

Récit par Alexis Rochon d'une campagne hydrographique
La nouvelle route des Indes du chevalier Grenier
(30 mai – 6 octobre 1769)

Extrait de *Voyage à Madagascar, à Maroc et aux Indes orientales*
par Alexis Rochon: Tome 2, An X de la République.

*

En 1769 (30 mai – 6 octobre), Alexis Rochon, astronome de marine, participe à une mission hydrographique de reconnaissance d'une nouvelle route plus directe, pour se rendre aux Indes depuis l'Isle de France. Le Chevalier Grenier qui avait eu l'idée de cette nouvelle route, était chargé de l'expérimenter. Grenier commandait la corvette *l'Heure du Berger*, lui était adjoint la corvette *le Vert Galant* [*Verd Galand*], commandée par le lieutenant de frégate Lafontaine. Le chevalier Du Roslan qui devait commander une mission hydrographique aux îles Amiantes et Seychelles l'année suivante participait à cette campagne de découverte.¹

Au retour de l'expédition, Rochon émit plusieurs objections sur l'intérêt de cette nouvelle route. Durosland en 1770, puis Kerguelen en 1771, furent chargés de refaire le même parcours pour confirmer son intérêt, leurs jugements furent mitigés. Dans ce récit bien tardif (an X), Rochon s'est rangé à l'avis commun, alors que les avantages de cette nouvelle route maritime restent contestés par beaucoup de capitaines.

Dans son Discours préliminaire, (tome I, p. XLIII) Rochon résume sa contribution à cette mission : « Si la connaissance plus parfaite de l'archipel permet de tenter dans les deux saisons, une route plus directe: j'ose me flatter d'avoir eu quelque part à ce service rendu à la navigation, puisque j'ai été le premier à déterminer, par des observations astronomiques, la position des principaux dangers. Pour peu qu'on soit versé dans la science nautique, on sentira que ce genre de recherches est accompagné de dangers continuels. Les points principaux que j'ai déterminés sont les îles Sécheyles, la basse de Corgados, Salha de Maha, l'île de Diego-Garcia et les îles Adu. »

Une remarque : le 3 juin 1769 était un jour très attendu par les astronomes de tous les pays ; le passage de Venus devant le soleil les avaient conduit à traverser les mers pour se trouver aux meilleurs endroits pour cette observation. On est étonné que l'appareillage de l'expédition n'ait pas été retardé de quatre jours pour permettre à Rochon d'observer à terre, dans de bonnes conditions, le phénomène.

*

Chronologie du voyage² :

- Le 30 mai 1769, *l'Heure du Berger* et le *Verd-Galand* appareillent de l'Isle de France.
- Le 2 juin, vu l'écueil de Saint-Brandon.
- Le 5 juin, sur le banc de Saya de Malha.
- Le 14 juin, arrivée à l'île Seychelles (Mahé).
- Le 14 juillet, départ de l'île de Praslin, traversée des Maldives.
- Le 29 juillet mouillage à la cote Malabar.
- Le 6 août, mouillage devant Pondichéry.
- Le 23 août départ de Pondichéry, route à l'est.
- Le 9 septembre au large de Sumatra.
- Le 16 septembre, à la latitude 5°sud, longitude 90°, route plein ouest.
- Le 22-23 septembre, abandonné la latitude 5°sud, cap au sud.
- le 24 septembre en vu de Diego Garcia.
- Le 6 octobre 1769, arrivée au Port-Louis de l'Isle de France.

*

¹ C'est lui-même qui nous l'apprend dans la relation de sa mission sur *l'Heure du Berger* en 1770 : « pendant qu'avec M. le chevalier Grenier en 1769, j'ai observé 7° 14' à un quart de lieue dans le Nord de cette île ».

² Chronologie établie selon les éléments fournis par Grenier dans *Mémoires de la campagne de découvertes* et par Rochon dans *Voyage à Madagascar*.

Les vaisseaux qui partaient de l'Isle de France pour l'Inde, étaient forcés de prendre dans les deux moussons une route indirecte et longue pour éviter l'archipel d'îles et d'écueils qui sont situées au nord de l'Isle de France ; et le nombre et la position de ces dangers, moins connus alors, ne le sont pas encore aujourd'hui.

La seule inspection de la carte de l'Inde, la connaissance des vents et des moussons qui règnent dans ces parages, prouvent la possibilité d'abrèger la traversée qui sera plus courte dans les deux moussons lorsque les dangers et les écueils qui sont au nord de l'Isle de France seront mieux connus.

On sait que dans le sud de la ligne³, les vents de sud-est soufflent constamment depuis le huitième degré de latitude, jusqu'au vingt-huitième degré ; mais depuis le huitième degré jusqu'à la ligne équinoxiale, la mousson du sud-est se déclare en avril, c'est-à-dire, en floréal, et finit en brumaire ; la mousson de l'ouest lui succède, et elle finit lorsque celle de l'est recommence. Dans le nord de la ligne les moussons sont en sens inverses de celles de la partie du sud.

A l'époque où j'étais à l'Isle de France, les vaisseaux qui se rendaient à la côte de Coromandel, dans la belle saison, prenaient connaissance du cap d'Ambre, de l'île de Madagascar, passaient entre la basse de Patrom [Patram] et les Amirautés, coupaient la ligne dans le parage des 40 degrés de longitude⁴, et trouvant dans le nord de la ligne, la mousson de l'ouest, ils dirigeaient leur route de manière à se mettre à 100 myriamètres au vent des Maldives, par la latitude de 9 degrés, en observant de se tenir entre Keloé et Shewlipar ; ils allaient prendre sonde à la côte de Malabar, et le reste de leur navigation ne devoit plus être considérée que comme un vrai cabotage.

Sans doute, lorsqu'au lieu d'aller reconnaître le cap d'Ambre, on va directement chercher la sonde du banc des îles Sechelles, on se trouve, à moins d'accidents imprévus, plus promptement par la latitude de la passe des neuf degrés, et la traversée devient plus courte. Cette route est connue sous le nom de route de Boscawen, parce que cet amiral l'a faite avec son escadre. Elle n'est pas exempte de tous dangers à cause des écueils et des hauts fonds peu connus qui se trouvent dans ces parages.

Les vaisseaux qui partent de l'Isle de France, en nivôse et ventôse⁵, pour la côte de Coromandel, prenaient une route bien plus longue ; ils allaient chercher les vents d'ouest par le trentième degré de latitude ; ils se dirigeaient ensuite, pour couper la ligne, par le quatre-vingtième degré de longitude, afin de prendre connaissance de l'île de Ceylan. L'amiral d'Aché se réglant sur les avis de Joannis, et D'Après, avait suivi cette route en 1758 : sa traversée fut de cent trois jours. Parti de l'île de la Réunion dans la nuit du 3 au 4 février, il ne découvrit Ceylan que le 22 avril, et ce ne fut que le 26 du même mois qu'il jeta l'ancre dans la rade de Karical.

En brumaire et en frimaire⁶ la route est encore plus longue parce que la mousson de l'est est alors dans sa plus grande force dans le golfe de Bengale, et l'on est forcé de couper la ligne par les 85 à 90 degrés de longitude. Une remarque très importante et dont on est redevable au capitaine Grenier qui commandait les corvettes *l'Heure du Berger* et le *Verd Galant*, c'est que depuis le huitième degré sud jusqu'à la ligne, on ressent, depuis brumaire jusqu'en germinal, des vents d'ouest ; ces vents ne sont pas bien constants, il y a même des années où ils sont moins communs que dans d'autres ; mais le parage où l'on est le plus assuré d'en rencontrer qui sont de quelque force, c'est celui des quatre à cinq degrés. Le capitaine Grenier voulait et avait raison de désirer qu'on profitât de ces vents pour abrèger dans l'arrière saison la route de l'Isle de France à la côte de Coromandel, et certes ses vues à ce sujet ont été utiles à plusieurs navigateurs, particulièrement à l'escadre du général Suffren ; cependant il eût été prudent de faire bien éclairer cette route et de fixer la position et le nombre des îles et écueils situées au nord de l'Isle de France, afin d'atteindre avec sûreté la sonde du banc des îles Sechelles. Il aurait fallu encore faire parcourir avec quelques soins le parallèle des cinq degrés sud depuis Sechelles jusqu'au quatre-vingt-dixième degré de longitude, afin de s'assurer si depuis vendémiaire jusqu'en floréal, il y a fréquemment des vents d'ouest dans ces parages car les anciens navigateurs ont eu des doutes assez fondés à ce sujet.

³ La ligne : l'équateur.

⁴ Faute d'impression : au 40° on n'est pas en mer, mais en pleine terre d'Afrique, il faut lire 50°, écrit sans erreur « cinquantièmes degré de longitude » dans le préliminaire. (Il s'agit du méridien de Paris)

⁵ Janvier – février.

⁶ Novembre – décembre.

Nous allons rapporter avec exactitude ce qui s'est passé sur ce sujet, qui offre pour la navigation des Indes Orientales un intérêt majeur. Le commandant Steinauer et l'intendant Poivre, tous deux administrateurs recommandables par l'étendue de leurs connaissances et par la réunion des plus éminentes qualités, s'empressèrent de remplir les vues du ministre Praslin en chargeant l'enseigne Grenier d'aller reconnaître tous les récifs, écueils et îles situés au nord de l'Isle de France, mission épineuse et qu'on ne pouvait confier à un officier plus intrépide. Grenier commandait la corvette *l'Heure du Berger* ; on mit sous ses ordres une corvette encore plus petite, nommée le *Verd Galand*, dont le lieutenant de frégate La Fontaine [Lafontaine] avait le commandement. Par ordre du ministre, j'étais spécialement chargé de déterminer avec précision la position des îles et écueils que nous rencontrerions, et surtout ce qui avait un rapport direct aux progrès des sciences et de l'art nautique en particulier : le capitaine avait des ordres précis de me seconder de tout son pouvoir. Le 30 mai 1769, *l'Heure du Berger* et le *Verd-Galand* appareillèrent du port de l'Isle de France ; mais le 2 Juin, jour à jamais célèbre dans les fastes de l'astronomie, par le passage de Vénus sur le disque du soleil, la vigie aperçut du haut des mâts, à la pointe du jour, des brisants et des roches devant le vaisseau, depuis l'est nord-est jusqu'au nord-ouest : nous n'en étions qu'à deux myriamètres. La configuration de cet écueil nous prouva, par un plan que nous avions dans les mains, qu'il était le même que celui qui avait été reconnu par les bateaux le *Charles* et *l'Elizabeth*⁷. Le capitaine Grenier ne pouvant pas doubler cet écueil au vent, prit le parti de le prolonger sous le vent, et dès que nous eûmes atteint la baie que les récifs forment sous le vent, la mer devint belle : nous vîmes distinctement des plages de sable où il nous paraissait facile d'aborder. Sans l'espèce d'effroi que la rencontre imprévue de cet écueil causa, nous aurions sans doute tenté d'y aborder non seulement pour en déterminer l'exacte position mais encore pour y prendre des tortues de mer que nous apercevions sur la plage ; alors il aurait fallu se résoudre à y passer quelques jours à cause de la nouvelle lune qui eut lieu le 4, et l'on sait que les distances de la lune au soleil ne peuvent être observées dans des temps trop voisins des nouvelles et pleines lunes. La latitude de la pointe du sud de cet écueil est 16° 47', on peut compter sur l'exactitude de cette détermination ; je l'ai faite à vue de terre par un bon instrument. Ce dangereux écueil est hérissé de pointes de roches que des bancs de sables coupent par intervalle, il doit avoir vingt à vingt-cinq lieues d'étendue : nous avons reconnu dans la partie du nord six îlots détachés les uns des autres, ils sont entourés de brisants. Le plan dressé par les bateaux *le Charles* et *l'Elizabeth* n'en donne aucune notion, la variation de l'aiguille aimantée était d'environ 11°.

Le 4 nous rencontrâmes un banc fort étendu que l'on nomme Saya de Malha, ou Nape de Malheur, et le 13 du même mois nous mouillâmes au principal port des îles Sechelles par 4° 37' 15 " de latitude sud, et par 53° 13' de longitude. A l'orient du méridien de Paris l'aiguille aimantée ne déclinait plus dans ce port que de 10° vers l'occident : la position que je donne ici est le résultat d'un grand nombre d'observations que je fis à terre auprès de la pierre de prise de possession pendant le séjour d'un mois dans cette île qui n'était alors habitée que par les crocodiles, les tortues de terre et de mer, et des oiseaux sauvages. Je ne fatiguerai pas le lecteur du détail de mes observations ; je ne me permettrai pas même d'en faire sur la nature productive de cet archipel : depuis qu'elle est habitée, les Colons doivent la connaître, ainsi que les îles adjacentes, beaucoup mieux que moi ; mais pendant que le capitaine faisait caréner sa corvette, il fit faire une vergue d'un seul arbre d'un bois blanc dont le suc est laiteux et l'aubier assez semblable à celui de l'ébène. Ces arbres ont soixante-dix pieds de hauteur, et ce n'est qu'aux bois de nattes et aux arbres à pomme de singe qu'ils cèdent en grosseur et en hauteur. J'ai vu des arbres de bois de nattes qui avaient cinq pieds de diamètre et quatre-vingt pieds de haut. En général ces îles sont couvertes de bois de différentes espèces, la vue en est pittoresque, mais en descendant à terre le tableau n'en est pas si riant, ce n'est plus qu'un terrain sablonneux hérissé de montagnes dont l'accès est difficile et coupé de vallons tellement resserrés qu'on rencontre rarement des plaines d'un demi kilomètre de long.

L'on est surpris qu'un lieu aussi voisin de la ligne soit aussi tempéré : la position de cette île et la bonté de son port la rendent intéressante sous plus d'un rapport ; l'air y est pur, et lorsqu'elle sera habitée, on la délivrera de ces monstrueux crocodiles qui s'élancent sur les hommes qui ne sont pas sur leurs gardes. Nous avons couru quelques dangers de ce genre, mais ils étaient encore moins grands que ceux auxquels nous nous exposons en nous rendant fréquemment à terre tant de jour que de nuit, de la part des requins et des torpilles ; plusieurs hommes de notre équipage ont été blessés par ces animaux qui nous poursuivaient dès que notre canot était échoué pendant l'espace d'un demi myriamètre, chemin que nous étions forcés de faire dans l'eau pour atteindre le lieu où mon observatoire était placé. Mes instruments consistaient en un quart de cercle de Canivet de trois pieds de

⁷ Expédition de reconnaissance cartographique du bateau *le Charles*, commandant Jean Grossin, accompagné de la tartane *Elisabeth*, commandée par Lazare Picault en 1742 qui les mène à reconnaître les (Trois frères) Seychelles. (Base doc=> De 1742 à 1744)

rayon, une pendule de Gallonde, un sextant de Ramsden, et une lunette achromatique de douze pieds ; des thermomètres, des baromètres et un compas de variation.

Je regrettai fort d'être forcé de faire usage, dans le cours de mes voyages, d'un instrument aussi peu portatif qu'un quart de cercle de la dimension de celui que l'Académie de marine m'avait donné. De toutes les observations que je fis à Sécheles pour déterminer la longitude de cette île, celle sur laquelle on peut le plus compter, est l'observation d'une émergence du premier satellite de Jupiter qui eut lieu le 3 juillet à huit heures 1' 10" temps vrai ; le temps était très beau, ma pendule parfaitement réglée par des hauteurs correspondantes, et ma lunette achromatique de 12 pieds était excellente ; le même phénomène ayant eu lieu à Paris à quatre heures 28' 42", la différence des heures était donc de trois heures 32' 28", et en les réduisant en degrés, on aura pour la longitude 53° 7'.

On est redevable à l'ingénieur Barré d'un plan très exact et très détaillé du banc et de l'archipel d'îles qui entourent Sécheles. Dans le nombre de ces îles, il en est une qui mérite qu'on en fasse mention, c'est celle qui est connue sur les cartes sous le nom d'île de Palme⁸. Cette île est couverte d'une espèce de latanier qui porte un fruit fort recherché des Indiens, connu sous le nom de coco de mer ; c'est un gros coco d'une forme bizarre, l'enveloppe du fruit est épaisse et fibreuse : l'intérieur de la noix est rempli d'une substance laiteuse d'un goût amer. Les Indiens attribuent à l'amande de grandes vertus médicinales : ces cocos étaient d'un prix excessif avant l'année 1769, époque où l'ingénieur Barré reconnut ce fruit dans les forêts qui couvrent l'île de Palme : on divisait alors l'amande en petits morceaux, et on les vendait au poids dans les marchés de l'Inde et de la Chine. Ce fait est connu de tous les voyageurs. L'intendant Poivre ravi de la découverte du lieu où croissait naturellement ce fruit si renommé, nous chargea de visiter l'île de Palme, et de rapporter des jeunes plants de cette espèce de latanier, afin de les transplanter à l'Isle de France. Nous remplîmes avec zèle cette commission : nous fîmes plus, nous apportâmes pour le cabinet d'histoire naturelle de Paris, une grande palme de vingt pieds de longueur, et divers renseignements qui ont été accueillis avec intérêt.

J'apportai, à mon retour en Europe, à l'académicien Le Monnier le médecin, un beau coco de mer (car c'est ainsi qu'on le nomme) qui avait germé dans ma malle par la chaleur de la cale. Le germe fut sans doute altéré, car il cessa sa germination malgré les soins que ce savant botaniste prit pour le faire réussir. La forme de ce fruit et de son germe représentait des objets que la pudeur oblige de voiler, et cette singularité n'a peut-être pas peu contribué à la célébrité de cette noix, désignée par les botanistes sous la dénomination de *nux medica* : les Indiens le regardent non seulement comme un puissant contrepoison, mais encore comme un excellent remède pour les maladies vénériennes.

L'ingénieur Barré levant en 1769 les plans de l'archipel des îles Sécheyles, par commission spéciale de ce brave capitaine Marion, qui fut depuis dévoré par les anthropophages de la nouvelle Zélande, trouva à l'île de Palme, sur les bords du rivage, un fruit qu'il prit d'abord pour un coco de mer. Il le cacha soigneusement ; mais s'étant enfoncé dans le bois, il vit avec peine que la terre était couverte de ces fruits et des arbres qui les portaient. Ces arbres s'élèvent à la hauteur de cinquante pieds ; leur tête est couronnée de dix à douze palmes de vingt pieds de longueur en forme d'éventail ; chacune de ces grandes palmes est portée sur un pédicule de six pieds de longueur, et ce pédicule est échancré dans son contour. De l'aisselle des feuilles sort une panicule ramifiée dont les rameaux sont terminés par des fleurs femelles ; le pistil des fleurs donne, en mûrissant, un fruit qui, avec son brou, peut peser cinquante livres. En examinant attentivement cette forêt, Barré se persuada que le coco de cette île ne pouvait être le vrai coco de mer : il se borna à recueillir, par pure curiosité, une trentaine de noix que le célèbre Poivre déclara formellement être ce fruit si recherché aux Indes et dans toute l'Asie ; et dès lors il accéléra notre départ dans la vue d'obtenir à ce sujet de prompts renseignements.

On aurait pu tirer un parti avantageux de cette découverte, mais les Anglais ont su seuls profiter de cette nouvelle branche de richesse, et c'est encore ici le cas d'observer que les voyageurs ne savent pas toujours tirer avantage des productions nouvelles que le hasard leur fait découvrir.

En quittant l'île de Palme, j'observerai que les courants doivent se diriger vers les Maldives : en effet, les noix dont nous venons de parler, sont encore connues sous la dénomination de coco des Maldives : parce qu'on en trouve fréquemment dans ces parages.

L'île Sécheyles nous offrit environ quarante espèces d'arbres ou d'arbustes, parmi lesquelles nous trouvâmes des citronniers, des bois d'olives, de nattes à grandes et petites feuilles, le tacama-cha, l'ébénier, des palmiers, des lataniers, des cocotiers, des faux aréquiers, des palmistes, des mangliers, et des arbres à pommes de singe.

⁸ Nom donné à l'île Praslin par Lazare Picault en 1742. Ce n'est qu'en 1768-69 que l'expédition de Marion-Dufresne à laquelle participait Barré, rapporta des cocos identifiés à leur retour à l'Isle de France par Poivre comme étant le mythique coco de mer.

Cette île est peuplée d'aigrettes, de veuves, de poules bleues, de tourterelles, de perroquets et de pigeons. Le perroquet noir et le pigeon hollandais fixèrent plus particulièrement notre attention. Parmi les coquilles dont je fis une ample collection, je trouvai des cornets et des olives d'une grande beauté, des chicorées et une nérîte dentée, dont les amateurs de conchyologie font quelque cas.

Nous primes, le 14 juillet, notre point de départ de l'île de Palme, qui n'est qu'à sept lieues de Sécheyles, et nous traversâmes les Maldives le 28 entre Keloé et Sheulipar ; nous prolongeâmes la côte de Malabar, et en contournant Ceylan, nous fûmes au moment de nous perdre sur la petite Basse. Nous ne dûmes notre salut qu'à une ruse que je fus forcé d'employer pour faire revenir le capitaine d'une inadvertance que son extrême assurance rendait d'un danger éminent. Voici le fait, et je ne puis me permettre de le passer sous silence ; quelques égards que j'aye d'ailleurs pour un officier qui a rendu à la marine un service signalé en indiquant une route très abrégée pour se rendre dans l'Inde à contre-mousson. Cette route a été suivie depuis avec succès par l'escadre aux ordres du général Suffren et par plusieurs autres vaisseaux. Grenier, marin intrépide, mais trop ardent pour ne pas prendre quelque fois un parti peu réfléchi, s'était trompé dans l'aire de vent qu'il avait ordonné d'observer rigoureusement d'après le relèvement des montagnes du Lion et de l'Eléphant : un officier de l'état major voulut lui faire observer que notre route nous jetait pendant la nuit sur la petite basse ; Grenier, au lieu de vérifier sur sa carte l'assertion de cet officier, s'en offensa au point qu'ils ne fut plus possible de lui faire sentir le danger éminent qui nous menaçait : il n'y avait cependant pas un moment à perdre, lorsque je me décidai à tenter un moyen qui devait flatter son amour propre au lieu de le blesser. Je le persuadai qu'ayant dédaigné l'étude des méthodes graphiques en usage sur les vaisseaux, je ne voyais pas très clairement comment, par des relèvements, on trouvait sur les cartes à chaque instant la véritable position du vaisseau. Grenier étonné qu'une méthode si simple ne me fût pas familière, me dit obligeamment qu'il allait, en opérant sous mes yeux, me montrer avec la dernière évidence l'extrême précision de sa manière de diriger la route. Je lisais dans ses yeux la satisfaction qu'il ressentait d'avance de la leçon qu'il me préparait ; mais au lieu de me la donner, il en reçut une qu'il n'aura pas dû oublier pour le salut de ceux qui ont dû depuis servir sous ses ordres ; car dès qu'il eut commencé à pointer sa carte, il reconnut son erreur. Il jeta avec précipitation ses compas et il accourut donner l'ordre de virer de bord : il fit le signal, au même moment, au Verd-galand d'arriver à notre secours en cas d'accident. Nous n'eûmes pas achevé cette manœuvre que nous tombâmes dans les grosses lames qui entourent la petite Basse ; mais nous en fûmes quittes pour un coup de mer que nous essayâmes vers les neuf heures du soir, moment où nous cessâmes d'être hors de danger.

Le 6 août nous mouillâmes devant Pondichéry. Cette ville est la capitale des établissements français aux Indes orientales : sa situation est par 11° 55' de latitude nord, et par 78° de longitude à l'orient du méridien de Paris. Le roi de Visapour la céda à la France en 1672, en considération des services que le gouverneur Martin lui avait rendus. La conduite sage de ce gouverneur conserva cette capitale aux Français malgré les révolutions qui arrivèrent dans le Carnate par l'invasion du prince Sivagi. Cette ville célèbre est trop connue pour qu'il soit utile d'en faire ici la description. Nous ne fîmes dans cette capitale qu'un séjour assez court, car nous appareillâmes le 23 août, et le 25 du même mois nous aperçûmes à la mer une très belle comète dont la queue embrassait dans le ciel une étendue très considérable : elle était près d'Aldebaran, et dans le sud des pléiades.

Le 4 septembre la queue de la comète occupait un plus grand arc ; elle était très brillante, et à trois heures dix-huit minutes du matin, elle était à 14' à l'ouest de Y de l'épaule d'Orion ; nous étions ce jour-là pris de calme sous la ligne équinoxiale. Le neuf septembre nous nous trouvâmes à peu de distance de Sumatra, ayant eu dans notre point une erreur de 120 lieues, en comparant notre longitude estimée avec celle que j'observai par des distances de la lune au soleil. Il faut que les courants soient bien violents dans le golfe de Bengale pour donner de telle différence à l'est dans un laps de tems aussi court.

Le 16 septembre étant par la latitude de 5 ° sud et par 90° de longitude, le capitaine Grenier se détermina à parcourir ce parallèle jusque par le soixante-sixième degré. A cette route nous devons avoir connaissance des îles Adu.

Le but du capitaine en suivant ce parallèle, était d'éclairer le navigateur sur une route à laquelle il attachait la plus grande importance, et ses vues à cet égard ont eu du succès. C'est une justice que je me plais à lui rendre, et certes, mon témoignage ne doit pas paraître suspect, puisque dans le tems j'ai formé des doutes sur la nature des vents qui règnent dans l'arrière saison dans les parages de la partie du sud qui avoisine la ligne équinoxiale.

Nous devons le dire, le long espace du parallèle de cinq degrés que nous avons parcouru, ne nous a présenté aucun danger depuis le quatre vingt-deuxième degré de longitude, jusqu'au soixante-

sixième : il est vrai que nous nous sommes adroitement un peu écartés de notre route, lorsque nous avons soupçonné être dans le parage des îles Adu : il fallut encore user de ruse et mettre en défaut la surveillance du capitaine pour nous tirer du danger dont nous étions menacés.

Les îles Adu furent reconnues par le capitaine Moreau, commandant le Bot *le Favori*, qui fut expédié de l'Isle de France pour annoncer au gouverneur Lally et au général d'Aché l'arrivée au cap de Bonne-Espérance d'une escadre française commandée par le général l'Eguille. [... *récit non reproduit.*]

Les îles Adu forment une baie presque circulaire, dont la circonférence est d'environ six lieues. La chaîne qui les lie pour former ce bassin, est un récif qui se découvre à marée basse. L'on peut assez facilement communiquer d'une île à l'autre, car la chaîne n'est interrompue que dans la partie de l'ouest : cette interruption forme la passe et l'ouverture du bassin. Cet archipel est composé de douze îles très basses, sur lesquelles on ne trouve ni trace de tortues de mer et de terre, ni eau potable. Le navigateur qui voudra suivre comme nous, le parallèle des cinq degrés sud, doit se tenir sur ses gardes aux approches du soixante-douzième degré de longitude. Il m'est pénible de faire ici mention du moyen que j'employai pour éviter ces dangereux écueils. Ce qui nous était arrivé à Ceylan, nous traça la marche que nous avions à suivre. Aussitôt que mes observations de longitude me montrèrent que nous étions près du soixante-douzième degré, nous altérâmes notre latitude, parce que, malgré toutes nos instances, le capitaine s'opiniâtrait à suivre le parallèle de cinq degrés, toutes voiles dehors la nuit comme le jour. Cet officier était indisposé, et il désirait fortement terminer promptement sa mission. Nous crûmes donc qu'il était nécessaire de lui persuader que les courants nous avaient entraînés au nord d'environ vingt minutes en vingt-quatre heures.

L'instrument du pilote ayant été à dessein dérangé, mon observation de la latitude ne put pas être exposée à aucun contrôle ; ainsi elle détermina le capitaine à changer tellement la direction de la route, que nous dépassâmes dans la nuit du 20 au 21 septembre, cet archipel que le navigateur prudent doit chercher à éviter, lorsque les ombres de la nuit ne lui permettent pas de distinguer un écueil qui, comme nous l'avons dit, embrasse du nord au sud une étendue assez considérable. Quoique nous n'ayons pas vu les îles Adu, nous croyons devoir prévenir le navigateur qu'il doit les rencontrer par les cinq degrés six minutes de latitude, et par le soixante-douzième degré de longitude ; ce sont mes observations de distance de la lune au soleil, faites le 21 et les jours consécutifs, qui leur assignent cette position : elle est défectueuse dans la plupart des cartes.

Dès que nous eûmes atteint le soixante-sixième degré, le capitaine perdit enfin l'espoir de les rencontrer. Il quitta le parallèle de 5°6', et il fit tenir le plus près du vent pour se rendre directement à l'Isle de France. Le 24 nos vigies annoncèrent à huit heures du matin, la vue de terre ; c'était l'île de Diego Garcia ; nous l'attaquâmes par la partie de l'est, et nous la prolongeâmes sous le vent, à la distance d'un quart de lieue : à midi nous trouvâmes dans la partie du nord l'ouverture d'une grande baie qui a deux passes formées par trois îlots. J'observai la latitude et je trouvai que la pointe du nord de l'île est par 7° 14'. Plusieurs observations de distances de la lune au soleil, faites avec soin, m'ont donné 68° 10' pour sa longitude. Nous voulûmes entrer dans la baie, mais ayant abordé le *Verd-Galant* qui était à l'ancre, nous manquâmes, par l'effet des courants, la première passe. Nous essayâmes d'entrer par la seconde ; la diminution fut si subite dans le brassage, que le capitaine jugea nécessaire de faire arriver et de prolonger la partie du nord nord-ouest de l'île. Nous y avons inutilement cherché un mouillage : nous n'étions cependant qu'à une encablure du rivage, et nous distinguons à la vue les traces de tortues sur le sable.

L'île de Diego-Garcia est peu élevée ; elle est couverte et bordée de cocotiers dans toute son étendue ; son circuit peut avoir douze lieues, mais elle n'a pas un quart de lieue dans sa plus grande largeur : elle forme une très vaste rade qui a quelque ressemblance à un fer à cheval. La profondeur de cette rade est au moins de quatre lieues. Nous avons su depuis qu'elle pouvait contenir un grand nombre de vaisseaux de guerre, qui y seraient d'autant mieux mouillés, que la mer est dans ce grand bassin toujours calme. C'est La Fontaine [Lafontaine], commandant le *Verd-Galant*, qui fut chargé spécialement après notre voyage, d'aller la visiter, et nous tenons de cet officier un plan et une description de cette île que nous abandonnâmes sans reconnaître la partie du sud.

Nous dirigeâmes notre route sur l'Isle de France, où nous arrivâmes le 6 octobre.

[*Fin de l'extrait*]

* * *