

Le 30 novembre 1767- Poivre au ministre : état des deux ports, projets

Un document des Archives Nationales. A.N. Col C/4/18, f°238

Etat des deux ports, Port-Louis et Port-Bourbon. Raisons de préférer le Port-Louis. Bassins, bâtiments embarcations, personnels. Aménagements à réaliser et dépenses à prévoir.

A l'Isle de France, le 30 novembre 1767

Monseigneur,

Nous avons trouvé le port du Nord-Ouest de cette île, communément appelé le Port-Louis, dans un état de dépérissement et d'abandon difficile à peindre. Non seulement on y a négligé l'entretien des quais qui l'environnent en partie, mais on y a laissé couler quatorze gros vaisseaux dont quelques-uns étaient remplis de fer et de canons, et tous de lest. Ces carcasses forment aujourd'hui autant de hauts-fonds qui resserrent extrêmement le port, et y forment des écueils. Les vases se sont rassemblées autour de ces carcasses, et en augmentent toutes les années le volume.

Si l'on tarde encore quelques années à se livrer sérieusement au curage de ce port, si l'on ne procède incessamment à relever ces carcasses de bâtiments coulés qui embarrassent ses passes intérieures et les mouillages, le port du Nord-Ouest de cette île deviendra impraticable, et les Français auront perdu par leur négligence le plus beau présent que la nature leur avait fait dans cette île. Déjà ce port qui contenait autrefois aisément soixante et quatre-vingt vaisseaux, ne peut plus en contenir avec sûreté que douze à quinze.

Le port du Nord-Ouest est le seul qu'il convienne d'établir et de conserver par la raison que celui du Sud-Est, qu'on nomme ici Port-Bourbon, à proprement parler, n'est pas un port.

Suivant l'ordre que vous en aviez donné, Monseigneur, dans nos instructions, nous l'avons été visiter avec l'ingénieur du Roi et les officiers de mer les plus expérimentés qui se sont trouvés ici. Nous y avons vu une baie immense qui n'est fermée que par une [illisible] de récifs affreux qui ne saurait mettre les vaisseaux à l'abri du trait du vent. L'intérieur de cette baie est rempli de hauts-fonds, de pierres et de corail qui ne permettent point aux vaisseaux d'approcher assez de terre pour pouvoir se mettre sous la protection des batteries. Les canots même ne peuvent aborder à terre qu'à la pleine marée. Malgré le récif qui paraît fermer l'entrée de ce port, ou plutôt cette grande baie, on éprouve dans l'intérieur, même en temps calme, une houle considérable qui annonce que dans les coups de vent, il n'y aurait pas de sûreté pour les vaisseaux, et que dans les fortes brises même, il serait impossible à des bateaux d'aller et de venir du vaisseau à terre, ce qui retarderait beaucoup le service.

Ce qui doit éloigner toute idée d'établir jamais le port du Sud-Est, c'est la difficulté d'en sortir. Les vents régnant ici toute l'année de la partie du Sud-Est, il faut quelquefois attendre, des mois entiers, quelques heures de vent favorable pour sortir du port dont l'ouverture est exactement au Sud-Est.

Les vaisseaux qui seront dans le cas de venir ici, tels que des escadres ou des vaisseaux de commerce de la Compagnie des Indes, ne viendront ici qu'en relâche, et avec la destination de poursuivre jusqu'aux grandes Indes, or vous savez, Monseigneur, que les mers des Indes sont sous l'empire des moussons, que pour aller chercher les côtes, soit Malabar, soit Coromandel, il y a nécessité de profiter des vents de mousson qui commencent et finissent dans des temps réglés par un ordre supérieur auquel il y a nécessité de se conformer. Une escadre qui serait ici renfermée dans le port du Sud-Est, à la fin du mois d'août, par exemple, et qui, ayant sa destination pour Pondichéry, n'aurait pas un jour à perdre pour profiter de la fin de la mousson, et se trouverait néanmoins arrêtée par des vents de Sud-Est constants dans le port Bourbon pendant un mois. Une telle escadre manquerait forcément ses opérations pour le reste de l'année, et se consumerait ici en frais.

Le port Bourbon présente dans son intérieur une multitude d'anses où l'on peut débarquer. Il faudrait fortifier toutes les pointes avancées qui forment ces anses, ce qui occasionnerait des frais im-

menses en fortifications, et presque toutes les pointes sont dominées par des monticules les uns au-dessus des autres, ce qui rend tout projet de fortification impraticable. Toutes ces raisons sont plus amplement détaillées dans le procès-verbal dressé au sujet de ce port, lors de la visite que nous en avons faite.

Ce furent sans doute les raisons ci-devant qui déterminèrent autrefois M. de La Bourdonnais à abandonner le port du Sud-est qui avait été établi le premier, où, malgré le grand intérêt qu'il avait de conserver le principal établissement, il le transporta néanmoins au port du Nord-Ouest.

Ce dernier port est sans contredit le meilleur. Il est le mieux fermé, les vaisseaux en sortent en tout temps, l'entrée en est difficile à l'ennemi, et facile au possesseur, il est plus aisé de le fortifier et de le défendre, quoiqu'il y ait encore beaucoup à faire. Il y a néanmoins déjà un grand établissement de fait, et si l'ancienne administration de la Compagnie avait entretenu ce port, seulement dans l'état où la nature l'avait donné, il y aurait aujourd'hui peu d'ouvrage à y faire ; mais la négligence de cette administration a été telle que le curement de ce port exige aujourd'hui des frais considérables.

La nécessité de faire cette dépense est urgente, Monseigneur, mais je n'ai pu encore avoir un calcul de la somme totale à laquelle elle montera. Il serait même très difficile de vous présenter à ce sujet aucun calcul. Lorsqu'on aura levé une ou deux des carcasses coulées dans le port, alors on pourra calculer, et, en attendant, je prends la liberté de vous demander une somme quelconque, au moins pour commencer cet ouvrage, et pour l'entamer, de manière à être en état de pouvoir vous offrir un tableau de la dépense totale.

Les quarante mille livres destinées à cet ouvrage dans [l'état] de dépense pour cette année, ne pourront être employées à cet objet. Ils ne suffiront pas à beaucoup près à l'entretien seul du port. Cette dépense n'avait pas été prévue dans notre état, j'ai même été quelque temps embarrassé sur le parti que je devais prendre au sujet de la prise de possession du port : ne trouvant rien de positif à ce sujet dans nos instructions, nous avons différé la prise de possession jusqu'au premier de septembre, dans l'espérance que les vaisseaux que nous attendions nous apporteraient quelque ordre de votre part sur cet objet. Mais quoique nos instructions ne s'expliquent pas formellement sur le port, nous avons cru ne pouvoir le laisser à la Compagnie qui ne doit plus être considérée dans cette île que comme y représentant un corps de négociants. D'ailleurs les préposés de cette Compagnie avaient des ordres de leurs commettants de remettre le port aux administrateurs du Roi, le premier de septembre au plus tard. D'un autre côté, nous avons reconnu que le port ne pouvait que dépérir davantage en restant entre les mains de la Compagnie ; que si nous la forçons de le garder, elle n'y réserverait en hommes et en ateliers que le juste nécessaire pour le service de ses vaisseaux ; que ce port une fois dépourvu plus qu'il ne l'est aujourd'hui d'hommes de mer et de bateaux, il serait très difficile de le remonter au besoin, dans une île où les moyens de toute espèce manquent ; que dans le cas où une escadre royale arriverait ici, nous serions hors d'état de lui donner les secours nécessaires pour une prompte expédition ; que le peu de secours qu'on pourrait dans ces circonstances obtenir de la Compagnie pour les vaisseaux de Sa Majesté, coûterait fort cher.

D'après ces réflexions, nous nous sommes déterminés à prendre possession du port, et avec ce port, tous les bateaux, goélettes, chaloupes et chalands nécessaires pour ce service, le ponton, un bot de cinquante tonneaux employé aux voyages de Rodrigues, et tous les ateliers dépendant du dit port.

Cette prise de possession nécessaire dans les circonstances, a entraîné après elle le choix de quarante-quatre officiers marinières ou ouvriers, absolument nécessaires au service du port et des ateliers, tels que pilotes, maîtres patrons de goélettes, de chaloupes, charpentiers, tonneliers, voiliers, forgerons et autres ; outre ces hommes blancs arrêtés et entretenus au compte du Roi, il a fallu choisir trois cent vingt noirs de marine de tous métiers, lesquels, en y comprenant leurs femmes et leurs enfants, font un nombre de près de six cents esclaves que nous avons choisis sur tous ceux de la Compagnie pour le compte du Roi.

Tous ces hommes ensemble causeront une dépense annuelle d'environ soixante mille livres, comme vous le verrez, Monseigneur, par l'état ci-joint auquel j'ajoute les états de toutes les embarcations prises avec le port, des ateliers qui en dépendent, et des ustensiles nécessaires au service et passés en compte du Roi au moment de la prise de possession.

Quoique nous ayons arrêté pour le service du Roi tous les bateaux qui étaient dans le port, il nous en faudrait au moins une fois autant, et il serait fort heureux que les embarcations dont vous avez ordonné la construction au port de Lorient pour être envoyées, nous parvinssent cette année. Les besoins du service sont prodigieusement multipliés dans ce port ; il faut des chaloupes, des chalands, des puits à l'eau¹ pour le service des vaisseaux ; il faut des chaloupes pour communiquer avec le moulin à eau construit sur la Grande rivière, à l'entrée de ce port, qui seul fournit les farines qui consomment ici du blé du cru du pays ; il faut des chaloupes pour nous apporter la chaux qui se cuit au vent de l'île dans le lieu où le corail et les bois sont plus abondants. Il faut des goélettes pour aller et venir sans cesse au port du Sud-Est, à Flacq et aux autres endroits où il y a des magasins établis pour y faire des amas de blé du cru de l'intérieur de l'île.

Je vous prévien, Monseigneur, que les embarcations de toute espèce que nous avons arrêtées ici pour le compte du Roi, sont dans un état de délabrement qui exige des réparations continuelles, et qu'elles demandent à être remplacées par d'autres et en plus grand nombre. Ce besoin forcé augmentera encore nos dépenses.

J'ai l'honneur de vous prévenir également que tous les ustensiles anciens qui étaient dans le port tels que cordages, câbles, grelins, étaient en grande partie usés, que nous avons été obligés d'en prendre de neufs dans les magasins de la Compagnie, comme vous le verrez par l'état que j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint.

Mais comme les magasins de la Compagnie sont très mal fournis, et que tout ce que nous y prendrons pour le compte du Roi, y sera toujours très cher, je prends la liberté de joindre ici un état de demandes de tous les effets de marine nécessaires au service du Roi dans le port. Je vous prie instamment de vouloir bien en ordonner l'envoi.

Le Roi avait nommé pour faire ici les fonctions de capitaine de port, le Sr Mingard qui les exerçait depuis de longues années au service de la Compagnie. Le choix était excellent, mais le Sr Mingard, rappelé en France pour des affaires de famille, a demandé à M. le Commandant et à moi, la permission de repasser en Europe, et nous a présenté pour le remplacer le Sr Mervin², son neveu. C'est un excellent homme de mer, très zélé pour le service dont il entend parfaitement le détail, et qui remplit très bien la place de capitaine de port. Je vous demande, Monseigneur, une commission pour lui en cas que le Sr Mingard, son oncle, ne puisse revenir. Je crois que dans l'état où sont les choses, tout étant ici d'une cherté extrême pour les besoins de la vie, les appointements que vous avez alloués au capitaine de port ne sont pas suffisants pour un officier qui travaille beaucoup et dont le service est très fatigant, qui est obligé de faire souvent de la dépense pour la réception des officiers qui arrivent ici.

Vous aviez nommé pour lieutenant de port le Sr de Longchamp dont la Compagnie vous avait donné le nom, quoique depuis plusieurs années cet officier eut quitté le service de la marine pour se rendre cultivateur après avoir eu le malheur de perdre dans le port un vaisseau de la Compagnie qu'il y introduisait. En attendant vos ordres pour cette place, M. le Commandant et moi, avons nommé pour faire fonction de lieutenant de port, le Sr de Laroche-[*illisible*], très bon officier de mer pour lequel Madame de Rochoüar vous a demandé vos bontés.

Cet officier étant tombé dangereusement malade au point de douter de son retour à la santé, le service a exigé que nous nommions un enseigne de port. Nous avons choisi en attendant vos ordres, le Sr Marcaye que nous avons trouvé attaché au service du port en cette qualité, et qui a la réputation d'un très bon officier. Nous lui avons alloué les mêmes appointements qu'au lieutenant de port. Vous me permettez, Monseigneur, de vous représenter que ces appointements ne sont pas suffisants pour les faire vivre au prix où sont aujourd'hui les denrées dans cette colonie. Ils auront bien de la peine, en y mettant la plus grande économie de se [*illisible*] quinze cents livres d'appointements chacun. Il me paraît absolument nécessaire qu'il y ait ici trois officiers de port.

Je suis avec respect,

Monseigneur,

¹ Puits à l'eau ; ce sont des puits faits de bois de tec, aux Indes ; on s'en sert pour conserver l'eau à boire, au lieu de futailles.(Encyclopédie méthodique : Marine,1787)

² Mervin ou Merven. Un dossier personnel aux archives coloniales A. N. Col E 310 : Merven, Joseph Etienne

Votre très humble et très obéissant serviteur.

Poivre

Au Port Louis, Isle de France, le 30 novembre 1767

* * *