commémoration du « Tricentenaire ».
Je propose alors à Louis-René Dalais, qui accepte, de créer une association indépendante, centrée bien sûr sur La Bourdonnais et d'en rédiger les statuts et règlements intérieurs en partant de ceux de l'ATEC, association pour le développement des techniques de Transport, de l'Environnement et de la Circulation, association que j'avais co-fondée et qui a hébergé, par la suite, nos réunions et assemblées pendant plus de dix ans.

Avec la collaboration active de Louis-René et ses ajouts spécifiques inspirés des statuts du Rotary Club, les statuts et règlements intérieurs sont rédigés au cours de réunions tenues, pour la petite histoire, au café « Le Suffren » et au 2, rue du Commandeur. Louis-René m'explique que je ne peux en être le président, n'étant pas encore allé à Maurice. J'en accepte le principe et lui suggère d'associer également Denis Piat comme co-fondateur car, c'est lui qui avait attiré l'attention sur le « Tricentenaire » à toutes les personnes concernées par cet événement. Bien évidemment, Louis-René en convient ainsi que Denis. Les trois co-fondateurs étant déterminés : Louis René Dalais, comme président, Pierre-Loïc de Kerdaniel, comme secrétaire général et Denis Piat, comme trésorier, les statuts et documents associés pouvaient, dès lors, être déposés à la Préfecture de Police de Paris.



Ce qui fut fait le 25 juillet 1997 par mes soins. Le Journal officiel du 23 août 1997 officialise notre déclaration. L'Association était née.

La première réunion du Bureau et du conseil d'administration de notre association a lieu le 16 septembre 1997 dans le bureau de Denis Piat à la Kenya Airways, 38 avenue de l'Opéra, et les premières actions à entreprendre sont discutées. Fin octobre 1997, Denis se rend à l'Île Maurice et obtient auprès d'Arnaud Dalais, pdg du Groupe CIEL et actuel président d'honneur, un don financier substantiel qui alimente notre compte en banque et contribue à ce que notre association prenne son essor.

Notre association pouvait commencer à promouvoir les liens historiques de la France, établis par Bertrand François Mahé de La Bourdonnais avec l'océan Indien, et plus particulièrement avec l'Ile Maurice, la Réunion, Madagascar, les Seychelles et Pondichéry. Une brillante conférence sur notre « Illustre », par le professeur Philippe Haudrère, a lieu le 2 février 1999 au musée national de la Marine grâce à la gratuité de la salle de conférence offerte par l'amiral Georges Prud'homme, alors directeur du musée. Très rapidement, le 11 février 1999, suivent les cérémonies officielles de la commémoration du Tricentenaire de la naissance de « l'Illustre » à Saint-Malo. Elles se déroulent au « Rond-Point de l'Île Maurice », au pied de la statue de Mahé de La Bourdonnais offerte à la ville de St-Malo en 1989 par l'amicale Île Maurice-France, alors présidée par Monsieur Philippe Lenoir.
C'est Louis-René Dalais qui a organisé, avec talent et dynamisme, auprès du député-maire de Saint-Malo, Monsieur René Couanau, cette belle et émouvante manifestation pour notre jeune association et pour le « Comité France-Maurice ». Outre le député-maire et de nombreuses personnalités de la ville de Saint-Malo, étaient également présents lors de cette cérémonie, son excellence Madame Marie-France Roussety, ambassadeur de la République de Maurice à Paris, ainsi que Monsieur Jacques Chasteau de Balyon, alors ministre du Tourisme.
Voici la genèse de notre association qui continue ses activités historiques et culturelles depuis 17 ans et qui est pleine de projets, sous la houlette de l'actuel président, Bernard de La Bourdonnaye.

Pierre-Loïc de Kerdaniel
avec la collaboration de Denis Piat

LES CARCASSES DE LA HOUGUE

ou la découverte des vaisseaux de Tourville
(troisième et dernier épisode)

La construction du *Jean Bart* à taille réelle a démarré symboliquement le 14 décembre 2002 avec la pose des quatre éléments qui formeront la quille du vaisseau.
Cette quille, d'une longueur totale de 44 m, est constituée de quatre pièces de chênes qui ont été débitées dans quatre chênes pluri-centenaires abattus en forêt de Mormal (près de Maubeuge). La longueur des pièces varie entre 11,50 m et 13,70 m pour une section utile de 0,50 x 0,60 m.

Il est important de signaler que la quille est orientée Nord-Sud de façon à permettre un ensoleillement et donc un séchage équivalent de chaque coté du navire pendant toute la durée de construction. La plus grosse pièce qui se trouve à ce jour vers l'avant de la quille s'appelle « le Brillon », c'est sur cette dernière que sera fixée la première pièce d'étrave. La pièce située à l'arrière recevra une poutre verticale appelée l'étambot qui servira de support au château arrière. Les pièces de quille sont assemblées par des « Traits de Jupiter » et des chevilles en fer doux. Cette méthode d'assemblage témoigne d'une construction navale ancienne et traditionnelle à peu près identique à ce que l'on utilisait pour l'assemblage des charpentes de cathédrales. Ce type d'assemblage de charpente marine a disparu vers la seconde moitié du XVIIIe siècle pour laisser place à un système d'assemblage par « clé ».

Pour des raisons économiques évidentes (la construction constitue le centre d'intérêt du parc historique) la durée de construction a été envisagée initialement sur 15 ans alors que l'on construisait ce genre de vaisseau en 2 à 3 ans au XVIIe siècle en y mettant les moyens financiers et humains (plusieurs centaines d'ouvriers qualifiés). Compte tenu de nos contraintes financières et en l'absence de financements conséquents de la part de grands mécènes et de collectivités locales, nous pouvons estimer en cette année 2014 qu'il nous faudra encore 10 à 12 ans pour voir s'achever la construction (vers 2025).

Les travaux de construction du *Jean Bart* ont progressé de 2005 à 2010 avec le façonnage et l'assemblage de nouvelles structures dont les plus spectaculaires (étrave de 12 m de haut et étambot et arcasse de 11 m de haut) ont fait passer le vaisseau dans sa troisième dimension. C'est à la fin de cette période, en juin 2010 qu'a été positionné l'arcasse, pièce imposante de près de 8 tonnes (structure de base du futur château arrière amené en juin 2011). Les années 2012 et 2013 ont été consacrées au façonnage et à la pose d'une dizaine de couples (constitués des genoux et des 1ères allonges) au niveau de la partie centrale du vaisseau afin de donner une dimension spectaculaire à l'édifice.

Une fois construit, l'idée maîtresse est que le *Jean Bart* quitte son village artisanal pour rejoindre son bassin historique qui serait creusé à proximité afin d'y être exploité à quai dans le cadre de manifestations et spectacles ludiques de type son et lumière (abordage de corsaires…). Le *Jean Bart* sera donc navigable (puisqu'il sera construit à l'authentique) mais il ne naviguera pas (au sens propre du terme) pour deux raisons essentielles :
-la première concerne la législation maritime qui aujourd'hui imposerait de mettre un moteur et des cloisons étanches sur le vaisseau pour être autorisé à naviguer et transporter des passagers.
-la deuxième concerne la viabilité économique liée à l'exploitation d'un navire transportant des passagers. Quelle entreprise digne de ce nom pourrait entretenir un équipage de 150 à 200 personnes pour emmener en mer, quelques mois par an, des touristes même fortunés.

En revanche, étant donné qu'un navire doit être vu sur l'eau, l'idée sera de classer le *Jean Bart* comme un navire handicapé par sa manœuvre afin de lui permettre de se déplacer en mer, tiré par des remorqueurs avec douze membres d'équipage.
En procédant de cette façon, le *Jean Bart* pourra participer aux grandes manifestations du patrimoine maritime qui ont lieu régulièrement en France et en Europe (à Rouen, à Brest, à Bristol, à Gand, etc.) et qui attirent des millions de visiteurs qui, en général, sont frustrés de n'avoir pu visiter les plus beaux voiliers du monde qui se retrouvent lors de ces rassemblements.

Christian CARDIN

Le destin contrasté de deux officiers malouins au service de la Compagnie des Indes Naissance des Seychelles

Un lecteur du Bulletin, descendant d'officiers de la marine de la Compagnie des Indes, a communiqué au président le résumé de papiers de famille reçus en héritage, intéressants pour l'histoire de la présence française dans l'océan Indien. L'ancêtre de la lignée, Corneille O'Murphy, originaire du sud de l'Irlande, s'est fixé à Saint-Servan en 1692, sans aucun doute après la défaite de l'armée du roi Jacques II Stuart, battue à La Boyne en 1690 par les hommes de Guillaume d'Orange.
Le souverain « jacobite », réfugié en France, est suivi par un grand nombre de ses partisans attachés à la dynastie et au libre exercice de la religion catholique.

Deux fils de Corneille entrent au service de la Compagnie des Indes. Jean-Baptiste, né en 1719, est engagé en 1739 comme « pilotin », c'est-à-dire élève timonier. Embarqué sur *le Favori* en 1744, il est fait prisonnier au cours d'un combat avec deux vaisseaux britanniques en rade de Banda Aceh à Sumatra. Libéré contre l'engagement de ne pas combattre les Anglais durant six ans, il est embarqué sur un navire danois, donc neutre, et gagne Pondichéry où il sert à partir de 1746 sur l'escadre commandée par La Bourdonnais, et disparaît un peu plus tard durant les opérations autour de Madras.

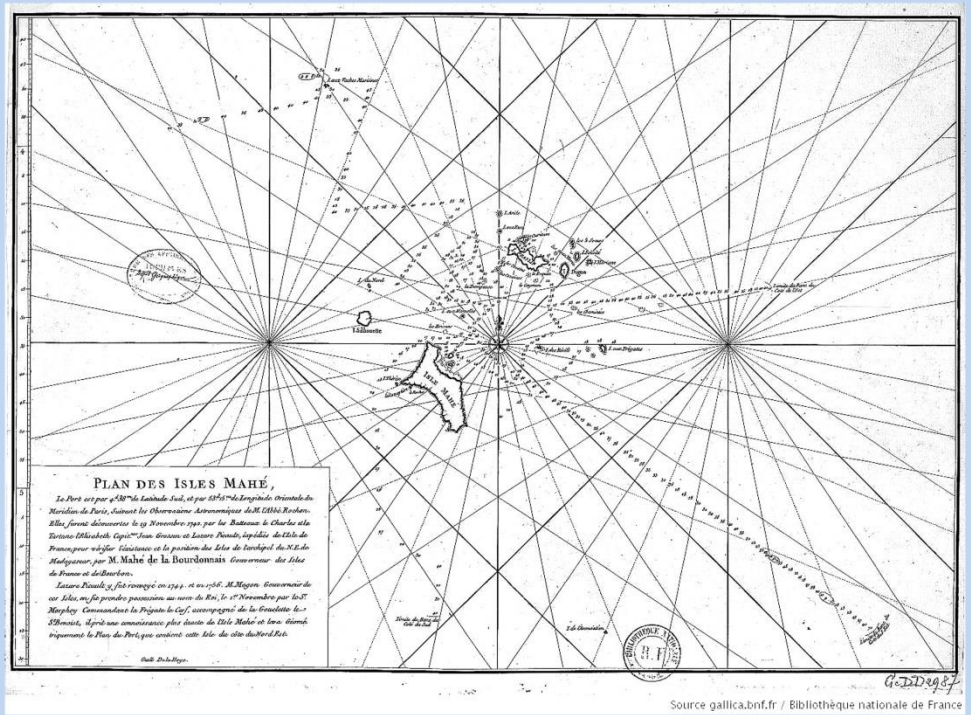
Son frère, Corneille Nicolas, né en janvier 1724, entre dans la marine de la Compagnie en 1741 dans la fonction de pilotin comme son aîné. Ce grade est recherché par les familles de la petite bourgeoise malouine car il donne la possibilité d'entrer dans le corps des officiers sans faire un apprentissage coûteux et à la condition d'avoir donné satisfaction au cours de cinq ou six voyages. Après avoir fait plusieurs expéditions il demande en 1746 à rester à l'île de France pour servir sur les embarcations de la navigation d'Inde en Inde. En 1753 il est fait capitaine dans la marine locale et reçoit le commandement de la frégate *La Colombe* avec la mission de prendre possession de l'île Sainte-Marie, située sur la côte Est de Madagascar, dont la propriété venait d'être cédée aux Français par la souveraine de la tribu locale, épouse d'un caporal français. En août 1756 il accomplit avec un voyage de reconnaissance de l'archipel situé au nord de Madagascar afin de préciser les informations obtenues par Lazare Picault, envoyé par La Bourdonnais en 1742, et de dresser la carte la plus précise possible de l'archipel.

Le rapport détaillé établi à la suite de l'expédition est le document le plus intéressant du dossier. Il déclare en préambule : « La Compagnie des Indes voulant faire connaître les îles et les écueils mal connus situés au nord de Madagascar, entre le 9ème et le 10ème degré de latitude méridionale et les îles aussi mal connues …
M. le Commandant général des isles de France et de Bourbon [Bouvet de Lozier] qui me connaissait quelques capacités pour les opérations dont il s'agissait me chargea en chef de cette expédition. »Après une dizaine de jours de navigation il reconnaît l'île Mahé, fait escale dans un port naturel, étudie soigneusement la possibilité d'un établissement permanent, insiste sur les ressources abondantes de la pêche, la richesse des productions naturelles et la salubrité de la mer (il n'a aucun malade).

Avant de quitter l'île, il fait construire un massif de maçonnerie portant l'inscription « Ile Seychelles » [de René Moreau de Séchelles, commissaire du roi auprès de la Compagnie des Indes] avec un mat portant le pavillon royal. Il embarque aussi diverses productions, en particulier des cocos de mer, puis parcourt l'archipel afin de reconnaître la position des autres îles et écueils pour établir une carte, et rentre à l'île de France au mois de novembre. La qualité du travail est reconnue par le célèbre océanographe et marin d'Après de Mannevillette qui reproduit celle-ci dans la dernière édition de son Neptune oriental (dont une copie est jointe). Ce travail soigné est la première manifestation d'un choix de la direction de la Compagnie des Indes qui envisage de remettre les Mascareignes au roi et d'installer une nouvelle escale dans un site favorable à la navigation mais de faible étendue.

Au cours des années suivantes Corneille Nicolas poursuit ses voyages d'Inde en Inde. Durant l'un de ceux-ci il passe aux Seychelles, reconnaît la position d'une petite île qu'il n'avait pas vue précédemment, mais ne s'y arrête pas car « ce n'était plus ma mission ». Revenu en métropole avant 1763 il fait valoir une belle fortune certainement acquise au service, achète le château et la terre de La Brousse-Briantais sur la paroisse de Saint-Potan près de Lamballe et se fait reconnaître d'extraction d'ancienne noblesse d'Irlande de manière à pouvoir siéger aux Etats de Bretagne. Marié en 1770 à Rennes avec une créole de l'île de France, il meurt en avril 1774 en laissant deux enfants.

Philippe Haudrère



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Description des îles Mahé

Extrait des papiers Margry (NAF 9345) réunis par Y.Boyer-Vidal

Ces îles sont situées au sud de la ligne équinoxiale et au nord-est ¼ nord de la partie nord de Madagascar ; elles sont au nombre de quatorze ou quinze, dont deux moyennes et les autres de petits îlots ou rochers formant une espèce d'archipel sur une espèce de banc ou haut fond de 25 à 30 lieues d'étendue en tous sens, quoique les profondeurs soient différentes et très inégales sur ce banc; les plus grands vaisseaux peuvent le traverser.

Ces îles furent découvertes le 19 novembre 1742 par le bateau *le Charles* et la tartane *l'Elisabeth* armés à l'île de France par ordre de Monsieur de La Bourdonnais, gouverneur des îles de France et de Bourbon, pour vérifier l'exposition des îles et bancs situés dans l'Est de Madagascar ; comme ces bateaux s'estimaient alors suivant la carte de Pieter Goos aux environs des îles nommées les Trois Irmanos ou les Trois Frères, ils les nommèrent d'abord ainsi.

Ces navigateurs descendirent à la plus grande qui leur parut avoir six lieues de longueur Nord et sud et environ trois lieues de l'est vers l'ouest. Elle leur parut aussi haute que l'île de France couverte de grands arbres et de beaucoup de cocotiers sur le rivage. Ayant pénétré dans l'intérieur, ils y trouvèrent beaucoup de gibiers, tels que tourterelles, merles, perroquets et plusieurs autres espèces d'oiseaux. Le peu de séjour que les batiments y firent ne leur permit pas de prendre connaissance plus parfaite, ils en sortaient pour retourner à l'île de France.

L'erreur considérable que les batiments *le Charles* et *l'Elisabeth* trouvèrent à leur retour, ayant atterri à Madagascar alors qu'ils comptaient aborder à l'île Rodrigues firent connaître à ces navigateurs que les îles où ils avaient abordé étaient situées bien différentes que les Trois Frères dont ils supposaient avoir parti et la variation qu'ils avaient observée le leur confirma. Le nom de ces nouvelles îles était inconnu, on leur donna le nom de Mahé que portait Monsieur de La Bourdonnais à qui on avait la principale obligation de cette découverte.

Le récit avantageux que l'on fit de ces îles engagea le gouvernement d'y faire passer la tartane *l'Elisabeth* qu'il envoya l'année suivante à la côte de Malabar avec ordre de visiter de nouveau ces îles. Le sieur Picault qui commandait cette tartane y aborda au mois de mai 1744 dans un port formé par le terrain de la grande île et par deux îlots plats qui le couvrent de ce côté-là. Il visita aussi quelques autres îles voisines et en dressa un plan fort imparfait.

Ce ne fut qu'en l'année 1756 que Monsieur Magon, gouverneur des îles de France et de Bourbon, y envoyât exprès la frégate *Le Cerf,* commandée par Monsieur Morphey qui par son expérience et ses talents ne pouvait manquer de donner des connaissances de ces îles plus parfaites que celles qu'on avait eu jusque-là. . Il fit voile de l'Ile de France le 16 juillet 1756 et de l'ile de Bourbon le 31 du même mois accompagné de la goélette *le Saint Benoit* ; comme il avait ordre de visiter plusieurs îles qui sont au Nord et au Nord-est de Madagascar, il fit route vers les îles Mahé et il aborda enfin au port du Nord-est de la grande île le 6 septembre 1756 et en détermina la latitude de 5 degrés 33 minutes. Le premier soin du sieur Morphey fut de parcourir l'île aux environs du port et d'envoyer reconnaître l'intérieur. La côte de ce côté-là est bordée en beaucoup d'endroits de mangliers épais où l'on ne peut pénétrer que par quelques coupées ou intervalles. Les montagnes s'élèvent pour ainsi dire dès le rivage et la côte est en outre bordée d'un récif entrecoupé de plusieurs canaux dans lesquels on trouve 14, 12, 8 et 6 brasses d'un bon fonds de sable fin et de plusieurs de 4 brasses, tout près de la côte. Le sieur Morphey y découvrit un bassin, qui forme dit-il le plus beau port qu'il ait jamais vu. Il mit à terre sur un gros rocher en forme d'éventail qui fait un très beau quai ; on peut tirer de ce rocher des pierres de taille d'un fort beau grain.

Dans tous les endroits de l'île qu'il visita, il y trouva de très beaux arbres fort droits et propres à la mâture ; il vit aussi beaucoup de palmiers, lataniers et autres ; on pénètre aisément dans les bois, la rapidité de la pente des montagnes est le seul obstacle qu'on y rencontra.
Le terrain n'est pas partout de la même qualité, il est passable dans certains endroits, jaune, blanc et pierreux dans d'autres ; on voit d'espace en espace de gros blocs de pierre de grain dont on pourrait tirer des pierres de 20 pieds de long et il s'en trouve beaucoup près du rivage; les montagnes de ce côté-là sont entrecoupées de ravins et de gorges très profondes et dans lesquelles coulent des ruisseaux de bonne eau. On rencontre des caïmans aux environs et souvent dans des endroits fort élevés et très escarpés. On en tua plusieurs de 10, 12 et 14 pieds de long.

Le sieur Morphey ayant envoyé parcourir les bords du récif pour chercher l'entrée du bassin dont on a parlé ci-dessus on trouva un fort beau canal à l'ouest duquel il y avait 14 à 15 brasses de profondeur, ensuite 8 à 9 brasses, tout proche des deux pointes de l'entrée qui sont presque à sec de basse-mer. Il fit mettre une balise sur chaque pointe et y entra le 9 septembre étant environ 600 toises en dedans ; comme le port d'étendait au SE ¼ S et que le vent ne permettait pas d'y entrer à la voile on mouilla par 11 brasses de fond de sable fin et vase blanchâtre ; de cette position, on voyait un des bras du port qui s'étendait du port jusqu'au rocher en forme d'éventail dont on a fait mention. On trouva dans toute l'étendue de ce canal huit brasses avec un fond mêlé de sable, mais on entra le lendemain en filant les touées.
Ce bras a environ 35 brasses de long, mais il s'élargit en dedans et les plus grands vaisseaux peuvent y entrer. C'est un lieu propre à caréner avec facilité sur les cayes ou récifs dont il est bordé qui forment des quais au pied desquels il y a cinq brasses de profondeur ; cet endroit n'est pas seul où l'on ait cette commodité. Elle se trouve dans l'étendue du port et dans les divers bras qu'il forme.

Le sieur Morphey envoya le 11 au matin deux officiers et quelques matelots dan l'intérieur de l'île par une coupée de montagne qui était vis-à-vis du mouillage ; ils revinrent le 13 au soir et rapportèrent qu'ils avaient trouvé partout de très beaux arbres et, au-delà du piton qui est au milieu de la coupée, une plaine assez spacieuse qui s'étend jusqu'à la mer dans une anse qui est du côté du sud-ouest ; le terrain de cette plaine est noir, gras et humide et propre à la culture. Le bord de la mer est bordé de cocotiers que la mer y a sans doute jetés vu qu'on n'en trouve pas à plus de 200 toises du rivage. Les autres arbres y sont de deux espèces tels que le natte à grandes feuilles de l'Ile de France et un autre sorte d'arbre dont l'écorce est unie, très épaisse et chargée d'un suc gluant, le bois est tendre jusqu'au cœur. La visite autour de l'île prit douze jours au milieu de beaucoup de difficultés.

Le plan du port et des environs ayant été réalisé avec toute l'exactitude qu'on peut désirer, il prit possession de cette île au nom du roi et de la Compagnie sous le nom de Séchelles suivant l'ordre qu'il en avait du sieur Magon et pour marque il fit poser et maçonner une pierre aux armes de France et élever un mât de pavillon de 55 pieds de haut sur le rocher du port en forme d'éventail dont on a fait mention auquel on arbora le pavillon.

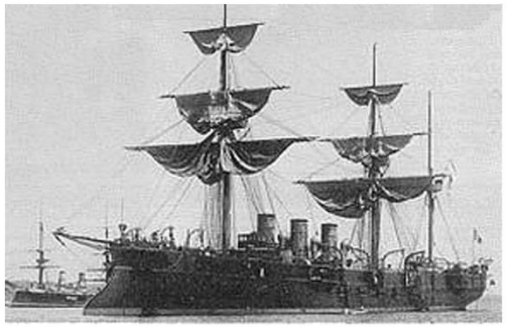
Le sieur Morphey se proposait de visiter une autre île qui est éloignée de 3 à 9 lieues au nord-est de celle-ci et dont le terrain parait plus uni et qui pourrait être plus propre à cultiver, son étendue étant d'environ quatre lieues en long et deux en large, mais plusieurs circonstances et en particulier le manque de pain et autres vivres ne lui permirent pas de prolonger son voyage de sorte qu'il partit de 13 novembre pour retourner à l'Ile de France où il arriva le 10 décembre. Il ne rencontra aucune autre île ni danger ayant passé à l'est de Saya de Melha du banc de Nazareth et entre ceux-ci et l'écueil de Saint Brandon.

Bâtiments ayant porté le nom *La Bourdonnais*

Quatre bâtiments ont porté le nom de La Bourdonnais, dont trois vaisseaux de guerre et un paquebot.

Les bâtiments de guerre sont :

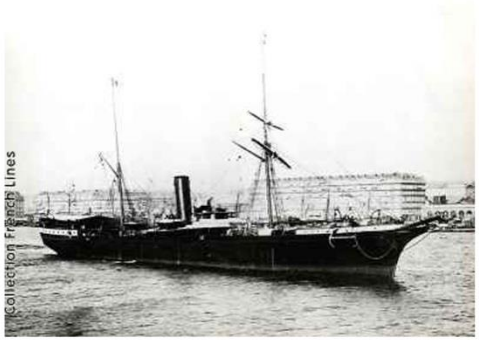
1/ Aviso mixte à coque en bois construit à Lorient. Mis sur cale le 13 aout 1855.



- Déplacement : 250 t
- Dimensions : longueur : 34,89m largeur : 6,52m ;
- Tirant d'eau : 2,50m,
- Appareil moteur de 35 ch.
- Armement : 4 canons de 12cm sur les gaillards.

Ce bâtiment fut destiné au service local de Madagascar et de la Réunion ; il quitta Brest le 31 aout 1856, mais des avaries l'ayant contraint à relâcher à Rio de Janeiro, il fut contraint de revenir à Brest pour réparer et n'arriva à la Réunion qu'en décembre 1857.Rentré à Lorient en juin 1863, il repartit en novembre pour Madagascar. Il fut rayé de la liste de la Flotte le 10 mars 1870 et, sous le nom de *Mahé*, devint stationnaire à Nossi-Bé où il fut démoli en 1876.

2/ Aviso à hélice, mis sur cale au Havre le 1er avril 1873 et lancé le 20 mai 1875.



- Déplacement : 850 t
- Dimensions : longueur : 60,49 m ; largeur : 8,70 m.
- Coque en bois à bordages croisés avec barrots de fer.
- Appareil moteur de 175 ch. (2 chaudières, 2 hélices).
- 851 m2 de voilure.
- Armement : 4 pièces de 14 cm au centre et 6 canons revolvers.
- Effectif : 119 hommes.

Armé en 1878, il fit d'abord partie de la division navale des Antilles. De 1881 à 1883, affecté à la division navale de l'Atlantique sud, sous le commandement de capitaine de frégate de Penfentenyo de Kervereguen, il navigua dans l'Atlantique sud et en particulier ramena de Montevideo les membres d'une expédition scientifique qui étaient allés observer le passage de Vénus sur le soleil.
Après un séjour à Brest, il fut envoyé en juillet 1885 vers Tamatave et de là vers la côte ouest de Madagascar. Il fut détaché aux Comores en décembre de la même année et son commandant ne craignit pas de faire tirer au canon sur la ville de Fomboni pour obtenir de la reine de Mohéli l'exécution d'un traité passé avec un de nos nationaux. Le *La Bourdonnais* revint alors en Atlantique et rentra en France en mai 1887, après s'être arrêté sur les côtes de Guinée. Envoyé de nouveau dans l'océan Indien à la fin de 1891, il se trouvait le 21 février 1893 au mouillage de Sainte Marie de Madagascar quand il fut surpris et jeté à la côte par un cyclone d'une extrême violence. Le naufrage fit 23 victimes dont deux officiers. Il fut rayé de la liste de la Flotte le 17 mars 1893.

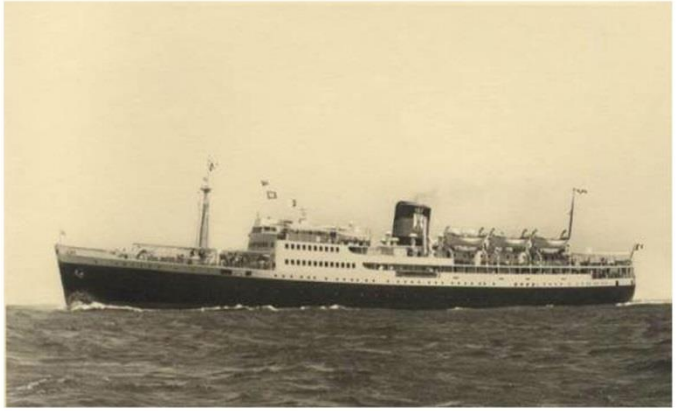
3/ Escorteur d'escadre. Quatorzième d'une série de 18 escorteurs d'escadre.
Mis sur cale à Brest le 7 décembre 1954, il sera lancé le 15 octobre 1955 et admis au service actif le 3 mars 1958.

- Dimensions : longueur : 128,6 m ; largeur : 12,71 m ;
- Tirant d'eau : 5 m ;
- Puissance : 63.000 ch. ;
- Équipage 350 hommes ;
- Armement : 3 tourelles doubles de 127 mm, 3 tourelles doubles de 57 mm ; 6 torpilles ; un lance-roquettes de 375 mm.

Ses principales activités ont été : de1966 et 1968, campagne dans l'océan Pacifique lors d'essais de l'arme nucléaire à Mururoa, et en 1972 : campagne Mascareignes (trois escorteurs d'escadre, un pétrolier ravitailleur d'escadre, un bâtiment de soutien logistique) d'une durée de six mois avec escales à la Réunion et à Maurice. Il sera désarmé en 1976 et condamné en 1977. En 1978 sa coque sera installée comme brise-lames à l'île Longue. Sa coque sera coulée en mai 1993 par un tir de missile Exocet fait par le sous-marin *Ouessant.*

Le Paquebot

Le paquebot *La Bourdonnais*, second d'une série de quatre paquebots mixtes (*Ferdinand de Lesseps, La Bourdonnais, Pierre Loti, Jean Laborde*) fut mis à l'eau le 5 juillet 1951 à l'arsenal de Brest. Il faisait partie de la compagnie des Messageries Maritimes et était destiné à la ligne de l'océan Indien. Les décorations intérieures avaient été faites par Jacques Quinet.



Premier départ de Marseille le 31 mars 1953 sur la ligne de l'océan Indien où il restera affecté jusqu'à son retrait en décembre 1968. En 1961, il effectue la première escale d'un paquebot à Moroni (Comores) depuis la guerre. En 1963, il est repeint avec un « faux col » blanc, supprimant ainsi le liston blanc de la coque. Il fut vendu le 24 décembre 1968 à Efthymiadis et renommé Knossos.

Le 3 mai 1973 en route du Pirée à Limassol un incendie se déclara dans la machine; les 186 passagers et 26 hommes d'équipage seront évacués par les canots et le feu sera éteint par l'équipage resté à bord. Il sera remorqué au Pirée, désarmé et vendu à la démolition en 1976.

Yves Boyer-Vidal

Un ami cher nous a quitté : Yves MOTAIS de NARBONNE

Notre Ami Yves Motais de Narbonne nous a quitté fin août 2014. C'est un ami fidèle depuis 2000, année où il a adhéré à notre association. Sa famille, originaire de Rennes, est partie au 18ème siècle à l'île Bourbon, île de la Réunion maintenant, où ses membres ont eu des rôles importants. Rappelons qu'il a été dans la vie active Contrôleur Général des Armées. Il a été nommé commandeur de la Légion d'Honneur, grande croix de l'Ordre National du Mérite, croix de Guerre des TOE, croix du Combattant et a reçu la médaille de l'Aéronautique.

Dans notre association, il y a donc maintenant quatorze ans, il a assisté à la quasi- totalité de nos conseils d'administration et de nos conférences. Au cours de celles ci ces interventions étaient toujours intéressantes. Rarement d'accord avec nos conférenciers sur tout ce qui été dit sur l'île Bourbon il intervenait avec passion pour rétablir certains faits où ses ancêtres avaient participé activement. Cela donnait lieu à des discussions animées avec les participants à nos conférences et nous permettait de compléter nos connaissances sur l'histoire des Mascareignes.

C'est un Ami fidèle que nous perdons et qui va maintenant beaucoup nous manquer. Qu'il trouve paix et sérénité dans les Cieux.

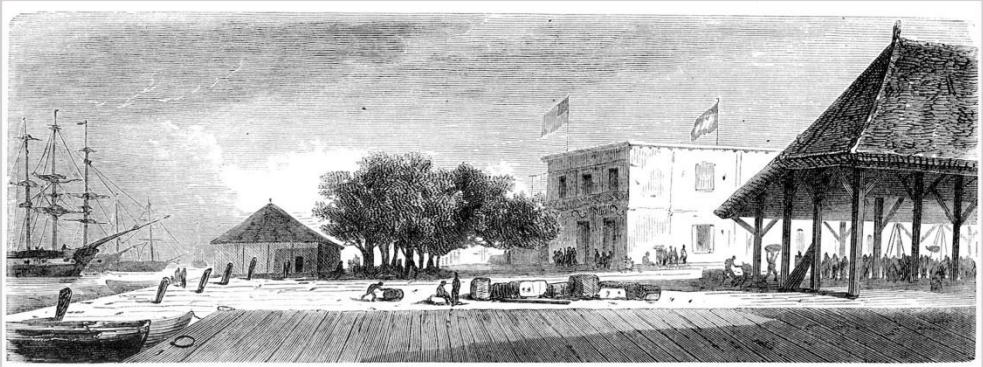
Pierre-Loïc de Kerdaniel

ÉVÈNEMENTS À VENIR

- **Projet de visite à Gravelines, près de Dunkerque pour voir le chantier du Jean-Bart.** Nous serions reçus par Monsieur Cardin, responsable de l'association « Jean-Bart » et auteur de l'article. La visite pourrait durer une journée.

- **Le projet d'évènement commémoratif du Tricentenaire de l'arrivée des Français sur l'Île Maurice (1715-2015)** est prévu le lundi 15 juin 2015 à Saint-Malo conjointement avec la Société d'histoire et d'archéologie de l'Arrondissement de Saint-Malo. Il y aurait des visites le dimanche (malouinière, hôtel d'armateur, …), dépôt de gerbe et conférence le lundi à l'auditorium de la CCI. L'acheminement sera libre, mais nous réserverons dans un hôtel commun. Il faudrait être au moins 20 membres. Merci de contacter Daniel Lesguillier d'ci le 15 décembre si vous envisager de participer à cet évènement. Il pourra mieux prévoir l'organisation.

- Il est prévu fin 2015 une **conférence de M. Tugdual de Langlais sur son ancêtre Jean Peltier (1734-1803)** armateur nantais, entrepreneur et aventurier. Elle sera organisée par Pierre-Loïc de Kerdaniel et aura lieu à la maison des Associations.



Le quai, à Port-Louis. — Dessin de E. de Bérard d'après nature.

Association régie par la loi du 1er juillet 1901
Siège social : 41 boulevard Exelmans 75016 PARIS
Adressse postale : Chez Daniel Lesguillier
29 avenue du Maréchal Leclerc 50610 JULLOUVILLE

Site : www.labourdonnais-association.org
Email : amisdemahedelabourdonnais@gmail.com

Bureau de l'association :

Président : Bernard de La Bourdonnaye
Secrétaire général : Daniel Lesguillier
Trésorier : Jean-Paul Guilhamon

Bulletin imprimé par l'association

Directeur de la publication :
Bernard de La Bourdonnaye
Rédacteur en chef : Daniel Lesguillier