

LOUIS-HENRI DE FREYCINET (1777-1840),

grand navigateur et contre-amiral inhumé au cimetière civil de Rochefort

Louis Desaulces de Freycinet (1751-1827), négociant en soie à Montélimar, possédait un château, encore visible au lieu-dit Freycinet dans la commune de Saulces (Drôme). Ce bourgeois et son épouse Elisabeth Armand eurent quatre fils : Louis-Henry (né à Montélimar le 31 décembre 1777), Louis-Claude (né en 1779, décédé et inhumé à Freycinet en 1842), Charles et Casimir (1786-1862), père de Charles-Louis (1828-1923), un des présidents du Conseil de la Troisième République.

Louis-Henri et Louis-Claude (leurs prénoms sont responsables de nombreuses confusions dans les publications qui citent l'un des deux frères) se distinguèrent en tant que navigateurs et officiers de marine. Ils restèrent étonnamment ensemble durant les onze premières années de leur carrière : leurs débuts dans la Marine et leur participation à l'expédition de Nicolas Baudin. Ensuite Louis-Claude fut attaché au Dépôt des cartes et plans de la Marine. Il s'y consacra à la réalisation des cartes de l'expédition, puis au récit de celle-ci. Lui-même dirigea un voyage de circumnavigation sur *l'Uranie* de 1817 à 1820.

De son côté, Louis-Henri (taille : 1,72 m, yeux bleus et cheveux châtain) reprit une activité classique d'officier de la marine militaire. Il fut ensuite gouverneur de colonies, puis préfet maritime. Au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, le nom de la famille devint « de Saulces de Freycinet ».

Les débuts des deux frères dans la Marine

Louis de Freycinet conduisit lui-même ses deux fils à Toulon. Ceux-ci y embarquèrent sur le vaisseau *l'Heureux*, le 27 janvier 1794, en qualité d'aspirants de troisième classe. Le 31 janvier 1795, ils devinrent aspirants de deuxième classe. Ils se trouvaient sur l'un des quinze vaisseaux de l'escadre basée à Toulon et commandée par le contre-amiral Pierre Martin. Ils participèrent, les 13 et 14 mars 1795, aux combats de Noli, cap des côtes liguriennes, contre une escadre anglaise. Ils combattirent aussi, le 13 juillet 1795, au large des îles d'Hyères.

En décembre 1796, Barrey, professeur à l'École de navigation du port de Toulon, reconnut leur grande compétence, mais le décret du 3 Brumaire an 4 exigeait aussi quarante-huit mois de navigation pour obtenir le grade d'enseigne de vaisseau. Ce n'était pas encore le cas pour les frères Freycinet : cependant le ministre Truguet les promut enseignes, le 13 juillet 1797, sans les faire passer par le grade intermédiaire d'aspirant de première classe .

Louis-Henri et Louis-Claude se trouvaient, depuis novembre 1796, sur le vaisseau *Le Formidable*, en « croisière dans la Méditerranée et dans l'Océan ». À la fin du mois de juillet 1797, ils écrivent, depuis Brest, au « Citoyen Ministre » pour refuser le grade d'enseigne de vaisseau, se jugeant indignes de ce titre. Une telle modestie pousse le ministre à confirmer la promotion des frères Freycinet.

En mars 1798, ils embarquèrent sur le vaisseau *La Révolution*. En octobre de la même année, ils se séparèrent. Et Louis-Henri prit son poste sur le vaisseau *Le 10 août* en rade de Brest. De mars à septembre 1799, il se trouvait en Méditerranée, à bord du vaisseau *L'Indomptable*, et participa à un combat très vif contre un corsaire algérien.

Louis-Henri et Louis-Claude furent à nouveau réunis, de septembre 1799 à juillet 1800, sur la goélette *La Biche* dont Louis-Henri fut le second, puis le commandant. Ils soutinrent, au mois de mars 1800, un engagement contre un cutter anglais. Dans l'été 1800, les frères reçurent l'ordre de rejoindre Le Havre pour participer à une expédition scientifique de reconnaissance des côtes occidentales et méridionales de la Nouvelle-Hollande (Australie).

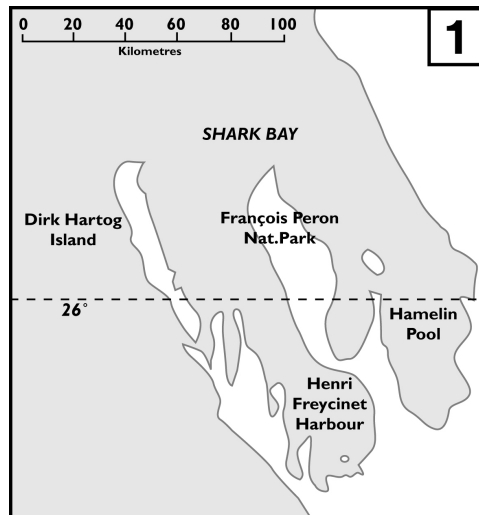
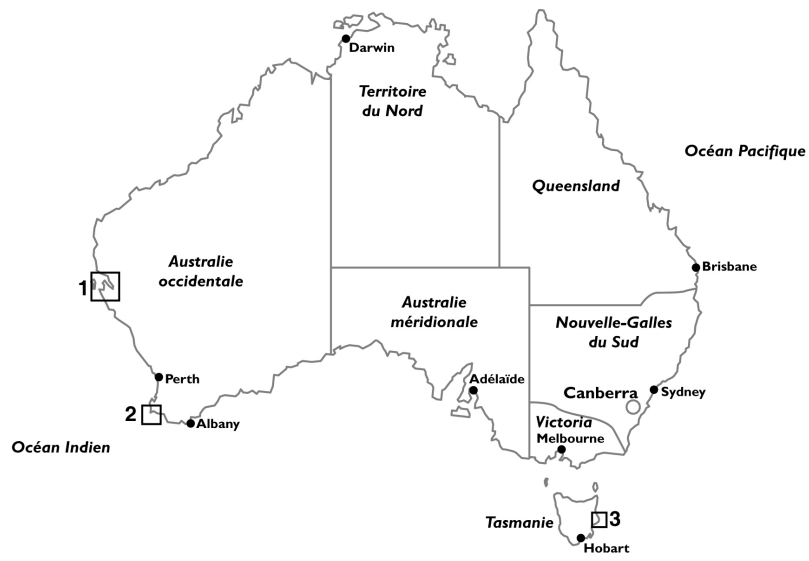
L'expédition aux Terres Australes

Elle fut placée sous le commandement de Nicolas Baudin (1754-1803), natif de Saint-Martin de Ré. Il s'était spécialisé dans des voyages dont l'objectif était d'apporter des collections botaniques d'outre-mer en Europe. Il avait servi l'Empereur d'Autriche avant d'être intégré dans la Marine française, en 1798, avec le grade de capitaine de vaisseau.

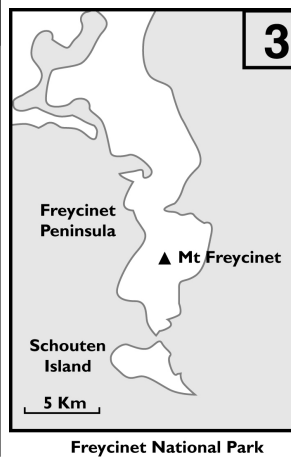
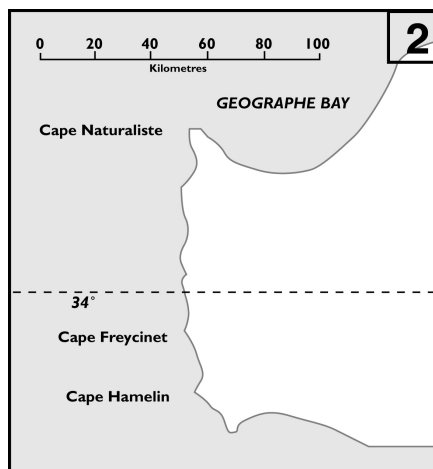
Son projet de voyage de découvertes sur les côtes de Nouvelle-Hollande fut accepté par Bonaparte. L'enseigne de vaisseau Louis-Henri de Freycinet faisait partie de l'état-major de Baudin, sur la corvette *Le Géographe*. Louis-Claude était placé sous les ordres de Jacques Hamelin, commandant de la grosse gabare *Le Naturaliste*.

Les noms attribués aux navires indiquaient bien les objectifs de l'expédition. Ces deux navires quittèrent Le Havre le 19 octobre 1800, et arrivèrent à l'île de France (Maurice) le 15 mars 1801. Là, plusieurs officiers et savants, malades ou n'appréciant pas la personnalité de Baudin, abandonnèrent l'expédition. Baudin écrit dans son journal : « Je n'ai pas appris la mer dans les écoles, j'ai traversé les océans sur des navires marchands ». Sa carrière et son caractère expliquent le peu de considération qu'il avait pour les jeunes officiers et pour presque tous les membres de l'expédition.

Les navires arrivèrent à la fin du mois de mai 1801 en vue des côtes occidentales de la Nouvelle-Hollande. Ils mouillèrent dans une baie qui fut nommée par Baudin « Baie du Géographe ». Outre ses responsabilités à bord du navire, Louis-Henri fut chargé de diverses missions à terre. Ainsi participa-t-il au premier débarquement, le 31 mai 1801, dans une anse proche du Cap Naturaliste. Il commandait un canot et était accompagné par Depuch, minéralogiste, et Riédélé, premier jardinier. Ils devaient reconnaître le pays et chercher un lieu propice aux débarquements. A leur retour, leurs rapports furent remis au commandant de l'expédition. Louis-Henri n'avait trouvé ni habitants ni eau douce. La seule ressource présente, utile pour les navigateurs, était le bois de chauffage. Quant à la côte, elle ne pouvait être abordée que par des canots. Toutefois le mouillage était possible à une encablure. Pendant plusieurs semaines, le gros temps de l'hiver austral empêcha les navires de s'approcher des côtes suivies en direction du nord.



SHARK BAY est un parc marin inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Le 6 juillet 1801, Louis-Henri fut chargé de déterminer la latitude des îles situées à l'entrée de la Baie des Chiens-Marins (Shark Bay) et d'estimer la largeur de la passe au nord de l'île Dirk Hartog. Il prit le commandement de l'équipage d'un grand canot qui partit avec six jours de vivres. A cette occasion, l'acrimonie de Baudin transparaît dans ses commentaires : « Je fus informé que, sans mon consentement, M. Freycinet avait pris avec lui l'aspirant Breton, son protégé et le plus inutile de tous ceux qui sont à bord, ce qui n'est pas peu dire ».

A son retour, Louis-Henri rédigea un rapport pour le « Citoyen commandant ». Il est transcrit dans le journal de Baudin, accompagné d'un commentaire : « Il est facile de voir par le rapport de cet officier qu'il aurait pu mieux faire, soit en partant un jour plus tôt comme il le devait, soit en persévérant, soit en cherchant un abri contre le mauvais temps si besoin sur l'île du Milieu de la baie (presqu'île Péron)... »

Aux approches de Timor, le 21 août 1801, Louis-Henri, à la tête de l'équipage d'un grand canot, fut chargé de prendre contact avec le comptoir hollandais. Il devait remettre au gouverneur une lettre lui expliquant les raisons de l'arrivée du *Géographe* : les besoins en eau et en nourriture, ainsi que la nécessité de soins pour de nombreux membres de l'équipage. Le lendemain, Louis-Henri revint accompagné d'un pilote originaire de Bayonne, chargé d'indiquer le meilleur mouillage.

Pendant l'escale de trois mois à Coupang, Baudin adressa « au citoyen Freycinet, enseigne de vaisseau » une lettre datée du 20 octobre 1801, lui annonçant sa promotion au grade de lieutenant de vaisseau. Son manque d'enthousiasme transparaît : « Je me plais à croire que l'avancement que vous obtenez au nom du gouvernement ne servira qu'à vous faire redoubler de zèle et de vigilance pour la continuation des travaux qui nous restent à faire ». Louis-Claude fut promu le même jour au même grade.

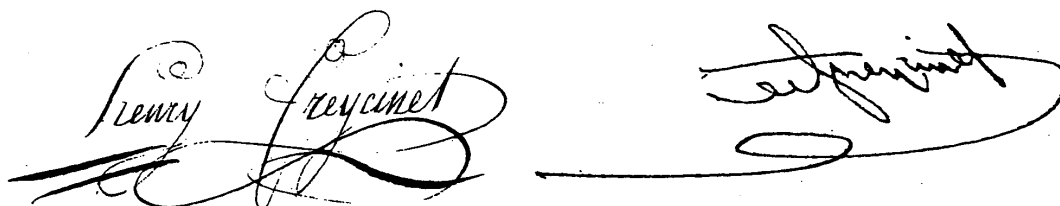
Le 13 novembre 1801, les navires quittèrent Timor et entamèrent la deuxième campagne d'exploration. Ils contournèrent la Nouvelle-Hollande par l'ouest et se dirigèrent vers la Terre de Van Diémen (Tasmanie). Les côtes orientales de cette Terre furent observées consciencieusement. L'escale chez les Anglais de Port Jackson (Sydney), de juin à novembre 1802, permit le rétablissement de la santé, très délabrée par le scorbut, des membres de l'expédition. *Le Naturaliste* partit de Port Jackson pour regagner la France. Il transportait d'importantes collections. Il atteignit Le Havre le 7 juin 1803.

Louis-Claude de Freycinet ne resta pas à bord du *Naturaliste* puisqu'il prit le commandement de la goélette *Le Casuarina* chargée d'accompagner *Le Géographe* pendant la suite de l'expédition. La troisième campagne explora les côtes méridionales et occidentales de la Nouvelle-Hollande, avec un nouveau passage dans la Baie des Chiens-Marins, en mars 1803. Le second séjour à Timor eut lieu du 6 mai au 3 juin. Depuis le premier, la tuberculose rendait Baudin de plus en plus souvent malade. Il mourut le 16 septembre 1803, lors de la nouvelle escale à l'île de France. *Le Casuarina* y fut désarmé. Les frères Freycinet se retrouvèrent donc sur *Le Géographe*, qui quitta l'île de France le 16 décembre 1803, pour arriver à Lorient le 23 mars 1804. Il était commandé par Pierre Milius. Ce dernier avait participé à l'expédition, sur *Le Naturaliste*, jusqu'à Port Jackson. Malade, il y était resté. Une fois rétabli, il avait pu gagner l'île de France via Canton. Les membres de l'expédition pensaient que Louis-Henri de Freycinet, commandant du *Géographe*

depuis Timor (Baudin étant gravement malade), allait le rester jusqu'à la fin du voyage. Mais l'amiral Linois considéra que le capitaine de frégate Milius avait réintégré l'expédition. Le commandement du navire devait lui revenir puisqu'il avait un grade supérieur à celui de Louis-Henri. A l'arrivée en France, Milius fut donc félicité pour les brillants résultats scientifiques de l'expédition. Le zoologiste François Péron et Louis-Claude de Freycinet furent chargés de rédiger le récit historique de l'expédition.

L'officier « à la mer, en guerre »

Le 23 septembre 1804, Louis-Henri de Freycinet prit le commandement du brick *Le Phaëton*. *Le Voltigeur* était aussi sous ses ordres. Après avoir navigué dans l'Escaut et le long des côtes anglaises, ces deux bricks partirent pour les Antilles en 1806. Le 25 mars, *Le Phaëton* dut combattre longtemps contre un brick anglais. Le lendemain, à proximité de l'île de Saint-Domingue, *Le Phaëton* fut pris en chasse par deux navires anglais (la frégate *La Pique* et une goélette de guerre). Un abordage eut lieu. Pendant les combats, Freycinet eut le bras droit emporté par un boulet et fut grièvement blessé à une jambe. Les membres de l'équipage du *Phaëton* durent se rendre. Prisonniers de guerre, ils furent internés à La Jamaïque. Toutefois, le 12 juin, Freycinet recouvra la liberté à Saint-Domingue, où il fut échangé. Il regagna la France, avec ses officiers, en passant par New York. Ils débarquèrent à Rochefort le 1^{er} décembre 1806. Freycinet gagna ensuite Paris, où il entama une longue convalescence. Il perçut, en 1807 et 1808, une indemnité pour lui permettre de prendre les eaux à Barèges en été.



Signatures de Louis-Henri de Freycinet avant et après mars 1806

Freycinet fut promu capitaine de frégate le 12 juillet 1808. Il se rendit au Havre pour y prendre le commandement de la frégate *l'Elisa*, le 1^{er} mars 1809. En décembre 1810, afin d'éviter une division anglaise dans la Manche, il se réfugia à La Hougue, où son navire s'échoua. Celui-ci fut soumis pendant cinq jours au feu des canons ennemis. Durant la nuit du 22, *L'Elisa* put appareiller. Toutefois, une méprise du pilote entraîna le naufrage de la frégate sur des récifs proches de l'île de Tatihou. En raison de la perte de son navire, Freycinet dut passer en conseil de guerre à La Hougue. Le 22 janvier 1811, il fut acquitté « honorablement ».

En avril 1811, Freycinet fut envoyé en mission à Mayence pour surveiller une levée de matelots. Le 5 juillet 1812, il fut nommé commandant en second du *Régulus*. Ensuite il occupa les mêmes fonctions à bord du *Patriote*. Ces deux vaisseaux appartenaient à l'escadre de l'île d'Aix, bloquée par la présence

continuelle de forces anglaises. A partir du mois de mai 1814, Freycinet fut employé au port de Rochefort. En janvier 1818, il y prit le commandement des élèves de la marine. Il était capitaine de vaisseau depuis le 10 juillet 1816.

Pendant son séjour à Rochefort, il épousa, le 1^{er} février 1815, Jeanne Bélar, fille de Claude (1767-1837), capitaine de vaisseau, chef des mouvements du port de Rochefort. De février 1813 à septembre 1820, Louis-Henri de Freycinet fut membre associé correspondant, puis membre résidant de la Société de Littérature, Sciences et Arts de Rochefort. Il en fut le président en 1818 et 1819. Son frère, Louis-Claude, membre associé correspondant à partir de juin 1814, donna à la Société plusieurs volumes et atlas se rapportant au voyage de Baudin aux Terres Australes. Cette expédition fut évidemment l'objet de plusieurs rapports de Louis-Henri. Celui-ci intervint naturellement sur plusieurs questions liées à la navigation. Il fit aussi une étude de fragments du « Poème des saisons » de Thomson. Dans la nécrologie de Louis-Henri, publiée dans *Les Tablettes* du 24 mars 1840, Lesson écrivit : « Il était lettré à un haut degré, et les classiques latins faisaient encore ses délices dans les années de l'âge mur. Il leur consacrait tous les loisirs que lui laissaient ses affaires. Personne n'avait la mémoire plus ornée de citations des muses latines; personne n'avait plus lu et mieux lu *Rabelais* et *Montaigne*... A cette littérature qu'il est si rare de rencontrer dans l'arme de la marine française, se joignait la passion des éditions *princeps*¹ ». Jusqu'à leur départ de Rochefort, Freycinet et son épouse habitaient au n° 3, rue des Petites-Allées (actuelle rue Courbet).

Le gouverneur de colonies

Freycinet fut nommé le 8 septembre 1820 au poste de « Commandant et Administrateur pour le Roi à l'île de Bourbon » (La Réunion). La corvette *La Sapho* fut choisie pour l'emmener dans cette île. Son capitaine alléguait la surcharge en vivres du navire pour refuser d'embarquer tous les effets de Freycinet. Ce dernier écrivit au ministère pour se plaindre. Dans sa lettre il donne la liste des effets en question². La Direction des ports pria le Commandant de la Marine à Rochefort de « prescrire au capitaine de *La Sapho* de recevoir à son bord tous les effets appartenant à M. de Freycinet et de faire, au besoin, débarquer une partie des vivres déjà en place. »

Freycinet, sa femme et leur fils, Louis René, âgé de sept mois, quittèrent Rochefort le 10 novembre 1820. Ils arrivèrent à l'île de Bourbon le 15 février 1821. Sans délai, Freycinet prit le commandement de la colonie. Il succédait à Pierre Milius, cet officier qui l'avait remplacé comme commandant du *Géographe* à la fin de l'expédition aux Terres Australes. Milius avait repris possession de l'île Sainte-Marie de Madagascar.

Dans sa lettre du 29 avril 1823 adressée au Ministre de la Marine et des Colonies, Freycinet montre l'intérêt qu'il porte à cette île. Il l'informe et donne son avis : « Radama étend sur toutes les provinces de Madagascar ses prétentions injustes, mais qu'il soutient par la force. Ce serait une témérité de jeter sur la grande terre une

¹ Première édition d'un livre.

² « 1/fournitures de bureau pour mon secrétariat - 2 /ma petite bibliothèque - 3/effets d'habillement pour ma femme et pour moi - 4/quatre tonneaux de vin de Bordeaux pour ma table... Je me suis restreint au strict nécessaire. »

poignée d'hommes qu'il accablerait sans peine avant qu'ils eussent eû le tems de se fortifier, et pour qui le secours des bâtimens de guerre deviendrait impossible. Le seul parti qui convienne est de tenir à l'Ile Ste Marie où ce Prince ne pourra envoyer ses troupes que partiellement, lentement, et sur des esquifs que nos bâtimens combattront avec un immense avantage. Je ne crois pas avoir à craindre le blâme de Votre Excellence pour cette résolution (dans la marge, de la main du Ministre : l'approuver). » Freycinet assura donc l'occupation définitive de l'île Sainte-Marie. Il y fit édifier des bâtimens et des appontemens. Il fit aussi réaliser des recherches hydrographiques sur les côtes de Madagascar.

À l'île de Bourbon, il améliora le réseau routier en faisant construire deux ponts suspendus et développa le système de crédits aux agriculteurs. Dans la lettre qu'il adresse à son ministre le 20 janvier 1823, cet officier de marine montre qu'il a une bonne connaissance du fonctionnement de l'économie de Bourbon, et qu'il remplit bien son rôle d'administrateur d'une colonie. Ainsi, à propos du commerce des animaux de trait, dont il est question d'augmenter l'importation, Freycinet prend le temps d'analyser les problèmes, de les examiner jusque dans le détail. Il rappelle que les bœufs proviennent de Madagascar, les chevaux du Cap et les ânes étalons de l'Arabie ; les mulets sont importés depuis la Perse et l'Amérique du sud, pour leurs qualités de résistance. Il estime que les besoins de l'île sont couverts par le commerce. Selon lui, en effet, « pour suppléer [...] à l'insuffisance des bras africains », les bêtes de trait « ne peuvent servir au labour de terres qui par leur qualité profondément rocailleuse ne comporteront jamais l'usage de la charue comme quelques quartiers de l'île Maurice ». En ce qui concerne les sucreries, Freycinet pense que « quel que soit l'essor donné à notre agriculture, [...] le nombre de nos sucreries ne saurait augmenter de beaucoup [...] mais à tout prendre, le riche sucrier préférera toujours à de simples manèges soumis à mille entraves, le moteur plus économique de l'eau ou celui des pompes à vapeur », d'autant que les faibles ressources de l'île en pâturages sont en diminution. Il conclut qu'il n'y a pas lieu d'augmenter l'importation d'animaux de trait à Bourbon et que « l'intervention du gouvernement en cette affaire doit être simplement administrative ».

De 1820 à 1826, l'augmentation de la production de sucre s'explique par la mise en culture de nouvelles terres, par l'énorme accroissement du nombre de machines à vapeur et l'introduction illégale de plusieurs milliers d'esclaves. Freycinet signale, en janvier 1825, qu'il ne dispose pas de navires capables de rattraper ceux qui débarquent des Noirs pendant la nuit.

Le travail ordinaire de gouverneur de Bourbon apparaît grâce à l'étude des lettres échangées entre Saint-Denis et Paris. Freycinet fait connaître à son ministre les dates d'arrivée et de départ des navires. Si ceux-ci ont subi des avaries, le seul endroit possible pour leur réparation se trouve à l'île Maurice, territoire britannique.

Freycinet informe le ministère que les troupes annoncées sont bien arrivées. Par exemple, la corvette de charge *Le Lybio* a amené 100 hommes et 2 officiers (lettre du 5-12-1822) et la gabare *L'Infatigable* a débarqué 66 officiers et soldats d'infanterie (lettre du 29-05-1825). Par contre sur les 15 sous-officiers et soldats prévus pour le service à Sainte-Marie, 11 seulement sont arrivés car 2 sont restés malades à Rochefort et 2 ont déserté à « Rio Janeyro ».

Le ministre est informé que, le 26 février 1824, Bourbon a subi « des coups de vent et un raz de marée » (passage d'un cyclone tropical) : « 9 bâtimens naufragés

sur la plage de St Denis... Aucun homme blanc n'a péri. Nous n'avons eu à regretter que trois noirs du roi... Les plantations ont peu souffert. »

Freycinet fait savoir au ministre que, le 3 janvier 1826, la gabare *La Garonne* a quitté Bourbon pour se rendre au port de Rochefort en passant par la Guyane : « *La Garonne* touchera au Cap de Bonne Espérance pour se procurer de l'eau : relâche indispensable à cause des animaux et des plantes qu'elle transporte à Cayenne (transport de la canne jaune de Batavia et d'oiseaux Martin) ».

Freycinet reçoit de Paris des informations et des ordres. La lettre du 23 août 1823 demande de préparer, pour les premiers jours de mars 1824, des vivres (4 mois) pour la frégate *L'Amazone* où se trouveront le contre-amiral Roussin et 413 hommes. La lettre du 18 octobre 1823 demande de préparer des vivres (3 ou 4 mois) pour la frégate *La Thétis*, commandée par le capitaine de vaisseau de Bougainville, se rendant à Pondichéry.

L'administration de Freycinet fut-elle appréciée ? Jean-Baptiste de Lescouble, planteur, qui, à travers son journal (2000 pages manuscrites¹) nous permet de connaître au jour le jour, de 1810 à 1836, la vie quotidienne de l'île, ne mentionne Freycinet qu'une seule fois (le 22 novembre 1826), lors du départ de « cet aimable homme » pour Cayenne. Une note du 23 septembre 1828, rédigée par la Direction des Colonies pour le Ministre, souligne la satisfaction de l'autorité de tutelle : « M. de Freycinet a gouverné pendant 6 ans cette Colonie de manière à seconder puissamment l'impulsion qui devait la conduire à l'état prospère où elle est aujourd'hui parvenue ; c'est le plus bel éloge qu'on puisse faire de son administration. »

Des colons de l'île de Bourbon avaient une opinion semblable. Gaultier de Rontaunay, en tant que porte-parole « des habitants notables des communes du vent de l'île de Bourbon », écrit au Ministre de la Marine et des Colonies, le 7 octobre 1828 : « Les habitants désirent offrir à leur ancien Gouverneur Monsieur de Freycinet cap. de vaisseau gouverneur de la Guane Française, un témoignage de leur gratitude, en raison de la sollicitude constante qu'il a mise, pendant les six années qu'il a gouverné pour sa majesté la colonie de l'île de Bourbon, à faire développer des germes de prospérité qui ont produit de si heureux effets. Ils m'ont chargé d'avoir l'honneur de prier votre Excellence de daigner solliciter de sa majesté son agrément pour que je puisse offrir en leur nom à ce digne Gouverneur un service en vaiselle Plate. Sur les principales Pièces, Duquel ils désirent faire graver la devise suivante : à Henry de Freycinet l'île de Bourbon reconnaissante. » Le roi donna son approbation.

Louis-Henri de Freycinet fut nommé gouverneur de la **Guyane française** par l'ordonnance royale du 28 décembre 1825. C'est une conséquence de l'ordonnance du 21 août de la même année. Freycinet disposait, à Bourbon, des pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire en tant que dépositaire de l'autorité du roi. Il pouvait par simples arrêtés modifier les différents codes de la métropole. Il lui était possible d'organiser le fonctionnement des tribunaux. Freycinet, couvert d'éloges, n'a probablement pas abusé de son pouvoir. La réforme du 21 août 1825 était prévue pour l'île de Bourbon. Elle fut ensuite étendue aux autres colonies. Elle confiait la haute

¹ *Journal d'un colon de l'île Bourbon*, L'Harmattan, 1990.

administration à un gouverneur entouré de trois chefs d'administration aux pouvoirs bien définis. Le gouverneur ne conservait donc que le pouvoir exécutif.

Le ministre demande surtout à Freycinet (lettre du 12 janvier 1826) de mettre en place la réforme à Cayenne : le gouvernement de la Guyane a connu une longue période d'intérim « qui a pu nuire à beaucoup de choses » depuis le départ de Milius (encore lui !) deux ans auparavant. Le 20 octobre 1826, il remit le gouvernement de l'île de Bourbon à son successeur. Le même jour, la nouvelle organisation de l'administration, décidée par l'ordonnance du 21 août 1825, commença à fonctionner dans la colonie.

Freycinet et sa famille (Charles Henri, le second fils, était né en 1823) embarquèrent sur la corvette *L'Oise* le 29 novembre 1826, et arrivèrent à Cayenne le 14 février 1827. Freycinet prit ses fonctions le lendemain. Depuis sa nomination, il s'était écoulé treize mois et demi.

Par ses lettres des 30 mars, 2 mai et 15 mai de l'année 1827, Freycinet montre l'importance qu'il accorde aux facilités de communication dans la colonie. Il propose que le bateau à vapeur *La Caroline*, dont la chaudière est irréparable sur place, soit réarmé en goélette pour son retour en France. Ce qui est accepté. Il souhaite également que ses administrés ne souffrent pas de pénurie de vivres. Le 21 avril 1828, le ministre l'autorise à « faire venir du Para (région du Brésil septentrional) des bœufs pour l'approvisionnement de Cayenne », en utilisant la gabarre *La Ménagère*, sous réserve de l'accord que Freycinet doit obtenir du gouvernement de Para.

Comme à Bourbon, Freycinet doit s'occuper du transport de plantes. Paris lui demande, le 26 février 1827, d'envoyer des plantes de Cayenne au gouverneur de la Guadeloupe qui désire y « établi[r] un jardin de naturalisation ». Le 25 août 1827, il signale au ministre que « La gabare *L'Infatigable* venant du Brésil apporte une assez grande collection de plantes vivantes. Elle repartira le 30 pour le port de Rochefort. » Et le 17 janvier 1829, il mentionne : « Arrivée de la corvette de charge *La Meuse* venant de Bourbon. Remise de six grands caissiers contenant le café d'Arabie et d'autres plantes utiles qui nous sont envoyées d'après les ordres de Votre Excellence. Ces précieux végétaux fructifieront, je l'espère, dans nos jardins. »

Depuis le 13 août 1823, Freycinet était commandeur de la Légion d'honneur. Et l'ordonnance royale du 31 octobre 1827 lui conféra le titre personnel de baron. En raison de son absence de fortune, il bénéficia d'une remise de deux tiers sur les 3000 francs de droit de sceau attaché à l'expédition de ses lettres patentes, le 21 août 1828. Il obtint en même temps le règlement de ses armoiries : d'or à trois tiges de roses au naturel, soutenues d'un croissant de sable; au chef d'azur chargé de trois étoiles d'argent. Couronne de baron.

Le 26 août 1828, « Après une absence de huit années durant laquelle [il a] continuellement rempli un emploi supérieur aux colonies », Freycinet demande au ministre « un congé momentané pour aller en France régler des affaires de famille qui sont pour [lui] de quelque importance¹ », tout en lui rappelant que son prédécesseur lui en avait fait la promesse. Il souhaite un congé de six mois à partir de la fin du

¹ Son père est décédé en 1827.

mois de mars 1829, époque où il aura effectué un séjour de vingt-six mois à la Guyane.

Le ministère n'a qu'à se louer de l'efficacité de son gouverneur. Dans une note pour le ministre, rédigée par la direction des colonies le 23 septembre 1828, on souligne le « zèle » et la « franchise avec lesquels M. de Freycinet est entré dans les vues du Gouvernement », tout en reconnaissant le caractère « très pénible » du service des Colonies. Freycinet fut promu au grade de contre-amiral par ordonnance royale du 26 décembre 1828. Le même jour, une autre ordonnance le nomma gouverneur de **la Martinique**. La dépêche ministérielle, envoyée le 30 janvier 1829, mettra quatre mois avant de parvenir à son destinataire, le 31 mai 1829, le jour de l'arrivée du commissaire principal Jubelin, le nouveau gouverneur de la Guyane française.

Freycinet remit le gouvernement de la Guyane à son successeur, le 1^{er} juin 1829. Il partit de Cayenne, avec sa famille, sur la corvette *La Diane*, le 13 juin 1829, et arriva à Fort-Royal le 19 juin. Immédiatement, il prit ses fonctions de gouverneur. Le 19 septembre 1829, Freycinet réitère sa demande de congé : « Qu'il me soit donc permis de vous présenter de nouveau, Monseigneur, l'indispensable nécessité où je me trouve de me rendre en France pour régler des affaires particulières auxquelles je puis moi-seul mettre fin. Votre Excellence peut croire qu'après une absence de neuf ans révolus, j'ai plus d'une raison légitime pour désirer revoir ma famille et mon pays [...]. Je vous prie de m'autoriser à quitter l'île de la Martinique vers la fin de mars ou dans le courant d'avril de l'année prochaine. »

Le 25 octobre 1829, Freycinet accusa réception de la dépêche ministérielle du 8 septembre. Elle lui annonçait la nomination du colonel Gérodias aux fonctions de commandant militaire de la Martinique. Cet officier supérieur assurerait l'intérim du gouverneur parti en congé. La corvette *L'Hébé* devait quitter Brest en novembre, elle était chargée de conduire Freycinet et sa famille au port de Rochefort.

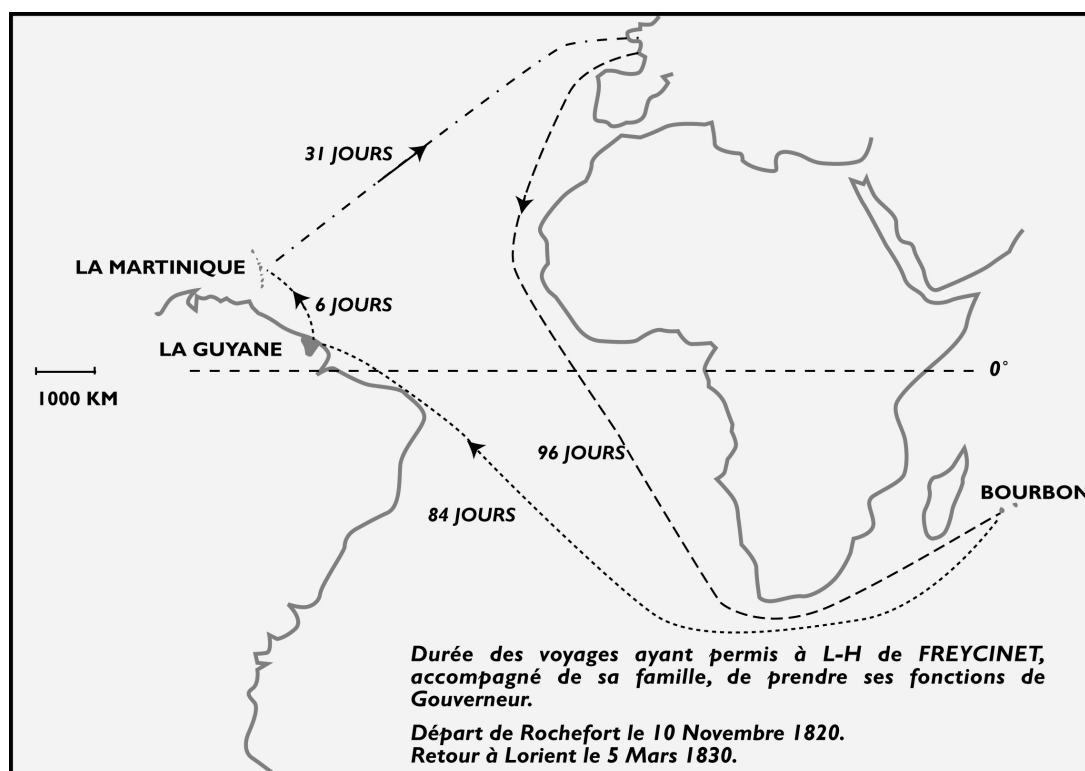
Le congé avait été accordé par décision royale du 29 novembre 1828. Il commença seulement le 1^{er} février 1830, jour du départ de Freycinet et de sa famille. Ceux-ci débarquèrent le 5 mars, non pas à Rochefort, mais à Lorient. Aussitôt, Freycinet demanda à rencontrer le Directeur des Colonies au Ministère pour lui fournir des indications sur la situation en Martinique. Le 10 juin, depuis Rochefort, il écrit au colonel Gérodias et lui donne des conseils : il faut que le départ de M. d'Imbert, procureur général de la Martinique, intervienne rapidement car « sa présence agite l'opinion ». Bien qu'il soit en congé, Freycinet continue à s'occuper des affaires de la Martinique.

A la fin du mois de juin, il part en Dauphiné pour retrouver sa mère qu'il n'a pas vue depuis 1820. Il doit aussi régler la succession de son père. Les journées de juillet 1830, les trois glorieuses, qui provoquent la chute de la Restauration, se produisent pendant son séjour dans sa région natale. Le 8 août 1830, depuis Loriol, dans la Drôme, en réponse à une dépêche du ministère lui enjoignant de rejoindre son poste en Martinique, il donne sa démission : « Qu'il me soit ici permis de vous représenter que si j'ai pu antérieurement opérer quelque bien dans nos pays d'outre-mer, je l'ai fait en des temps différents du nôtre, et sous un régime qui ne paraît pas devoir être celui qu'on y suivra désormais. Faites donc la part, Monsieur le Directeur, de ce qu'ont pu produire mes vieilles affections et mes vieilles doctrines, et ne voyez point en moi un talent capable d'amener des résultats identiques par des moyens si divers.

Je fus, pendant près de dix ans, le représentant de nos rois Louis XVIII et Charles X dans les colonies. Les fondements du pacte de Louis XIV y réglèrent toujours ma conduite : aujourd'hui d'autres systèmes prévalent qui n'ont pu porter de conviction en moi ».

Sous le régime de la Monarchie de Juillet naissant, Freycinet n'hésite pas à montrer sa fierté d'avoir servi Louis XVIII et Charles X. C'est d'ailleurs ce dernier roi qui l'a anobli. Il estime donc ne plus être l'homme approprié pour occuper le poste de gouverneur. Peut-être aussi n'a-t-il plus la motivation pour aller occuper des fonctions loin des siens. Dans sa lettre, où il ne masque pas ses opinions, il donne les véritables raisons de sa démission : il fait manifestement preuve de probité.

Lesson, en 1840, et La Roquette, en 1843, n'osèrent pas écrire la vérité. Pour eux, seule la santé de Freycinet était la cause de sa démission. La démission fut entérinée par une ordonnance royale, le 16 août 1830. À partir de ce jour, Freycinet cessa de dépendre de la Direction des Colonies du Ministère de la Marine.



Le préfet maritime

La carrière de Freycinet reprit lorsque celui-ci fut nommé, le 25 juillet 1832, au poste de major général à **Toulon**. Dans la même ville, à partir du 1^{er} janvier 1834, il occupa les fonctions de préfet maritime par intérim. Comme dans ses postes aux colonies, Freycinet eut à communiquer à son ministre tous les mouvements de navires et à établir des rapports sur l'état de ceux-ci. Toutefois, à Toulon, il fut amené à écrire à Paris presque quotidiennement. Il faut dire que son poste était essentiel alors, durant les débuts de la conquête de l'Algérie.

Il eut le souci de faciliter les transports maritimes, notamment celui des troupes entre la France et l'Algérie, et de rendre efficace la surveillance des côtes algériennes. Le 18 avril 1834, il propose au ministre un service de correspondance régulière entre Toulon et Alger, avec les bateaux à vapeur *Le Crocodile*, *Le Castor*, *Le Fulton*, *Le Ramier*, *L'Eclaireur*. Le ministre accepte, mais il ne donne pas suite à la proposition de « service lateral » entre Alger, Bône et Oran.

Le 3 avril 1834, Freycinet attire l'attention du ministre sur la difficile surveillance des côtes algériennes, notamment le trafic d'armes entre « les Toscans » et « les Arabes des environs de Colla¹ et Selah ». Il précise : « les très petits navires qui se livrent à un pareil trafic éviteront toujours les croisières avec quelques chances de succès, en atterrissant de nuit sur les points de communication qui leur sont désignés; ou bien ils parviendront facilement, par tout autre moyen, à tromper la surveillance d'un seul bâtiment croiseur. »

Freycinet avait aussi été inquiet par l'attitude du Bey de Tunis (qui, malgré sa neutralité officielle, soutenait le commerce des armes et de la poudre entre Tunis et le « gouvernement ennemi » de Constantine) et l'avait fait savoir à son ministre, qui l'autorisa à envoyer un vaisseau de guerre à Tunis, pour une difficile mission d'intimidation. Freycinet fit armer le vaisseau *Le Nestor*, sous le commandement du capitaine de vaisseau Luneau, auquel Freycinet remit des instructions précises le 4 mai 1834 : « Le Bey de Tunis doit rompre avec celui de Constantine, toute relation préjudiciable à la France; son port ne doit plus servir les intérêts de notre ennemi ». La négociation est menée sur place par le Consul de France : « C'est cette négociation que vous allez appuyer par votre apparition à Tunis ». C'est un succès. Le 13 juin 1834, Freycinet communique à son ministre une lettre de M. Deval, consul de France à Tunis. Il ajoute : « Vous y verrez que le Bey de cette régence, par suite de l'apparition du vaisseau *Le Nestor*, prend des moyens plus efficaces pour empêcher dans des ports le commerce clandestin d'armes et de munitions de guerre. » A la fin de son intérim, Freycinet transmet son poste au vice-amiral, pair de France, Pierre Jurien de la Gravière, ancien préfet maritime à Rochefort de 1827 à 1832.

Le Ministre de la Marine, satisfait du travail de Freycinet, fit nommer celui-ci préfet maritime titulaire à Rochefort, par l'ordonnance royale du 15 mai 1834. Freycinet quitta Toulon le 19 juin pour rejoindre son nouveau poste. Dès son arrivée à Rochefort, Freycinet craint que la ville soit menacée par le choléra, qui a déjà sévi dans la région en 1832. La maladie est apparue dans l'île de Ré à la fin du mois de juillet.

¹ Sans doute Collo, port maritime situé au nord de Constantine.

Comme à Toulon, il informe son ministre. Il multiplie les alertes. Le 28 août 1834: « Les avis que j'ai transmis sur l'invasion du choléra à l'île de Ré, se confirment malheureusement [...]. La maladie, dans ses débuts, attaque et enlève les individus en 3 ou 4 heures ». Le 30 août, il précise les chiffres : « A l'île de Ré, 83 atteints, 63 morts...Rien ne se manifeste à Rochefort ». Ceux-ci s'amplifient : « Résultats au 1^{er} septembre, 190 atteints, 99 morts. Rien ne se manifeste à Rochefort ; [...] les fièvres endémiques même se font peu sentir comparativement aux années précédentes » (3 septembre). Nouveaux courriers les 12, 15 et 17 septembre. Dans la lettre du 24 septembre, l'état sanitaire de l'île de Ré s'est considérablement dégradé : le « nombre de cholériques depuis l'invasion » s'élève à 440, celui des décès à 271. « Le fléau étend de plus en plus ses ravages sur la population de l'île de Ré. » Sur demande du préfet de la Charente Inférieure, pour remplacer des médecins rétais qui ont « succombé à l'épidémie », il envoie sur l'île un chirurgien de 2^e classe et un élève entretenu de l'École de médecine. Le 27 septembre, il prévient le ministre que la commune de Tonnay-Charente est touchée. L'épidémie fait son apparition à Rochefort le 4 octobre : « deux cas de choléra se sont manifestés à l'hospice civil ; l'un des malades a succombé en peu de temps. La nuit dernière trois hommes (deux libres et un forçat) ont été atteints à l'hôpital de la marine...Tonnay-Charente compte déjà 29 décès et un plus grand nombre de malades » (lettre du 7 octobre). Le 29 octobre, le bilan, sur l'île de Ré, s'élève à 1485 cas et à 962 décès.

Le ministre resta indifférent à la situation sanitaire de Rochefort et de sa région. Dans son courrier, il ne fut jamais question du choléra. Par contre, le 19 janvier 1839, il écrit à Freycinet : « J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les rapports que vous m'avez adressés les 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 11 de ce mois au sujet de troubles qui ont eu lieu à La Rochelle et dans les campagnes environnantes. » Si Freycinet, très consciencieux, n'hésite pas à dicter de nombreuses lettres pour son ministre, la réciprocité n'existe pas. Par exemple, pour l'année 1837, 14 pages seulement de courrier furent adressées à la préfecture maritime de Rochefort. Celle de Toulon en reçut 260. Il est évident que le ministère n'accordait pas beaucoup d'importance au port de Rochefort et à son arsenal.

En tant que préfet maritime, Freycinet dut gérer des affaires assez ordinaires. Pour ses missions importantes, il ne manqua jamais de suggérer des améliorations. Le 20 janvier 1835, il signale un incendie dans la ville. Le 17 avril, le ministre exprime « sa satisfaction pour l'action de la Marine pour éteindre le feu dans une épicerie de la ville ». Même satisfecit le 20 avril 1839 : « Le feu s'est déclaré au baignoire par suite de la rupture d'un tuyau de poêle. Je ne puis qu'approuver le parti que vous avez pris de faire remplacer le tuyau de poêle par un tuyau de maçonnerie. »

Le 19 mai 1838, Freycinet demande et obtient l'aval de son ministre pour participer à la célébration du service funéraire « à l'occasion de la remise dans le caveau de l'église paroissiale de cette ville, où avaient été d'abord déposés en 1710 aux frais des habitants, les restes recueillis de M. Bégon, ancien Intendant de la marine à Rochefort et de la Généralité de la Rochelle, ainsi que ceux de M^{me} de la Galissonnière sa fille ».

La surveillance des côtes relevait, en partie, de la responsabilité du préfet maritime. Dans la lettre suivante du 15 août 1835, Freycinet fait allusion à des nostalgi-

ques de la Restauration qui souhaitent entrer en communication avec des Vendéens : « D'après un avis de M. Le Préfet de la Vendée, au sujet de l'apparition sur la côte des Sables d'un bâtiment qui semblait vouloir communiquer avec la terre ; je prescrivis à M.M. Les Commissaires des Classes des Sables & de l'Île de Ré de prendre toutes les mesures de surveillance possibles pour reconnaître ce navire [...]. J'ai donné l'ordre d'armer immédiatement avec 20 hommes un de nos bateaux de servitude *L'Île d'Enet*, dont la marche avantageuse est connue : J'en confie le commandement à M. Badeigts Laborde, Lieutenant de Vaisseau ». Le 22 août 1835, le ministre répond : « Satisfaction pour les mesures prises pour surveiller le navire repéré le long des côtes. Continuez à utiliser *l'Île d'Enet*. » Le ministre sous-entend que ce navire suffit bien.

Freycinet doit faire appliquer les nombreux ordres ministériels concernant la réparation des navires. Dans sa lettre du 8 octobre 1834, Freycinet attire l'attention du ministre sur les inconvénients d'une décision récente, la suppression des pilotes entretenus du port (ordonnance du 12 février 1834) : le mouillage de la corvette *La Thisbé* en rade de l'île d'Aix a pris deux jours, suite à un retard du pilote, conjugué aux attentes des marées et à la présence de vents contraires. Avec les pilotes entretenus, « le service du pilotage était du moins assuré à toute heure, à tout moment. Le retard apporté dans le mouvement de *La Thisbé*, bien que peu préjudiciable dans la circonstance actuelle, pouvait présenter de graves inconvénients pour une expédition urgente. » *La Thisbé*, pourvue de cinq mois de vivres et d'un an de recharges, était sur le point de rejoindre la division navale en station au Brésil.

Rochefort était surtout en relation avec les ports de la côte nord de l'Espagne, en particulier pour le ravitaillement des navires français qui y stationnent. Dans de nombreuses lettres, Freycinet se plaint fréquemment du manque de moyens du port de Rochefort. Le 30 juin 1838, il démontre l'impossibilité de ravitailler la frégate *La Gloire* stationnée dans le Tage : « Il ne m'est nullement possible, avec le nombre très restreint de nos petits batimens de servitude, de satisfaire à ce nouveau service. [...] Si votre Excellence décide que nous devons alimenter nos bâtimens sur les divers points de la côte Nord de l'Espagne et dans le Tage, ce n'est plus un petit bateau de servitude que l'on peut charger de cette mission assez éloignée, mais un bâtiment d'une certaine importance. Sans cette ressource, Monsieur le Ministre, il me serait impossible avec nos faibles moyens, je le répète, d'assurer l'approvisionnement à une telle distance, sans recourir fréquemment à la voie du commerce beaucoup plus dispendieuse. »

Louis-Henri de Freycinet est décédé à l'hôtel de la préfecture maritime de Rochefort, le 21 mars 1840. Dans les *Tablettes* du 24 mars, Lesson souligne ses qualités de serviteur de la Marine : « Le contre-amiral de Freycinet est mort, on peut le dire, sur son banc de quart : en effet, la veille encore, il avait expédié les affaires de service, signé la correspondance avec le ministre. »

Pour l'historien, le parcours de Freycinet reste étonnant. Au-delà du brillant officier de marine sachant se battre avec courage, tout en manifestant une vraie curiosité scientifique lors de l'expédition en terres australes, Freycinet révèle de réelles qualités d'administrateur quand il gouverne des territoires aussi différents que l'île de Bourbon, la Guyane ou la Martinique. Lors des événements de 1830, il assume pleinement sa fidélité aux Bourbons, sans chercher à faire profil bas. Comme préfet maritime, il gère avec rigueur le port de Toulon en pleine conquête de l'Algérie, puis

celui de Rochefort, où, à peine arrivé, il doit faire face à une grave épidémie de choléra. Au total, un serviteur dévoué de l'État¹.

Jacques Nompain



Tombeau de Louis-Henri de Freycinet
(cimetière civil de Rochefort²)

¹ Sources : Archives du Service historique de la Marine à Vincennes (Séries BB2 : Correspondance au départ. BB3 : Correspondance à l'arrivée. CC7 : Dossiers individuels).

Nicolas Baudin : *Mon voyage aux Terres Australes*, Imprimerie Nationale, 2001.

Jean-Pierre Dinand, « La Société de Littérature, Sciences et Arts sous Louis XVIII », *Roccafortis* n° 35 (janv. 2005), n° 36 (sept. 2005), n° 37 (janv. 2006).

De la Roquette, Notices historiques sur MM. Henry et Louis de Freycinet, lues à la séance générale de la Société de géographie de Paris du 15 décembre 1843, *BSG* n° 20-1843 (à partir des archives série CC7 et du numéro du 24 mars 1840 des *Tablettes*).

² Le tombeau de Louis-Henri de Freycinet est un pseudo-sarcophage décoré par des acrotères d'angle, une couronne enguirlandée et des flambeaux renversés. Il se trouve au cimetière civil de Rochefort, en bordure d'allée, dans le carré D. Le défunt y a été rejoint par sa veuve (elle habita au 32 de la rue Royale, actuelle avenue De Gaulle, de 1840 à son décès le 20 juin 1876) et par leurs deux fils : Louis, contre-amiral (1820-1877) et Charles, contre-amiral (1823-1881).