

# Mémoire de M. de Tromelin : aménagements portuaires à l'Isle de France

Présenté au ministre le 20 juillet 1770

-----  
Un document des Archives Nationales. A.N. Col C/4/27, f°141

Le chevalier de Tromelin était passé à l'Isle de France en juillet 1768, commandant la flûte du roi *la Normande*. Il lui avait été confié le soin d'étudier les aménagements portuaires susceptible d'y être réalisés, et de les entreprendre. Il quitte la colonie en avril 1770 et présente au ministre son mémoire le 20 juillet.

Il se réembarquera pour l'Isle de France sur *le Berryer* commandé par Kerguelen, le 26 avril 1771, et sera rendu à pied d'œuvre dans la colonie le 19 août.

=====

## Mémoire sur les ports de l'Isle de France et la nécessité de l'établissement d'un port de sûreté

-----

L'Isle de France n'offre que deux baies propres à contenir de gros vaisseaux. L'un nommé le Port Louis, est dans le Nord-ouest de l'île, et l'autre, nommé le Grand Port, est situé dans le Sud-est. On conçoit que le Port Louis étant à l'abri des vents du Sud-est qui règnent toute l'année dans ces parages, a dû être préféré à cause de sa position et de la facilité d'en sortir.

Je me propose de traiter dans ce Mémoire de l'état actuel du Port Louis, des moyens de le réparer, et de l'établissement d'un port de sûreté.

On est redevable à M. de La Bourdonnais de presque tous les travaux utiles qui ont été faits jusqu'à ce jour à l'Isle de France. Ceux qui lui ont succédé dans l'administration de cette colonie n'ont rien entrepris pour la conservation de ce port. Cette négligence si pernicieuse tendait à sa perte presque totale. Quatorze carcasses y sont coulées, les unes par les accidents qu'y occasionnent les ouragans, les autres faute de précaution. Les vases accumulées ont comblé le chenal, formé des bancs : voilà l'état actuel du Port.

Un port comblé de vases et de carcasses coulées ne sont cependant pas des difficultés insurmontables. Les dépenses, même dans ce pays, n'approchent pas de ce qu'elles seraient en Europe, parce que la main-d'œuvre y est à grand compte ; ainsi cet objet n'a rien d'effrayant. L'inspection des plans que je joins à ce mémoire rendent les choses que j'ai à dire sur ce sujet plus palpables : c'est détruire le mal que de l'attaquer par sa racine. Les vases qui comblent le port sont produites par les pluies abondantes de la mauvaise saison, et par leur réunion dans le Port.

Je propose de les détourner du chenal que l'on a à cœur de rendre profond, et de pratiquer à cet effet des jetées indiquées en lignes jaunes sur le plan. Cet ouvrage fait, on pourra travailler sans crainte que les vases continuent à s'accumuler.

De toutes les carcasses marquées sur le plan, il n'y en a que cinq qui soient nécessaires de relever [sic], et ce n'est pas une difficulté insurmontable.

Il ne reste donc pour rendre ce port dans son état primitif, que de faire des cure-molles et des gabarres à clapet, en nombre suffisant pour terminer cette entreprise dans un temps donné.

Je viens de détailler tout ce qui est à faire pour rétablir le Port Louis, mais les connaissances particulières que j'ai acquises de la position de ce port et de l'intempérie des saisons, m'ont fait voir qu'il était insuffisant pour la sûreté des vaisseaux pendant l'hivernage. Les raisons qui peuvent étayer ce que j'avance ici, tiennent plus à une malheureuse expérience qui a fait éprouver la perte d'un grand nombre de vaisseaux, qu'à l'exposé physique de l'endroit. Il suffira de dire que le port n'étant pas

totale­ment fermé, la mer y devient très grosse lors des ouragans, que le chenal est fort étroit, et que les vases qui le forment de chaque coté, étant assises sur du roc ou du corail, se délaient facilement lorsque les ancres viennent à faire une grande force ; ce qui occasionne nécessairement la perte des vaisseaux.

Fort occupé de cette idée, mes recherches m'ont fait trouver une anse dans le Port Louis même, qui obvie singulièrement bien à tous les inconvénients que je viens d'exposer. Cette anse est indiquée sur le plan par le Trou Fanfaron, situé sur la partie droite de l'hôpital. J'en ai levé le plan avec tout le soin dont je suis capable, et me suis confirmé, malgré les préjugés reçus, qu'il n'y avait point de roche qui en fermait l'entrée, et qu'elle serait praticable pour une escadre de dix vaisseaux de guerre du premier rang et de plusieurs frégates.

Ma première occupation a été de sonder scrupuleusement toute son étendue, avec une sonde de fer de 25 pieds, et de m'assurer par là de la profondeur qu'on pourrait se procurer. J'ai ensuite indiqué des moyens de détourner les eaux qui pourraient le combler de nouveau de vases.

Le Trou Fanfaron dans l'espace qui doit contenir des vaisseaux, ce qui est susceptible d'être curé, a environ 300 toises, de largeur moyenne 60. L'épaisseur moyenne des vases à enlever, deux toises et demie, On aura donc pour la quantité des toises cubes à retirer, 45000 toises ; or on sait par expérience qu'une cure-molle de 50 pieds de long sur 24 de large, servie par 6 gabarres à clapet, serait près de 4 ans à enlever ces 45000 toises cubes. Si l'on joint à ce travail celui du port, qui est pour le moins aussi considérable, il deviendrait d'une longueur infinie.

L'établissement du port de sûreté a cela de particulier que par sa position, il n'exige de dépenses urgentes que celles de l'approfondissement. Il est exactement fermé à tous les vents, et forme[ra] un bassin des plus tranquille lorsque l'on aura établi solidement de chaque coté du rivage des ancres ou corps-morts.

Les magasins sont tout fais, les quais, les cales, les pontons se feront peu à peu, selon les moyens et le temps où l'on voudra faire entrer des vaisseaux.

Il me reste à rendre compte de ce qui a été fait sur ce que je propose dans ce mémoire, depuis le mois de juillet 1768 jusqu'au mois d'avril 1770, temps où nous avons quitté l'Isle de France.

On ne peut ignorer que lorsque le Roi prit possession de cette colonie, elle était dénuée de toute espèce d'approvisionnement ; ce n'a été qu'au mois d'août 1769 que j'ai pu commencer à faire construire les cure-molles et gabarres à clapet. Ce travail était commencé lors de l'arrivée de M. d'Arros qui en a pris la conduite. J'ai communiqué à cet officier les plans que j'ai levés du Port et du Trou Fanfaron. Je lui ai aussi fait part de toutes les recherches que j'ai eu occasion de faire pendant mon séjour à l'Isle de France.

L'approbation dont MM. les Administrateurs du Roi ont honoré mon travail me fait espérer qu'on trouvera que je n'ai laissé rien à désirer sur le parfait rétablissement du Port, et la sûreté des escadres qui dans la suite pourront y hiverner. La crainte de trop étendre ce mémoire, me fait supprimer des détails que j'ai remis à MM. les Gouverneur et Intendant.

Présenté au Ministre le 20 juillet 1770

[Signé] Le Ch. de Tromelin, lieutenant de vaisseau

**O**n vient de voir dans ce Mémoire l'idée générale de ce qui m'a paru le plus avantageux pour le rétablissement du Port, et la sûreté des vaisseaux qui seront dans le cas d'hiverner à l'Isle de France. Il n'est peut-être pas moins intéressant que j'expose l'ordre que je me propose de suivre dans l'exécution du travail.

Je l'envisage sous deux points de vue essentiels.

1° de nettoyer ce que j'appelle le Grand port (qui est celui où ont été les vaisseaux jusqu'à présent) et de détourner les eaux qui le comblent de vases.

2° d'approfondir l'anse qui indique pour port de sûreté.

En remplissant le premier objet, on doit avoir moins à cœur de nettoyer parfaitement la baie des carcasses qui y sont coulées, que de rendre le chenal assez profond et large pour y amarrer les plus gros vaisseaux à quatre amarres lorsqu'ils sont prêts à partir, puisque nous nous proposons un port de sûreté lorsqu'ils seront désarmés. Il faut donc, en même temps que l'on s'occupera de la construction de deux ou trois cure-molles et 12 à 15 gabarres à clapet, faire exécuter les jetées pour détourner les eaux. Ce travail n'empêche pas de s'occuper des appareils pour lever les carcasses qui sont voisines du chenal qui conduit au Port de sûreté si les moyens le permettent ; mais je regarde cet article comme le dernier, et j'ose même avancer, comme préjudiciable à la célérité de l'entreprise. Détourner les eaux et rendre le chenal profond, ce sont les points essentiels.

Le travail du Port de sûreté se fera en même temps, puisqu'il ne faut que des machines à curer pour en enlever les vases. On aura le temps de s'approvisionner des matériaux nécessaires pour la construction des quais et des cales.

Les carcasses coulées ne nuisent essentiellement que parce qu'elles sont un obstacle aux torrents qui se déchargent dans le port lors des pluies, et qu'elles forment des bancs de vases. Lorsqu'on aura détourné ces eaux, qu'aura-t-on à craindre de ce côté-là ? Le mal ne pourra plus s'accroître puisqu'on en aura tari la source. Ne sera-t-on pas plus à même d'entreprendre ce travail lorsque les ateliers du port seront mieux établis ?

On sait combien il est dispendieux par la quantité d'hommes blancs à soudoyer<sup>1</sup> et les approvisionnements d'appareils dans un pays aussi éloigné. Au reste, je n'ai qu'une réflexion à faire faire pour différer cette opération autant qu'il sera possible. Si en la place des carcasses qui nuisent le plus, (il n'en est aucune qui bouche entièrement la communication au Port de sûreté qu'on se propose) on supposait que ce fussent des rochers, regarderait-on pour cela ce port comme impraticable ? J'ose assurer que non. Ainsi, qu'on le suppose pour quelque temps, et qu'on aille au plus pressé. Je le répète donc, détourner des eaux comme il est indiqué, enlever les vases ; voilà le travail qui mène au but, et qui, je puis assurer, serait avancé si on en avait suivi le plan d'opération.

[Signé] Le Ch. de Tromelin, lieutenant de vaisseau

\* \* \*

---

<sup>1</sup> Soudoyer : payer une solde, rémunérer.