

*Bicentenaire
de la Prise de
l'Île de la Passe
et du
Combat Naval
du Port Impérial
Isle de France
1810 - 2010*

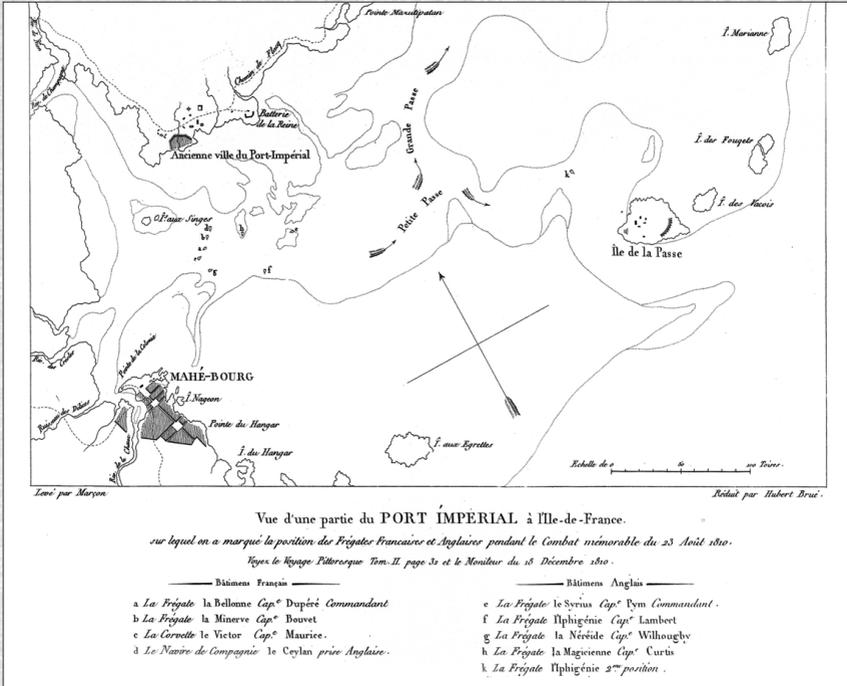


Jean Marie Chelin



Vue du Port Impérial prise de l'île de la Passe.
Photo de l'auteur.

Introduction	5
Prise de l'île de la Passe	6
Prise de La Néréide	17
Incendie de La Magicienne	18
Incendie du Sirius	19
Epilogue	21
Les Victimes	22
Les vaisseaux	
La Division Duperré	23
Les vaisseaux de la Royal Navy	25
Les décorés du Grand Port	28
Bibliographie	29



Carte du Grand Port levée par Marçon et réduite par Hubert Brué.

Source: Voyage pittoresque à l'île de France 1812 de Jacques Gérard Milbert.

Introduction

Le 7 juillet 1810, ce fut l'arrivée d'une vingtaine de navires anglais venant de l'île Rodrigue sur les côtes nord et ouest de l'île Bonaparte (île de la Réunion). Celle-ci fut prise le 8 juillet et un acte de capitulation signé le jour même. Quelques semaines plus tard le gouverneur anglais de l'île Bourbon, Robert Farquhar, informa son adjoint le Lieutenant Général Henry Sheehy Keating, de l'empressement du Capitaine Nesbit Willoughby de s'attaquer à l'Isle de France; ce dernier, un spécialiste de coup de main, avait déjà dirigé des débarquements sur plusieurs points de l'Isle de France vérifiant ainsi l'état des défenses et la réaction des défenseurs. Farquhar fit imprimer et confia à Willoughby des copies d'une proclamation destinée aux habitants de l'Isle de France dans laquelle il les informait des risques de guerre s'ils prenaient les armes contre les Anglais.

Une carte de l'Isle de France ainsi qu'une ébauche de carte du Port Impérial furent fournies au Capitaine Willoughby. Keating avait mis au point sa stratégie militaire concernant l'invasion de l'Isle de France. Celle-ci était basée sur l'utilité de prendre pied, dans un premier temps, sur l'Île de la Passe située dans le sud-est de l'Île de France à l'entrée du Port Impérial (Grand Port), et sur l'Île Plate, située au nord de l'Île. Il pensait ainsi contrôler deux points stratégiques permettant des incursions sur la côte mais sa méconnaissance de la date du retour de la division navale sous le commandement du Capitaine de vaisseau Victor Guy Duperré au Port Impérial, qu'il estimait être à six semaines de navigation de l'Isle de France, joua contre lui.



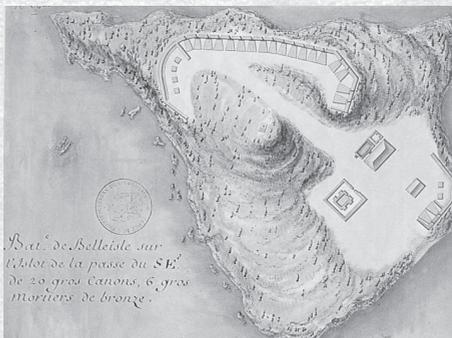
Photographie, par l'auteur, de l'Île de la Passe vue de la mer.

Prise de l'Île de La Passe

L'Expédition anglaise pour la prise de l'Île de la Passe prit la mer de l'Île de la Réunion le 28 juillet 1810 sous le commandement du Capitaine Samuel Pym. L'escadre était composée de la corvette *Le Staunch*, de la frégate de construction anglaise *Le Sirius*, armée de 30 canons, sous le commandement du Capitaine Samuel Pym; de *L'Iphigénie*, ancienne frégate française construite à Lorient en 1778 et capturée par les anglais en février 1795, réarmée de 32 canons et de 4 obusiers de 36 livres, sous le commandement du Capitaine Henry Lambert et de *La Néreide*, ex *Venus*, une frégate française construite à Saint Malo en 1778, capturée en décembre 1797 dans le golfe de Gascogne et incorporée à la Royal Navy. Elle était armée de 34 canons et était commandée par le Capitaine Nesbit Willoughby.

Des sondages et des incursions furent effectués sur les côtes de l'Isle de France durant une dizaine de jours et le 10 août, il fut décidé que *L'Iphigénie* resterait en croisière devant le Port Napoléon (Port Louis) tandis que *Le Sirius*, *La Néreide* et la corvette *Staunch* se dirigeraient vers le Port Impérial (Grand Port). Durant la nuit du 10 août eut lieu une première tentative de prise de l'Île de la Passe. 400 Soldats et marins embarquèrent

dans les chaloupes des frégates qui furent remorquées par la corvette *Staunch* mais l'état de la mer ne permit pas de prendre la passe et ceci malgré la présence d'un pilote. La tentative fut abandonnée et les équipages récupérés.

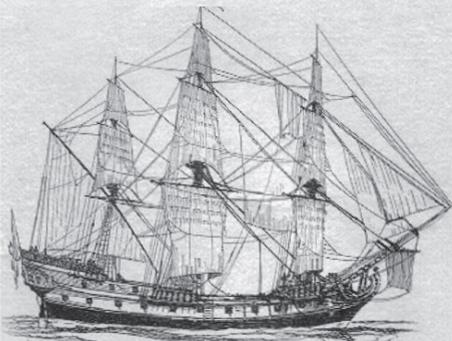


Carte de la Batterie de Belleisle sur l'Islet de la Passe.

Source: *Ile Maurice Ancienne isle de France de Philippe Lenoir Editions du Cygne*, Port Louis Ile Maurice.

L'Île de la Passe est un îlot composé de sable coralien concrétisé d'une superficie de 5 arpents et de 10 mètres au-dessus du niveau de la mer. Elle est située à 4,5 kilomètres des côtes. Sa position à l'entrée du Port Impérial permet de contrôler les mouvements des navires venant de l'est et particulièrement ceux empruntant la petite passe pour accéder au port. L'Île de la Passe était fortifiée et il y avait un bastion demi-circulaire portant 12 canons de 18 livres et 4 mortiers couvrant l'entrée du chenal, alors que 2 mortiers et 2 canons de 24 livres défendaient l'accès côté du Grand Mouillage. Le nombre de soldats français sur l'île est au moment de l'attaque anglaise, selon les Anglais, de 84 hommes de troupe et de 3 officiers, et selon les Français, de 38 hommes et de 2 officiers, le Capitaine Escusnot et le Lieutenant Damins.

La frégate *Le Sirius* et la corvette *Staunch* furent sur place le 13 août vers 20 heures, les canots furent mis à la mer et lancés. Ils rencontrèrent en mer les canots de *La Néréide* et s'approchèrent de l'île sans être vus grâce à un nuage obscurcissant la lune et une forte pluie orageuse. Les troupes embarquées varient selon les auteurs: les Anglais parlent de 71 hommes et les Français de 140 hommes; les officiers dirigeant l'attaque étaient les lieutenants Watling sur la chaloupe du



Sirius, Norman dans une péniche et Chads dans un cutter accompagné de 2 canots. Les Anglais débarquèrent sur deux points différents et ce fut une attaque mortelle pour 6 d'entre eux dont le Lieutenant Norman et 18 soldats anglais furent blessés. Le capitaine français Escusot déposa les armes mais oublia de détruire les codes de signalisation maritime. Ceux-ci furent récupérés par les Anglais qui les utilisèrent.

Selon l'extrait d'un courrier du Général de brigade Lubris Martin Vandermaesen, commandant les forces terrestres de l'Isle de France, en date du 15 août 1810 et adressé au Capitaine Général Charles Mathieu Isidore Decaen, commandant de l'Isle, les événements se passèrent comme suit: l'Île de la Passe avait été attaquée par 7 péniches vers minuit. Il y avait eu deux attaques: « ... *l'une au débarcadere et l'autre derrière le magasin, la plupart des victimes anglaises faisaient partie de l'attaque du coté du débarcadere...* ». Ces informations lui parvinrent par 2 canoniers qui s'étaient jetés à la mer et sauvés vers l'Île Marianne et de là, à la Pointe du Diable.

La Néréide apprit par un signal la réussite de l'attaque. Les Anglais confiants de leur succès décidèrent de surprendre une flûte de l'état, *La Diligente*, ancrée dans la Baie du Fer à Cheval située non loin de l'Île de la Passe, celle-ci était commandée par le Capitaine François Fidèle Ripaud de Montaudevert et portait un équipage de 44 hommes. *La Diligente* était en partance pour Madagascar et attendait vraisemblablement les vents favorables pour sortir de la baie.

Les Anglais auraient envoyé, pour tenter de la prendre, 5 canots portant 71 hommes mais le Capitaine de Montaudevert, alarmé par les coups de feu provenant de l'Île de la Passe, était sur ses gardes, les reçut à coups de caronades et coula l'une des embarcations.



Four à boulets de l'Île de la Passe
photographie de l'auteur.

Les Anglais se retirèrent et en raison de la proximité de l'artillerie de l'Île de La Passe, Montaudevert décida d'entrer dans la baie du Port Impérial en pleine nuit. Au matin, il fut dans la partie ouest de la baie et échoua son

navire après avoir établi sur la côte ses canons et ses munitions pour repousser l'ennemi. Ripaud de Montaudevert assumait la fonction de capitaine du port durant le combat. Le drapeau anglais flotta sur l'île de la Passe qui fut confiée au Capitaine Willoughby; ce dernier fit mouiller *La Néréide* et le *Staunch* au grand mouillage non loin de l'île où il plaça une cinquantaine de grenadiers sous le commandement du capitaine d'infanterie Toad. *Le Sirius* rejoignit *L'Iphigénie* qui patrouillait devant le port Napoléon.

Le 15 août, le Général de brigade Vandermaesen arriva du Port Napoléon et organisa la défense de Mahébourg et de la côte. Le 17 août, le Capitaine Willoughby à la tête de 170 hommes débarqua et attaqua la batterie de la Pointe du Diable où le commandant de la batterie et 3 soldats furent tués et ils firent 3 prisonniers. Après avoir encloué 8 canons et 2 mortiers, il fit sauter la poudrière. De là, ils se rendirent au Grand Port sous protection de trois chaloupes armées et distribuèrent des copies de la proclamation de Farquhar aux habitants rencontrés. Willoughby rentra à bord de *La Néréide*, le lendemain, de nouveau protégé par la corvette *Staunch*. Il détruisit la vigie de la Grande Rivière Sud-Est mais le *Staunch* fut repoussé par le feu émanant d'une redoute et l'un de ses mâts fut endommagé. Le lendemain, 20 août, une troisième incursion avait lieu quand 5 vaisseaux apparurent dans le sud-est. C'était la division Duperré rentrant de croisière dans le canal du Mozambique. Ce fut la surprise du côté anglais, car ils pensaient ne pas avoir affaire aux forces navales françaises de l'Isle de France avant plusieurs semaines.



Poudrière de l'île de la Passe
photographie de l'auteur.

Willoughby, disposant des codes de signalisation maritime de l'île de la Passe, décida d'attirer dans le Port Imperial les vaisseaux français pour éviter à son collègue Pym, patrouillant devant le Port Napoléon, d'avoir affaire à plus forte partie.

Il fit hisser le drapeau français sur l'île de la Passe et sur *La Néréide* ancrée non loin et passa le signal indiquant que l'ennemi croisait au Coin de Mire.

Le 20 août au matin, la division française, sous commandement du Capitaine de vaisseau Victor Guy Duperré, qui s'approcha de l'Île de la Passe est composée de *La Bellone*, une frégate de 48 canons sous le commandement de Duperré; de *La Minerve* armée de 52 canons, frégate portugaise capturée par Duperré et commandée par le Capitaine de frégate Pierre Henri François Etienne Bouvet de Maisonneuve; de la corvette *Le Victor* - ancienne *Jéna* et ex- *Revenant*, navire de Robert Surcouf - armée de 18 canons et commandée par le Lieutenant de vaisseau Nicolas Morice. Ils étaient accompagnés du *Windham* commandé par l'enseigne de vaisseau Darod et du *Ceylan* sous le commandement du Lieutenant de vaisseau Vincent Moulac; ces vaisseaux de la Compagnie des Indes anglaise avaient été capturés par la division le 5 juillet dans le canal du Mozambique. A bord se trouvait le Général anglais Wetherall, sa famille, son état major et des troupes à destination de l'Inde.

Duperré convoqua ses capitaines et il fut décidé de se rapprocher de l'Île de la Passe et l'ordre de marche suivant fut signalé: la corvette *Le Victor* en tête, *Le Ceylan*, *La Minerve*, le *Windham* et *La Bellone*. Un signal fut envoyé à la division de mouiller au vent de l'Île de la Passe au vu de la facilité d'appareillage en cas de besoin.

La division s'avança vers l'Île de la Passe lorsqu'un incident survint. Henri Maurat, un aspirant de *La Bellone* tomba à la mer; cet incident déranga l'ordre de marche. *La Minerve* et *Le Ceylan* mettèrent en panne, le *Windham* quitta son poste alors que *La Bellone* manœuvrait pour sauver l'aspirant. Alors que *Le Victor* allait atteindre le mouillage, la frégate anglaise *La Néreide* et le fort levèrent le drapeau britannique et envoyèrent leurs bordées au *Victor* et lui ordonnèrent de ramener son pavillon; Morice qui le commandait se plia à l'ordre et 2 lieutenants de *La Néreide* ainsi qu'une équipe de marins se préparèrent à prendre possession de la corvette. Devant cette situation imprévue, Duperré donna l'ordre de ralliement. Bouvet sur *La Minerve* ne put rejoindre *La Bellone*, son pilote l'avisant de la proximité des récifs, c'est alors qu'il donna l'ordre de virer et d'entrer dans la passe. Il fut suivi par *Le Ceylan* et tous deux subirent les tirs de l'artillerie de l'Île de la Passe et de *La Néreide*. Sur *La Minerve*, 23 hommes furent hors de combat et sa coque percée à la ligne de flottaison; sur le *Ceylan*, 8 marins furent mis hors de combat. Bouvet ordonna à Morice de couper ses amarres et de le rejoindre, les trois navires ancrèrent à l'embranchement des deux passes à l'abri des canons de l'Île de La Passe.

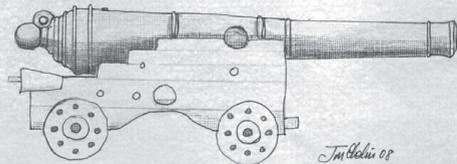
Duperré décida de rejoindre ses vaisseaux et de forcer la passe: le branlebas fut ordonné, les canons chargés et les boutefeux allumés. Il donna le signal au *Windham* d'imiter sa manœuvre mais ce dernier ne put l'effectuer et manqua la passe. La frégate continua vers le sud de l'Isle de France où elle sera capturée le 21 août au large de la Rivière Noire par la frégate anglaise *Le Sirius*, commandée par le Capitaine Pym. *La Bellone* entra dans la passe et Duperré nota que le feu du fort était mal servi, par contre il subit toute la volée de *La Néreide*. Il donna l'ordre de faire feu et cribla *La Néreide* qui subit la perte de 3 hommes et eut de nombreux blessés.

Le pilote du Port Impérial, le sieur Audibert monta à bord de *La Bellone* et communiqua les nouvelles de la prise de l'Île de la Passe et des incursions anglaises sur la côte. Duperré ayant rejoint sa division lui donna l'ordre de se regrouper au fond de la baie non loin de l'Île du Singe.

Les Anglais, sur l'Île de la Passe, avaient subi des pertes d'hommes après l'explosion de gargousses et plus de 160 hommes étaient sur la côte. Ceux-ci rentrèrent à l'Île de la Passe sur leurs embarcations et en route ils passèrent à proximité des navires français sans que ceux-ci ne réagissent.

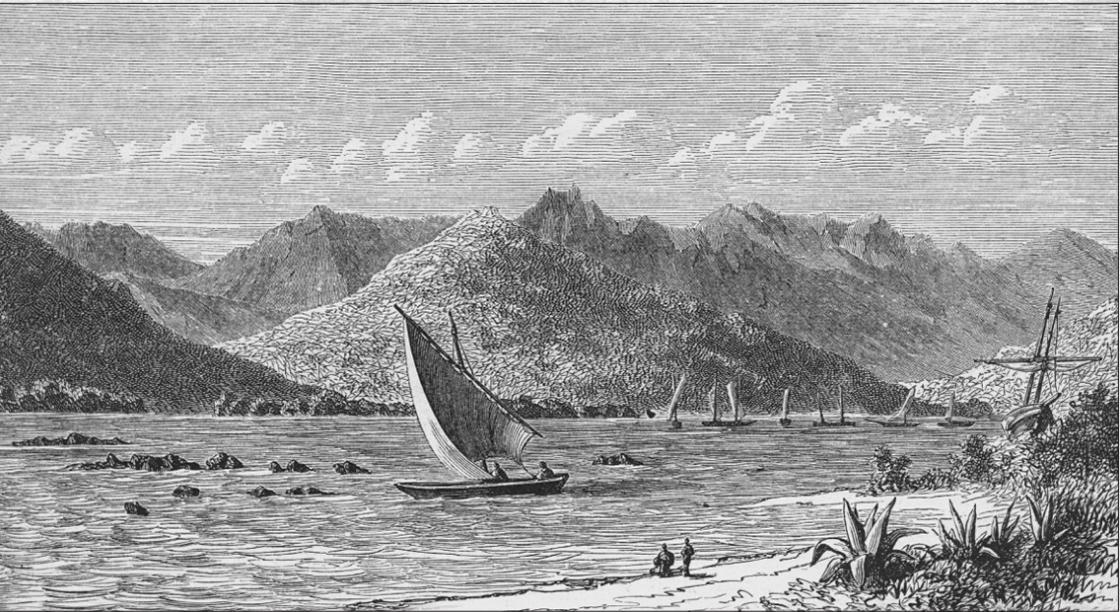
Le Capitaine Général Decaen étant encore au Port Napoléon (Port Louis), un conseil de guerre eut lieu entre les capitaines de la division. Selon les versions, il fut proposé de brûler les navires au fond de la baie, à quoi Bouvet s'opposa et demanda à livrer le combat. Il fut convenu que la question serait soumise au Capitaine Général Decaen et que Morice, commandant du *Victor*, se rendrait au Port Napoléon. En route, il eut un accident et blessé, ne put joindre le Capitaine Général Decaen.

Les Chasse-Marées du Port Impérial avaient accosté les navires et le 21 août, les prisonniers anglais avaient débarqué avec leurs bagages, suivis des malades et les frégates remises en état. Le lendemain Decaen arriva à Mahébourg où il établit son quartier général. Avant son départ du Port Napoléon, il avait expédié à Duperré une



compagnie de marins qui furent répartis sur les vaisseaux de la division. Entre temps, le Général Vandermaesen faisait construire une prison et un hôpital pour recevoir les prisonniers anglais et les blessés des deux bords. Selon André Maure, le personnel des chantiers maritimes du Port Napoléon, Rondeaux, Piston et Bretonnache s'étaient mis en route vers Mahébourg avec des convois chargés de provisions et de matériel de marine de toutes sortes.

Dans l'intervalle, Pierre Bouvet, avec sa connaissance du Port Impérial, fit enlever les bouées indiquant les pâtés de corail et le passage vers la côte. Il planifia et organisa l'ancrage des frégates françaises en prévision du combat qui s'annonçait. *La Bellone* fut placée non loin de l'Île aux Singes, puis vint *La Minerve* et finalement *Le Ceylan*. La ligne de bataille était maintenue en place par un grand nombre de cables et de grelins en dessus et en dessous de la ligne de flottaison. *Le Victor* fut ancré non loin et préparé pour recevoir les blessés, une réserve d'hommes fut employée à confectionner des gargousses, projectiles et des valets à canon. Un chasse-marée fut placé au vent pour préserver la division de toute tentative de brulôt de la part des Anglais.



Le Port Impérial avec les côtiers. Dessin de Karl Girardet d'après une aquarelle d'Alfred Emry.

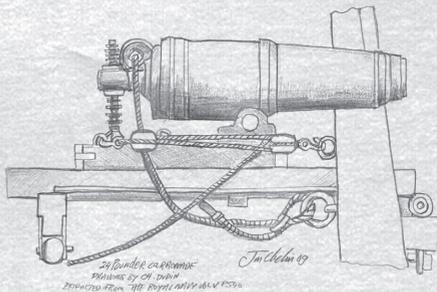
Le 22 août, ce fut le départ du Port Napoléon de la division Hamelin composée de la corvette *L'Entreprenant*, Capitaine Breton; des frégates *La Venus*, Capitaine Hamelin; *La Manche*, Capitaine Dornal de Guy et *L'Astrée*, Capitaine Lemarant, pour soutenir au Port Impérial la division Duperré. Hélas, les vents étant contraires, elle n'arrivera que le 27 août. En route, le 23 août, *L'Astrée*, sous le commandement du Capitaine de frégate René Constant Lemarant, captura *Le Ranger - ex-Mouche* No 23, ancienne prise française, navire à provisions de la croisière anglaise - qui sera conduit au Port Napoléon.

Le 22 août, la frégate anglaise *Le Sirius*, sous le commandement du Commodore Samuel Pym entra dans la passe; la veille il avait repris à la Rivière Noire le *Windham*, prise de la division Duperré. Willoughby lui envoya comme pilote, pour rentrer dans le Port Impérial, l'officier navigateur Robert Lesly qui n'avait aucune connaissance de l'approche vers la côte. Deux autres vaisseaux anglais, *L'Iphigénie*, avec le Capitaine Henry Lambert, et *La Magicienne*, avec à son bord le Capitaine Lucius Curtis, entrèrent dans le chenal. Alors que *Le Sirius*, en compagnie de *La Néréide*, s'approchait de la division française, celle-ci toucha un haut fond mais le navire fut renfloué le lendemain matin.

Le 23 août vers 16h30, les vaisseaux anglais se dirigèrent vers la ligne française avec l'idée de se placer comme suit: *Le Sirius* armé de 26 canons et 4 caronades en face de *La Bellone* portant 40 canons; *La Néréide* armée de 20 canons et 14 caronades faisant front à *La Bellone* et *Le Victor* portant 20 canons; *L'Iphigénie* armée de 26 canons et 14 caronades sur *La Minerve* de 48 canons; *La Magicienne* armée de 35 canons et 14 caronades entre *La Minerve* et *Le Ceylan* de 26 canons et 8 caronades.

Vers 17h30, le Capitaine Bouvet, sur *La Minerve*, donna l'ordre à ses canonnières d'ouvrir le feu sur les frégates anglaises et aussitôt la division française suivit. Une lettre de Thomy Pitot raconte l'approche des navires anglais de la division française: « Aussitôt que l'ennemi fut approché suffisamment de nos frégates pour en être atteint, leur feu commença sans qu'ils daignent répondre un seul coup avançant toujours *La Néréide* en tête. La lenteur imposante avec laquelle les anglais avançaient, leur silence lugubre avait je ne sais quoi d'effrayant, de sinistre qui resserrait tous les cœurs excepté ceux de nos marins ». Alors que s'approchèrent les vaisseaux anglais, deux d'entre eux, *Le Sirius* et *La Magicienne*, touchèrent

un plateau de corail et furent immobilisés alors que *L'Iphigénie* dut jeter l'ancre dans la passe pour ne pas subir le même sort. Selon l'aspirant Wantzloeben, présent à bord de *La Bellone*, le combat fut terrifiant: « *En un instant la détonation de plus de 200 bouches à feu formant un choc d'artillerie continu et roulant par les bordées qui s'échangeaient rapidement de part et d'autre, couvrit les deux divisions d'un nuage épais de fumée qui nous cacha jusqu'à nos proches antagonistes et la nuit couvrant bientôt de ses ombres le théâtre d'un aussi sanglant carnage, dut offrir à nos compatriotes rassemblés à Mahébourg, le tableau le plus horrible et le plus beau en même temps* ». En effet, un nombre considérable d'habitants de la localité s'étaient massés sur le rivage observant le combat avec inquiétude. Parmi eux deux spectateurs particulièrement attentifs, le Capitaine Général Decaen et le Général Vandermaesen.



Source du dessin: Reprise d'une lithographie d'une Caronade anglaise de 24 livres dessinée par Charles Dupin

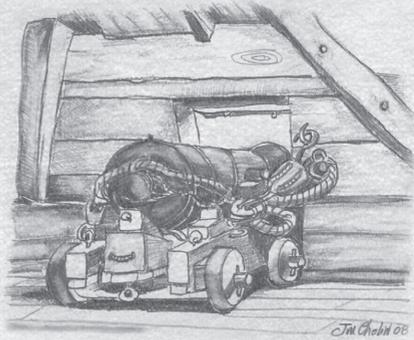
Un spectateur du combat, Jean Baptiste Pipon raconta: « *Il faut avoir été témoin du combat des 23 et 24 août et avoir entendu la canonnade continue pour s'en faire une vraie idée. J'ai été à portée de l'un et de l'autre par la proximité de mes habitations du lieu de la scène* ». La frégate anglaise *La Néréide* envoya au *Victor* une bordée qui jeta la confusion sur son pont. L'officier Moisson, le remplaçant du Capitaine Morice, fut gravement blessé alors que des officiers et des marins furent tués. *Le Victor* fut hors de combat et s'échoua loin du combat à l'entrée de la Rivière des Créoles.

Nous laissons parler l'aspirant Wantzloeben présent sur *La Bellone*: « *A 19 heures, nos amarres avaient été totalement rompues, nous avons été jetés sur le même banc où La Néréide était échouée... Nous cédâmes à l'impulsion des vents de terre et en échouant presque vergues à vergues de La Néréide, nous servîmes d'appui à La Minerve et au Ceylan que les mêmes inconvénients avaient entraînés bord à bord à nous et La Bellone étant devenue, par cet accident imprévu, le seul point définitif*

de la division française, recevait à bout portant, pour ainsi dire toute la rigueur des feux croisés des trois frégates anglaises ».

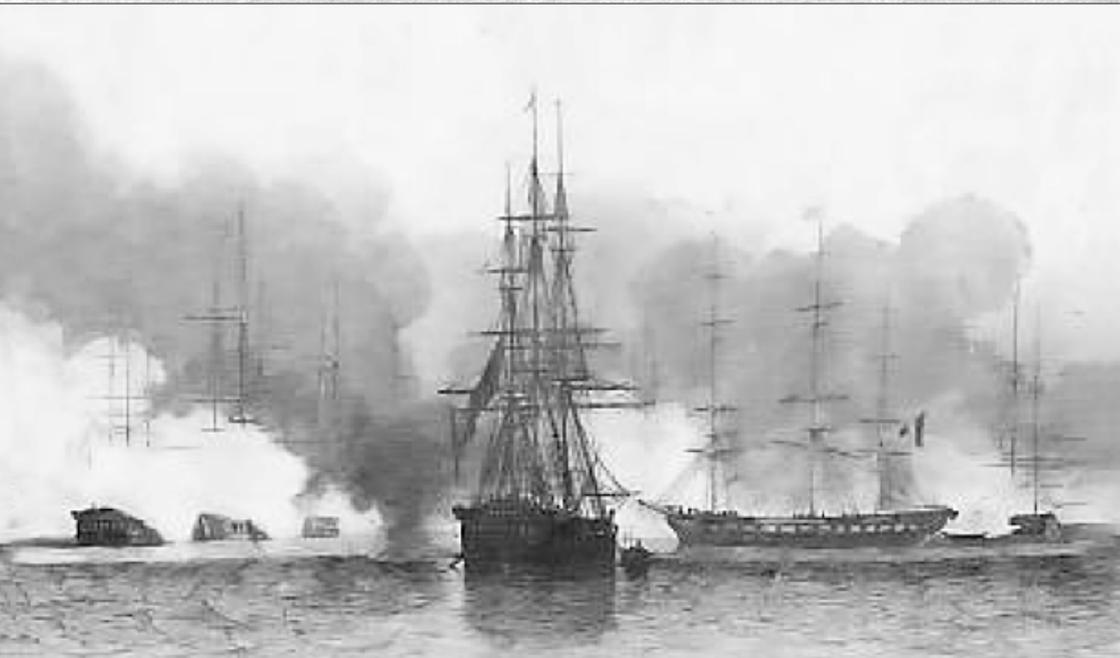
Les deux frégates anglaises *Le Sirius* et *La Magicienne* étaient toujours échouées et malgré les efforts de leurs équipages ne purent se renflouer; par contre, les tirs provenant de *La Magicienne* eurent un effet désastreux sur les bois de *La Minerve* et du *Ceylan*. L'action était à son apogée: ce n'était partout qu'une effrayante canonnade à laquelle se mêlaient des décharges de mousqueterie.

Vers 20 heures, le Capitaine de vaisseau Victor Guy Duperré, commandant la Division française, du pont de *La Bellone* fut atteint à la joue par un morceau de mitraille et tomba inanimé de son banc de quart dans la batterie d'où il fut transporté au poste des blessés. Le Capitaine de frégate Pierre Bouvet, à la nouvelle, quitta sa frégate et prit le commandement de *La Bellone* et de la division. Le commandement de *La Minerve* passa au Lieutenant de vaisseau Albin Reine Roussin.



Le combat redoubla d'intensité, Charles Cunat, aspirant sur *La Minerve* raconte: « A huit heures le canon tonne toujours avec la plus destructive fureur. Le spectacle de nos bâtiments transformés en volcans durant cette nuit victorieuse tient haletants de crainte et d'espérances les colons rassemblés sur les plages environnantes. A la lueur des éclairs foudroyants de nos pièces on apercevait la teinte des reflets ensanglantés et portant sur ses vagues légères des débris de toute espèce. Bientôt notre feu commence à prendre de la supériorité sur celui de nos ennemis, entretenu et nourri par les secours de toutes sortes que *La Minerve* procure à *La Bellone*, indépendamment de nos hommes, mitrailles, gargousses, boulets, tout passe avec activité d'un bord à l'autre sous les soins de notre Capitaine d'artillerie Etienne Mourgues. Enfin devant tant d'efforts inouïs, les Anglais ne se battent plus pour la victoire, ils se défendent avec acharnement pour venger leur défaite qu'ils jugent inévitable ».

Les ponts des navires étaient encombrés de morts et de blessés; la bourre des canons, que le vent renvoyait, mettait le feu sur les bâtiments français et causait de vives inquiétudes. Vers 22 heures il fut noté que les feux de *La Néréide* étaient éteints mais aucun signal n'indiqua que le pavillon avait été ramené et le vaisseau continua à être accablé jusqu'à 23 heures. À cette heure, les frégates anglaises cessèrent le feu et on en profita pour faire le point des dégâts et faire reposer les équipages. Le Capitaine Moulac du *Ceylan* était hors de combat ayant eu la jambe brisée. Vers minuit, Bouvet voulut rencontrer Duperré mais celui-ci blessé était indisponible. Après une réunion avec les officiers de la division, ceux-ci lui déclarèrent qu'ils apporteraient leur concours pour toutes les opérations qu'il jugerait nécessaire d'ordonner. Vers 4 heures du matin, Bouvet fut informé par Delhor, aide de camp de Decaen, que *La Néréide* avait amené son pavillon depuis la veille. Cette nouvelle lui était parvenue par un dénommé Florentin Sauce, fait prisonnier lors de l'attaque de l'Île de la Passe et embarqué avec 20 camarades sur *La Néréide*, qui avait fui et nagé vers le rivage.



Titre: Combat de l'Île de la Passe- Auteur: Morel-Fatio- Lithographie gravée par Pardinet en 1838

Le 24 août au lever du jour, *La Néréide* était en piteux état: mâts brisés accrochés à ses flancs, débris de toute sorte encombrant son pont mais le pavillon anglais flottait toujours sur un de ses mâts. *Le Sirius* et *La Magicienne* étaient toujours échoués, seul *L'Iphigénie* était à flot.

La mer était jonchée de cadavres flottants sur sa surface et imprégnée du sang des victimes coulant des dalots des navires. La victoire française était presque assurée mais les frégates anglaises, à l'exception de *La Néréide*, ne désarmaient pas et la canonnade continua jusqu'à midi.

Prise de La Néréide

Bouvet décida d'amariner *La Néréide* et il expédia vers 15 heures le Lieutenant Roussin, l'aspirant Wantzloeben et quelques hommes à cet effet. A leur arrivée sur le vaisseau, pas un seul membre d'équipage ne se présenta à leur vue, les gaillards étaient jonchés de morts, de blessés et de membres humains. En cale, ils découvrirent le Capitaine Willoughby grièvement blessé à la face et enveloppé dans un drapeau britannique. Dans la batterie des morts et des mourants; des canons démontés aux affûts brisés et dans l'entrepont ils virent des blessés soignés par les médecins de bord. Ils comprirent des officiers anglais, que depuis la veille, ils avaient essayé à plusieurs reprises de faire passer leur reddition mais que le message ne parvint pas à la division française. *La Néréide* portait avant l'engagement un équipage de 286 hommes: de ce nombre 4 officiers et 88 marins avaient été tués et 144 hommes d'équipage blessés. Le Capitaine Willoughby fut transporté sur *La Bellone* et couché au coté de Duperré.

L'équipe de prise jeta à la mer les morts. Les cadavres mêlés à ceux des Français furent jetés par les vents sur le rivage entre les Rivières Champagne et des Créoles où ils furent inhumés. Les blessés furent expédiés sur *Le Victor*, les ponts et la batterie lavés, les canons encloués et le drapeau français hissé sur un reste de mât de misaine, sous les acclamations de la division; ceci électrisa les anglais. Les frégates anglaises *La Magicienne* et *Le Sirius* reprirent le feu.

Incendie de La Magicienne

Il fut noté que lorsque le feu cessa dans la soirée, il y eut des mouvements de chaloupes entre *La Magicienne* et *L'Iphigénie*. Il s'avérait que *La Magicienne* avait de 8 à 9 pieds d'eau dans sa cale et ne pouvait plus continuer le combat. L'équipage ayant été transféré, le commandant Curtis et le lieutenant Robert Smith mirent le feu à la frégate. Celle-ci se consuma, et ses canons chargés et pointés vers les vaisseaux français partaient selon l'évolution des flammes. La division française prit les mesures pour se protéger de l'explosion, dégageant les matières inflammables et activant les pompes pour humidifier les ponts.

La Magicienne sauta vers 1 heure du matin au milieu des deux divisions. Les deux divisions cessèrent le feu après l'explosion. *La Magicienne* avait eu 8 tués et 20 blessés durant le combat.

Le 25 août au matin, le combat reprit, les tirs se concentrant sur la frégate anglaise, *Le Sirius*. Le Commodore Pym ne pouvant renflouer *Le Sirius* était passé avec son équipage sur *L'Iphigénie*, et l'avait incendié avec le concours du Lieutenant Watling pour l'empêcher de passer dans les mains de l'ennemi et le navire sauta. *Le Sirius* n'avait pas subi de pertes durant le combat. *L'Iphigénie* s'éloigna du lieu des combats et se dirigea vers le Grand Mouillage non loin de l'Île de la Passe.

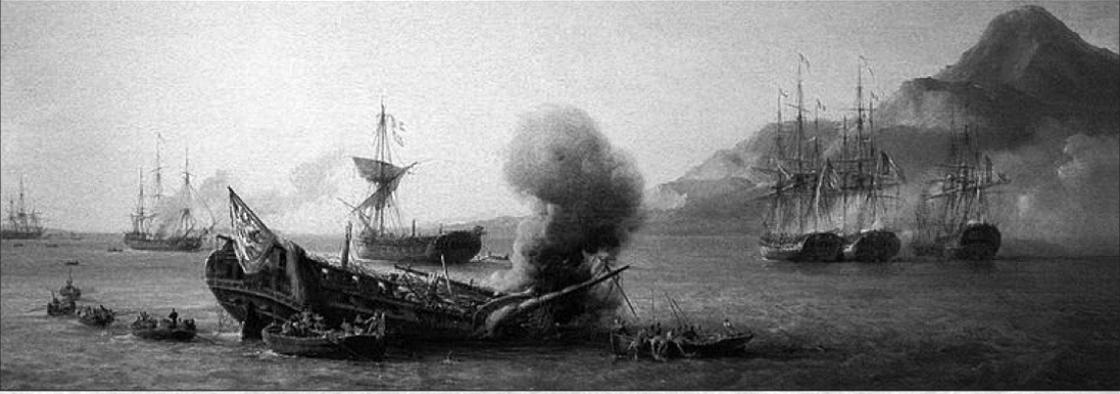
Le Commodore Samuel Pym écrivit une lettre à son supérieur, le Commodore Rowley commandant la frégate *Boadicéa*, mouillée en rade de Saint Paul à l'Île de la Réunion. La lettre fut expédiée durant la nuit du 25 août sur une péniche commandée par le Lieutenant Watling avec un équipage de 14 hommes. Celle-ci sera aperçue par la corvette *L'Entreprenant* arrivant du Port Napoléon qui la poursuivit durant un moment mais la perdit de vue. La péniche sera récupérée par *La Boadicéa* venue aux nouvelles. Celle-ci avait embarqué deux compagnies de soldats et un détachement d'artillerie pour aider *L'Iphigénie*. A son arrivée au large de l'Isle de France, elle fut prise en chasse par *La Vénus* et *La Manche*, navires de la division Hamelin, et finit par se réfugier à l'Île de la Réunion.

Le courrier de Pym révèle la situation côté britannique, il écrit: « *J'ai tout d'abord rassemblé les capitaines et les pilotes à bord du Sirius, assurés maintenant du succès de notre attaque, nous levâmes l'ancre et avec le vent dans nos petits focs nous commençâmes à nous approcher de l'ennemi mais comme les boulets commençaient à passer sur nous, Le Sirius s'emboutit brutalement sur un petit écueil non repéré* ». Désormais Pym ne suivra le combat que de loin. Seuls les deux canons à l'avant de la frégate pouvaient servir, quoique gênés par la ligne anglaise interposée. La suite du courrier: « *Monsieur, je viens vous informer qu'aussitôt l'écueil embouti, tout l'effort possible fut fait pour déhaler Le Sirius, tout d'abord en transportant au loin le stream anchor et aussi l'ancre de touée. A la tirée cependant, les deux ancres dérapèrent et revinrent ensemble* ». Malgré ses efforts Pym ne put faire bouger la frégate: « *Quand le jour se leva, je m'aperçus que La Néreide n'était plus qu'une épave. La Magicienne au loin, restait bloquée sur son écueil, Curtis, son capitaine, m'en informa en ajoutant que ses hommes se faisaient de plus en plus massacrer. Je lui intimai l'ordre d'abandonner la frégate au crépuscule et d'y mettre le feu. Seule L'Iphigénie flottait encore. Les bateaux français semblaient s'être affalés sur la grève . Nous tentâmes en dernière ressource de touer L'Iphigénie à notre hauteur pour nous aider à nous déhaler. Elle n'arriva à s'installer auprès de nous que l'après-midi du 25 août* ».

Incendie du Sirius

« *Je convoquai alors les capitaines, les maîtres d'équipages et les charpentiers pour faire un constat de notre situation. Ils s'accordèrent tous à condamner Le Sirius. Je fis alors rassembler les équipages à l'Ile de la Passe où j'allai plus tard les rejoindre. Je donnai l'ordre au Capitaine Lambert de L'Iphigénie de protéger l'Ile et lui passai le commandement. Le dernier homme parti, le Lieutenant Watling et moi-même, nous mîmes le feu au Sirius* ».

De son côté, la division française concentra ses efforts à remettre à flots ses navires. *Le Victor* fut le premier à être remis à flot. Les tentatives de renflouage continuèrent durant la nuit et au matin du 26 août *La Minerve* était de nouveau à flots, *La Bellone* avait réussi à se dégager et il ne restait



Combat de Grand Port par Pierre Julien Gilbert – Musée National de la Marine.

que *Le Ceylan* qui travaillait à se renflouer. Chaque capitaine, à bord de son bâtiment, s'occupa du déblaiement et de la réinstallation de l'ordre. Des gabiers remirent en état les mâtures et les gréements des navires. Les pièces à eau qui avaient été jetées à la mer pour alléger les frégates furent embarquées. Le Gouverneur Général Decaen accompagné du Général Vandermaesen, des officiers d'artillerie Méusson et Mathieu et de notables du quartier se rendirent sur *La Bellone* à bord d'un chasse-marée. Decaen y fit arborer son drapeau et félicita la division. Il l'informa du départ de la division Hamelin du Port Napoléon, il décida Duperré à débarquer et à se rendre à Mahébourg où la maison de la famille Robillard avait été préparée pour lui et le capitaine Willoughby afin d'y être soignés.

Dans un courrier adressé au Capitaine de vaisseau Jacques Hamelin, commandant la division arrivant du Port Napoléon, Decaen l'avise du succès de la bataille et lui demande de patrouiller devant le Port Impérial et l'Île de la Passe.

Le 27 août, les vaisseaux français levèrent l'ancre et se dirigèrent vers la frégate anglaise *L'Iphigénie*, seule survivante de la bataille, ne pouvant mettre sous voiles au vu des vents contraires de cette époque de l'année. Pym et Lambert décidèrent de débarquer une partie de l'équipage de la frégate sur l'Île de la Passe, conservant suffisamment d'hommes pour combattre mais il changea d'idée avec l'arrivée de la division Hamelin. Ce dernier prit l'initiative d'envoyer l'enseigne de vaisseau de Roquefeuille

avec une sommation exigeant de Lambert sa reddition, et il s'ensuivit un échange de courriers. Decaen, n'étant pas au courant de la démarche de Hamelin, envoya un courrier demandant la reddition des troupes anglaises, chose qui fut acceptée. La reddition anglaise se fit au Lieutenant de vaisseau Ducrest de Villeneuve venant de *La Vénus* et le 28 août à 11 heures le pavillon français flottait sur *L'Iphigénie* et l'Île de la Passe. *L'Iphigénie* fut amarinée par le Lieutenant de vaisseau Costé qui trouva à bord les quatre capitaines anglais de la division anglaise. *L'Iphigénie*, sur un équipage de 255 hommes, avait eu 6 morts et 12 blessés lors du combat. Ducrest de Villeneuve sera remplacé au commandement de *La Venus* par le Lieutenant de vaisseau René Decaen sur ordre du Capitaine Général.

Épilogue

Le combat du Grand Port avait duré du 23 août après midi de 17h30 au 26 août à 1 heure du matin. Quatre frégates anglaises étaient perdues pour la Royal Navy, deux d'entre elles avaient été incendiées. Deux mille anglais, dont une centaine d'officiers, furent faits prisonniers. Les pertes anglaises furent de 105 hommes tués et de 164 blessés alors que du côté français, sur les 600 hommes de la division Duperré, 36 hommes avaient été tués et 112 blessés.

Une cérémonie religieuse eut lieu à Mahébourg à l'intention des victimes du combat en présence des officiers et membres d'équipages. Le pavillon fut descendu à mi-mât sur les navires de la division. De 9 heures du matin à midi, les navires, alternativement, tiraient des coups de canons de cinq minutes en cinq minutes alors que la Garde Nationale de Mahébourg rendaient les honneurs militaires aux victimes.

Le lendemain, Decaen et les représentants des autorités, accompagnés de plusieurs bateaux portant les notables du quartier, prirent la mer à Mahébourg pour se rendre à bord de *La Bellone*. Un chasse-marée, avec à son bord des habitants du bourg, les accompagnait alors qu'une salve d'artillerie honorait le Capitaine Général. Il annonça à l'équipage que le Chef de la division Duperré était promu Contre Amiral et recevrait la Légion d'Honneur, alors que les équipages de la division recevraient de la

Chambre de Commerce du Port Napoléon un uniforme qu'ils seraient les seuls à porter. Une salve de 21 coups de canon salua le discours.

Suite au combat, de nouvelles promotions élevèrent l'officier Fougeray au grade de Capitaine de vaisseau et Commandant de *La Bellone*; Bouvet reçut le grade de Capitaine de vaisseau et prit le commandement de *L'Iphigénie*; le grade de capitaine de frégate fut remis aux officiers Morice, Roussin, Moulac et René Decaen. Roussin prit le commandement de *La Minerve*, Moulac celui du *Ceylan*, René Decaen celui de *La Néréide*. Les Officiers Rabaudy et J. Vigoureux furent nommés lieutenants de vaisseau.

Les victimes françaises du Combat du Port Impérial

Les noms suivants nous sont parvenus mais ceux-ci ne représentent qu'une partie des victimes ou des blessés.

Frégate *La Bellone*: le Lieutenant de vaisseau Montozon, les enseignes de vaisseau Meunier, Monoyé, Basc, Pierre Auguste et Malo. Les aspirants de 1^{ère} classe Jacques, François, Duhauteilly, Malo, Buglé, Perrès, Guyon, Hyacinthe, Breton et Basc. Gravement blessé, le Capitaine de vaisseau commandant la division, Victor Guy Duperré. Les aspirants de 2^{ème} classe Geffroy, Marquaye et Veuillet blessés ainsi que le colon Amédée Fraignault qui fut le dernier survivant du combat et mourut en 1881. Les tués: Le 2^{ème} maître canonnier, Sergent Lefuel et le second chef de timonnerie Granché. Ollivier, mousse de 12 ans eut sa jambe emportée.

Frégate *La Minerve*: les enseignes Rabaudy, Longueville, Isaïe et les aspirants Vincent et Charles furent gravement blessés.

Corvette *Le Victor*: l'enseigne Victor tué, le commandant provisoire du Victor, Moisson et le Lieutenant de Vaisseau Lanchon, gravement blessés.

Frégate *Le Ceylan*: les enseignes de vaisseau Vincent Moulac et Aubert Léfébure, Buglet, capitaine de 1^{ère} classe, Granché second chef des timonniers, gravement blessés.

Personnel de Marine venant du Port Napoléon en renfort: l'aspirant Prosper tué, blessé l'enseigne de la frégate *La Vénus*, Vieillard, les aspirants Fautrel blessé et Descombes tué.

Les tués: le Capitaine d'artillerie A. Kerman, le Capitaine d'armes Sébir, l'enseigne de vaisseau Gibon aspirant de 1^{ère} classe, le 2^{ème} Maître d'équipage Grandié, patron du commandant .

Les pertes anglaises sont les suivantes: *L'Iphigénie*: 6 tués et 12 blessés; *La Magicienne*: 8 tués et 20 blessés; *La Néréide*: 236 tués et blessés.

Parmi les morts anglais, les noms suivants sont mentionnés par Froberville dans son livre sur l'évènement. Le premier lieutenant John Burns, les lieutenants Morlett du 33^{ème} régiment et Aldwinkle de l'artillerie de Madras, le midshipman George Timmins et environ 98 soldats et hommes de l'infanterie de marine. Au nombre des blessés on comptait le Capitaine Willoughby, le second Lieutenant Henry Collins Deacon, le Lieutenant d'infanterie de marine Thomas S. Cox l'Officier navigateur William Lesly, le Lieutenant Needhall du 69^e régiment, le Maitre d'équipage John Strong, le midship Samuel Costerton et 130 marins et soldats.

Les vaisseaux La Division Duperré

La Bellone, frégate française de 1050 tonnes et armée de 48 canons fut construite à Saint-Malo et lancée le 12 mai 1808. Elle était commandée par le Capitaine de vaisseau Victor Guy Duperré, chef de la division française. Après la prise de l'île, elle sera expédiée à Plymouth en Angleterre et remise en état pour un coût de 6.805 livres. Elle sera réarmée de 46 canons, renommée *Junon* et enregistrée comme frégate de 5^{ème} catégorie. Elle sera désarmée et détruite à Depford en Janvier 1817.

La Minerve, ex-*Minerva*, frégate portugaise de 1200 tonnes, armée de 52 canons fut capturée le 22 novembre 1809 par Duperré. Elle fut réarmée par Pierre Henri François Etienne Bouvet de Maisonneuve, capitaine de frégate qui la commanda avec des canons de 18 livres provenant de la

frégate *La Cannonière* et de la prise anglaise le *Warren Hastings*. Au mois d'avril elle sera examinée par les autorités maritimes anglaises et le rapport estimera le coût des travaux pour la remettre en état à 14.221 livres. La frégate fut probablement démembrée au vu de son ancienneté.

Le Victor, ex-Iéna ex-Revenant, corvette de 400 tonneaux et armée de 20 canons de 18 livres fut construite à Saint-Malo par Robert Surcouf. Elle fut réquisitionnée par le Capitaine Général Decaen qui la renomma *Iéna*, les Anglais la capturèrent et elle fut renommée *Victor*, nom qui demeura inchangé après sa capture par Duperré. La corvette était commandée par Nicolas Morice, lieutenant de vaisseau, mais ce dernier blessé n'étant pas présent pendant le combat, il fut remplacé par l'officier Moisson. Elle fut enregistrée par les anglais comme goélette et armée de 18 canons. Elle fut désarmée à Plymouth au mois d'août 1814.

Le Ceylan ou *Ceylon*, navire de 900 tonneaux de la Compagnie Anglaise des Indes, armé de 26 canons de 18 livres et de 8 carronades de 18 livres. Il avait été capturé le 3 juillet au large de l'Île de Mayotte par la division Duperré. Le navire était commandé par l'enseigne de vaisseau Vincent Moulac, le second était l'enseigne Aubert Léfébure. Il fut remis aux autorités anglaises lors de la prise de l'île le 4 décembre 1810.

La Diligente, navire de construction américaine, *ex-Le Samson* de New York. Il avait été pris le 2 septembre 1809 par la corvette française *La Créole* commandée par le Capitaine François Ripaud de Montauvert. Ce navire aurait porté à Duperré, sous le feu des Anglais, des munitions qui se trouvaient à son bord, notamment 40 barils de poudre, 1000 boulets et gargousses et ceci sur ordre de Decaen. Le navire sera échoué au fond de la baie par son capitain pour empêcher les anglais de s'en emparer. Il n'aura pas pris part à la bataille. Selon toute probabilité le navire fut oublié sur place par les autorités et disparut de la mémoire collective quoique la présence de l'épave fut notée sur les cartes maritimes qui furent exécutées après 1810. L'épave de *La Diligente* aurait été retrouvée dans l'embouchure de la Rivière des Créoles à Mahébourg le 7 décembre 2005 sous un monticule de lest.

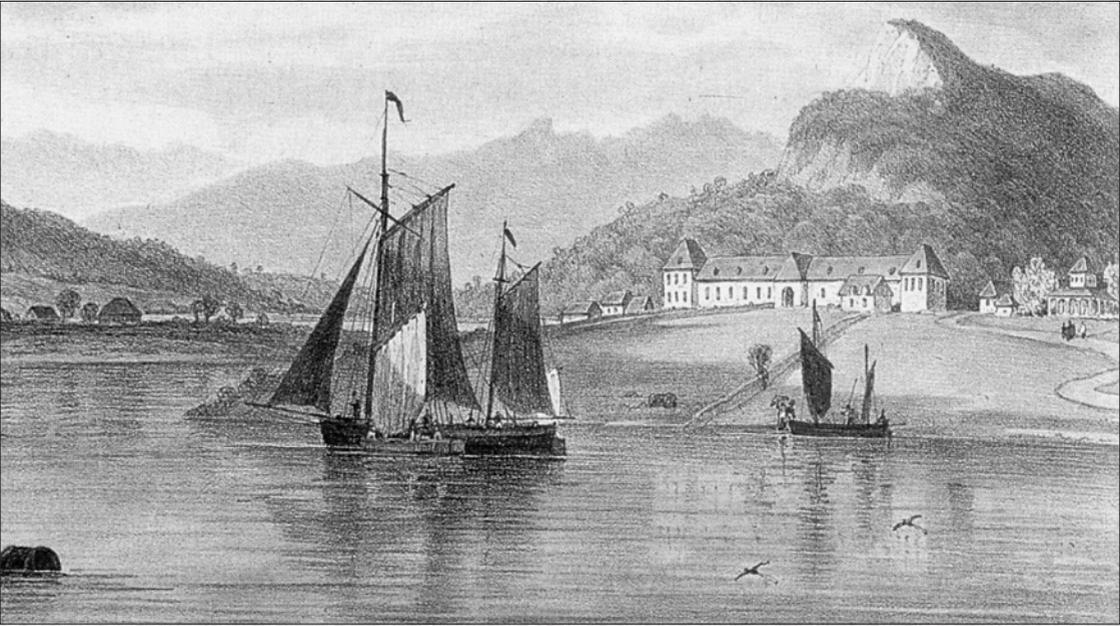
Les vaisseaux de la Royal Navy

La Magicienne, frégate de construction française, mise en chantier à Toulon et lancée en 1778. Elle fut construite selon les plans de Joseph Marie Blaise Coulomb et fut capturée le 2 septembre 1781 au large de Boston par le HMS *Chatham* et incorporée à la marine anglaise. Elle était armée de 35 canons et de 14 carronades et commandée par le Capitaine Curtis.

La Néréide, frégate de construction française de 900 tonneaux fut construite à Saint-Malo d'octobre 1778 à août 1779 selon les plans de Jacques Noël Sane. Elle avait été capturée par une frégate anglaise dans le golfe de Gascogne en décembre 1797 et fut incorporée dans la marine anglaise. La frégate était commandée par le Capitaine Nesbit Willoughby et armée de 26 canons et 14 carronades. Elle ne quittera pas le Port Louis; son état général condamna le navire et son épave placée au Trou Fanfaron où elle fut désarmée. Le 6 décembre 1815, sa coque fut vendue à la bourse et l'acheteur s'engagea à la démolir dans les six mois.

Le Sirius, frégate anglaise construite en Angleterre dans les chantiers Dudman situés sur les berges de la Tamise et lancée le 12 avril 1797. En 1810, elle est armée de 26 canons et de 10 carronades. Elle porte la marque du Commodore Samuel Pym, chef de la division britannique. Elle avait pris part à la bataille navale de Trafalgar en 1805.

L'Iphigénie, frégate de construction française de 950 tonneaux, construite à Lorient de février 1777 à mars 1778 selon les plans de Léon Michel Guignace. Elle fut capturée lors de la prise de Toulon par les anglo-espagnols et fut reprise par les français quatre mois plus tard. Au mois de février 1795 elle fut de nouveau capturée par les Anglais et incorporée dans la Royal Navy. Elle était armée de 26 canons et de 14 carronades et commandée par le capitaine Lambert. La frégate rentrera à Plymouth sous le commandement du Capitaine Curtis où elle fut expertisée. Des travaux d'une valeur de 3.230 livres furent entrepris et elle fut réarmée de 26 canons. Elle sera désarmée et démantelée à Plymouth en 1822.



Côtier et casernes à Mahebourg avec la Montagne du Lion en arrière plan
Dessin de T Bradshaw 1832.

Le 1^{er} septembre ce fut le départ des navires *Le Victor* et *L'Iphigénie* sous le commandement du capitaine Bouvet du Port Impérial. Le même jour, à son retour au Port Napoléon, le Capitaine Général Decaen fut reçu avec enthousiasme par la population célébrant la victoire. Le 3 septembre, les navires *L'Astrée* et *L'Entreprenant* lèvent les voiles du Port Napoleon, le 9 septembre ils retrouveront au large *Le Victor* et *L'Iphigénie*. La remise en état de la division Duperré ne fut complétée que le 25 septembre mais, au vu des vents contraires, ce n'est que le 2 octobre que la division put s'approcher de l'Île de la Passe avec le concours du pilote du port Audibert.

Le 27 octobre le Vice Amiral Duperré rejoignit *La Bellone* et sa division à l'Île de la Passe et le 2 novembre, les navires levèrent l'ancre et à 11 heures du soir remontèrent la côte est. Au petit matin, les navires se préparèrent à passer entre le Coin de Mire et l'Île Plate lorsqu'un vaisseau de guerre non identifié se dirigea vers la division et ne répondit pas aux signaux. Le commandant Roussin de *La Minerve* demanda la faveur de

combattre seul le vaisseau, chose qui lui fut refusée. *La Bellone* fut mise en alerte et le combat se prépara, la frégate inconnue est à distance de tir et l'ordre de faire feu est imminent. C'est alors que la frégate s'identifie en se parant du pavillon et de la flamme tricolores, c'était la frégate française *L'Astrée* avec à son bord le Capitaine Lemarant en provenance du Port Napoléon expédiée par le Gouverneur Général Decaen pour rencontrer la division. Après avoir doublé le Coin de Mire et la Pointe aux Canoniers la division jeta l'ancre au Pavillon à l'entrée du Port Napoléon, le 3 novembre à 2 heures de l'après-midi.

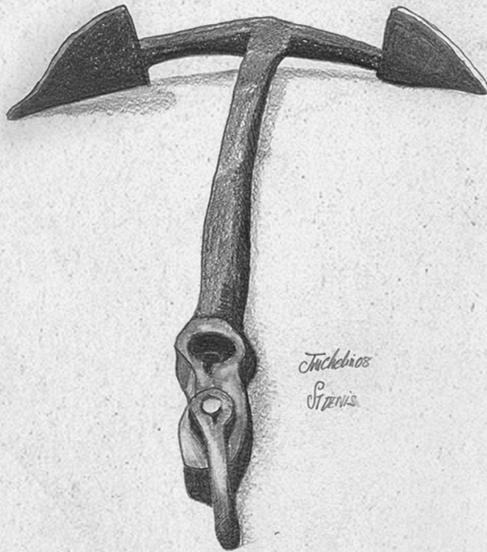
La division annonça son arrivée de 21 coups de canons, ceux-ci furent rendus par les forts du Port Napoléon et les principales batteries de l'île. Les chaloupes du port halèrent les vaisseaux aux bouées et à 5 heures *La Minerve*, *L'Astrée*, *Le Ceylan* et *Le Victor* étaient à poste au Trou Fanfaron. L'arrivée des navires meurtris par le combat attira une grande foule de curieux, ils étaient criblés de boulets et démâtés en partie. Selon André Maure, un contemporain: « *Les malheureuses frégates inspiraient un mouvement de pitié que tempéraient toutefois chez nous celui de la joie et du noble orgueil qu'inspirent l'idée du triomphe* ».

Le débarquement à terre fut fixé au lendemain à 10 heures. L'accueil fut grandiose, les honneurs militaires rendus, l'artillerie des forts et frégates tonnèrent, la musique, toute la garnison et la Garde Nationale en ligne le long de la Place d'Armes, depuis le quai à la porte du Gouvernement, accueillirent les héros du jour: Duperré entre les officiers Fougeray et Vigoureux sous les acclamations d'allégresse de la part des habitants réunis. Une vaste tente dressée sur le Port où siegaient les officiers civils et militaires, reçut l'état major de la division à laquelle vint s'exprimer la reconnaissance des corps constitués de la colonie et les représentants des cultivateurs et du commerce. Une paire de pistolets aux canons en or fut remise au Contre Amiral Duperré portant les mots suivants: « *Les habitants de l'Île de France au Contre Amiral G. V. Duperré 1810* ». Un déjeuner suivit, auquel avait été invités le Général Wetherall et les capitaines anglais. Un bal fut donné le soir au Gouvernement et réunit l'élite de la colonie. Autre temps autre mœurs !

Le combat de Grand Port n'entâma pas la détermination des Anglais de prendre l'Isle de France. La capitulation de l'Isle aux forces anglaises aura lieu le 3 décembre 1810.

Les décorés du Grand Port

Le 3 juillet 1811, sept mois après la prise de l'île de France par les forces anglaise, fut réçu le décret en date du 23 décembre 1810 selon lequel Sa Majesté l'Empereur des Français Napoléon nomme Commandants de la Légion d'Honneur, les capitaines de vaisseaux Jacques Félix Emmanuel Hamelin et Victor Guy Duperré. Sont faits Légionnaires: les capitaines de vaisseau Lemarant et Bouvet; le Capitaine de frégate Morice, Ducrest de Villeneuve, Roussin, Fougeray; le chef de bataillon d'artillerie de marine Étienne Mourgues; les lieutenants de vaisseau Moisson, Coste, Thirot, Longueville, Decaen, le Capitaine des Chasseurs des Colonies Duplessis, les enseignes de vaisseau Rabaudy, Roquefeuille, Longueville, Mauclerc, Veillard, Moullac, Lefebure, Jardin, le lieutenant d'artillerie de marine Ackman et l'aspirant de première classe Malavois.



Bibliographie

- Arnim von Yann "Les Campagnes" - www.mmcs-ngo.org
- Austen H.C.M. Sea fights and Corsairs of the Indian Ocean
- second Edition 2003
- Carter Marina Companions of Misfortune - Flinders and
Friends at the Isle of France
1803-1810. Pink Pigeon Press London 2003.
- Chazal de Gaëtan Histoire Maritime des Mascareignes
Editions du Corsaire 2007.
Rue Vitry, Curepipe, Ile Maurice.
- Froberville Huet de Léon Le Combat du Grand Port et
la Fin de l'Occupation Française.
Imprimerie du Standard 1910.
Rue du Vieux Conseil, Port-Louis.
- Lenoir Philippe Ile Maurice ancienne isle de france
Editions du Cygne, Port Louis
- Maure André Souvenirs d'un vieux colon de Maurice
La Rochelle 1840
- Merllié Louis Article Le Combat du Grand Port
Neptunia 1976.
- Milbert Jacques Gérard Voyage pittoresque à l'Isle de France - 1812.
- Staub France. Causerie de France Staub sur le HMS Sirius
Novembre 1989
- Wantzloeben. A. Le Combat du Grand Port
R.Ollivry & Cie - Ile Maurice 1891.

La Prise de l'



Combat Naval a