

Le chevalier de TROMELIN

Aménagements portuaires au Port-Louis de l'Isle de France

Par Jean Paul Morel

Préambule

On rencontre plusieurs individus, ayant pour patronyme Tromelin, présents dans l'Océan Indien dans la deuxième moitié du 18^e siècle. En particulier deux frères dont l'aîné est la personne qui nous intéresse ici.

Ces Tromelin se sont signalés dans la littérature en plusieurs occasions :

- L'un est connu pour avoir été responsable de l'aménagement du port de Port-Louis de l'Isle de France dans les années 1770-1780. Il a laissé son nom à la chaussée qui relie l'île aux Tonneliers à la terre.
- Le même est cité dans la biographie de Jean-Baptiste Lislet-Geoffroy qui aurait travaillé sous ses ordres à la restauration du port et qui aurait été initié par lui aux mathématiques et à l'astronomie. C'est de ce Tromelin dont il est ici question, il se nomme probablement Bernard Marie Boudin de Tromelin.
- Ce même chevalier de Tromelin, cousin de Rochon, lieutenant de vaisseau, chargé de l'aménagement du port, apparaît dans la correspondance de Jean Nicolas Céré, en 1775¹, et plus encore en 1778 où il est question également de son frère de retour d'une mission aux Seychelles.²
- Un second Tromelin va délivrer en 1776 des esclaves abandonnés sur l'île de Sable qui porte aujourd'hui son nom. c'est sans aucun doute le frère cadet du premier³. Il se nomme probablement Jacques Marie Boudin de Tromelin.
- Un troisième, chevalier de Tromelin, lieutenant de vaisseau, commandait *l'Annibal* dans l'escadre du bailli de Suffren, durant la campagne menée dans l'océan Indien contre les Anglais en 1782. Son comportement lui valut un blâme sévère de Suffren ce qui l'amena à démissionner. Il fut rayé des cadres, sans pension. Il n'est pas impossible que ce soit ce même Tromelin cadet qui a donné son nom à l'île de Sable.

Si nous utilisons le conditionnel c'est parce que, quoique les état-civils des deux frères semblent faire consensus aujourd'hui, nous n'avons trouvé aucune référence sérieuse les établissant, et que Bourde de la Rogerie, pur Breton, archiviste du Finistère, n'a aucune hésitation pour présenter notre n°1 : « : Jean-Marie Boudin de Tromelin, né le 21 février 1740 à Morlaix » : prénom et date de naissance sont différents de ceux couramment repris aujourd'hui.

Dans notre documentation, on rencontre un autre Tromelin qui est peut-être le frère de celui qui nous intéresse :

- En août 1772, on décide à Versailles d'envoyer en toute urgence quatre petits bâtiments pour se rendre sur les lieux de la découverte du continent austral par Kerguelen. Un des quatre bâtiments est *le Léopard*, cotter commandé par M. le chevalier de Launay-Tromelin.⁴ Le

¹ Lettre de Céré à Poivre du 24 février 1775.

² Base docu=>En 1778 - Extraits de la correspondance de l'année 1778 de Céré avec

³ Selon l'abbé Rochon (Introduction à *Voyage à Madagascar, à Maroc et aux Indes Orientales*, tome 1, an X de la république. Par l'abbé Rochon). Il n'y a pas de raison de douter de Rochon qui est apparenté à la famille Tromelin, qui est un ami proche du premier cité, et qui épousa sur le tard une de ses cousines Tromelin.

⁴ Base docu=>2 août 1772 – Note pour le Roi : De l'urgence d'un nouvel armement aux terres découvertes par Kerguelen

même, dans un autre document relatif à la même affaire, est qualifié simplement « le chevalier de Tromelin »⁵.

Le chevalier Tromelin commandant la flûte *la Normande* en 1768 et 1769

La flûte du roi, *la Normande*, commandée par le chevalier de Tromelin, appareille de Lorient le 19 mars 1768, à destination de l'Isle de France où elle mouille le 23 juillet⁶.

Si Tromelin a reçu le commandement d'une flûte affectée à l'Isle de France, à disposition des administrateurs de la colonie, il a par ailleurs reçu mission particulière d'entreprendre le dégagement du port fortement encombré par les vases et les carcasses de bâtiments coulés. Ce travail nécessite de construire de la machinerie, aussi ne peut-il être entrepris immédiatement. Ainsi le gouverneur Dumas note dans son journal 15 jours après l'arrivée de *la Normande*⁷ :

« J'ai parlé à M. Ardibus pour hâter le déchargement de la flûte *la Normande* qui ne pouvant encore être employée au récurément du port, par des raisons dont j'ai chargé M. de Tromelin de rendre compte, peut être employée utilement à la traite de Madagascar. »

En fait, Tromelin va être employé jusqu'à la fin de l'année au ravitaillement de la colonie en se rendant deux fois à Madagascar. Une première fois *la Normande* est envoyée en traite à Foulepointe du 3 septembre au 1^{er} novembre ; puis une seconde fois au même endroit, du 11 novembre jusqu'aux premiers jours de janvier 1769.

Tromelin ne néglige cependant pas pour autant sa mission particulière, même si Dumas se plaint de ne voir rien venir, comme en témoigne son journal :

Du 4 novembre : « M. de Tromelin ne voit aucune disposition pour le récurément du port, et croit que cette affaire presse, mais il faut des bois pour construire les machines, nous n'en avons point. Il faudrait que l'ingénieur en chef eut fait des dispositions pour détourner les eaux, et il n'y a pas pensé »

Du 11 novembre : « M. de Tromelin personnellement est chargé par M. le Duc de Praslin de travailler au récurément du port. Mais pour remplir cette mission les bras manquent et M. Poivre n'a point encore songé à faire faire les bois pour monter les machines. M. de Tromelin m'a dit qu'il en avait encore parlé hier à M. Poivre qui lui a promis de s'en occuper. Mais quand est-ce qu'ils seront faits et rendus au port ? Quel temps ne faudra-t-il pas ensuite pour les mettre en œuvre et monter les machines. Il fallait donner les bois à l'adjudication au moment de l'arrivée de M. de Tromelin, c'est ainsi que sur tous les objets nous perdons plus de temps à mesure que le service presse davantage. »

Poivre qui manque cruellement de main d'œuvre⁸, n'est pas pressé d'entreprendre quoique ce soit au port et préfère demander à Tromelin une étude complète des travaux à réaliser pour faire du Port-Louis un port digne de la place assignée à cette colonie.

« j'ai engagé cet officier dans lequel j'ai reconnu beaucoup d'intelligence et un grand zèle pour le service du Roi, à sonder le Port, à en vérifier le plan, et à reconnaître le travail qu'il y aurait à faire pour le mettre dans le meilleur état. »⁹

Fin novembre, par *le Massiac*, arrive M. de Steinauer qui vient remplacer M. Dumas dans l'attente du chevalier Desroches. Par le même vaisseau, le ministre annonce le départ prochain pour la colonie du baron d'Arros :

« M. le Baron d'Arros, capitaine de frégate qui portera avec lui tous les ustensiles nécessaires au curage du port. C'est un officier du premier mérite et qui entend supérieurement cette partie. »¹⁰

⁵ Base docu=>8 novembre 1772 - Ministre à Ternay et Maillart : modification des instructions aux cinq bâtiments expédiés pour poursuivre la découverte des Terres australes

⁶ L'astronome de marine Alexis Rochon était du voyage, il avait préféré effectuer la traversée sur le bâtiment commandé par son cousin et ami, plutôt qu'avec le chevalier Grenier sur *l'Heure du Berger*, comme cela était convenu.

⁷ Journal de Dumas du 7 août 1768.

⁸ J'avais malencontreusement écrit dans un premier temps : « manque cruel de bras » !

⁹ Base docu=>27 janvier 1769 - Poivre au ministre. Projets de Tromelin concernant l'aménagement du Port-Louis

¹⁰ Base docu=> 12 & 15 juillet 1768 - Ministre à Poivre. Dumas relevé.

En fait, le baron d'Arros de partira que l'année suivante, et à cette occasion une réflexion du ministre montre l'étonnante liberté dont disposait ce monsieur, indépendance dont il usera par la suite pour en faire à sa guise. Le ministre qui comptait sur d'Arros comme sur tous les bâtiments en partance pour l'Isle de France pour embarquer des troupes, dut se résigner : « M. le Baron d'Arros n'a jamais voulu transporter de troupes »¹¹. Voilà !

L'intendant Poivre comprend que Versailles a un nouveau champion à mettre en avant ; pourtant il avait adhéré complètement aux projets de Tromelin, en particulier la création d'un port au Trou Fanfaron, mais il vient d'être tancé par le ministre, prié de ne rien entreprendre avant l'arrivée nouveau gouverneur ; le désenvasement du port et les autres aménagements attendront donc jusqu'à l'arrivée du chevalier Desroches et du baron d'Arros, l'homme de l'art annoncé en cette partie.

« M. de Tromelin, après avoir reconnu les causes du comblement du port, m'a proposé les moyens les plus simples pour les arrêter en chargeant avec peu de frais la direction des torrents qui dans les grandes pluies emportent les terres dans le canal où les vaisseaux mouillent.

A l'extrémité de notre port est un bras de mer renfermé comme une chambre et qui a la forme d'un port magnifique. Dans tous les temps on avait dit que c'était bien dommage qu'un si beau port fut fermé par un récif à son entrée, d'ailleurs assez étroite, et qu'il était impossible d'y faire entrer des vaisseaux. Personne ne doutait de l'existence du rocher sous l'eau, et tous les projets, depuis M. de La Bourdonnais, étaient réduits à chercher les moyens de faire sauter le rocher.

M. de Tromelin a voulu s'assurer par lui-même de l'existence d'un récif si malheureusement placé. Il a sondé partout avec le plus grand soin, et il résulte de ses recherches que le rocher fatal n'existe pas, que le barchois connu dans l'île sous le nom de *Trou Fanfaron*, est un port très beau qui peut renfermer avec toute sûreté douze gros vaisseaux pendant la saison des ouragans.

Comme M. le Chevalier Desroches est homme du métier, je l'attendrai, Monseigneur, pour l'engager à voir les choses par lui-même, pour vous envoyer de concert les plans, tant de l'ancien port que du barchois, et pour ne vous présenter à ce sujet que les idées qu'il aura approuvées »¹²

C'est en juillet 1769 que le chevalier Desroches arrive à l'Isle de France, mais il décide lui aussi de ne rien entreprendre au port avant l'arrivée du baron d'Arros, puisque ce monsieur a été chargé en haut lieu de prendre la direction de l'aménagement du port. Cette décision déjà ancienne dont Desroches apportait la nouvelle, avait de quoi surprendre et décevoir le chevalier Tromelin¹³:

« Sa Majesté a pensé qu'il était instant de faire travailler au curement du Port du Nord-Ouest, et elle a confié cette opération à M. le Baron d'Arros, capitaine de frégate, qui se rendra incessamment à l'Isle de France. Le *senau l'Expérience* qu'il commande et le vaisseau *le Sphinx* porteront tous les effets et ustensiles nécessaires. Vous ne devez rien négliger de votre côté de tout ce qui pourra accélérer ce travail. »

Tromelin continua donc de naviguer, conduisant deux fois *la Normande* en traite à Madagascar : une fois en juillet et l'autre en août. Au retour de cette dernière, il eut à réprimer une révolte d'esclaves. Ce fut son dernier commandement de *la Normande* car les administrateurs confièrent alors cette flûte du roi à un affréteur, le sieur Amat.

Septembre, d'Arros n'est pas là. Tromelin maintenant sans commandement est prié par Desroches de finaliser ses projets d'aménagements portuaires¹⁴:

« Dès le moment même que M. de Tromelin a quitté le commandement de *la Normande*, je lui ai donné l'ordre de former tous ses projets et ses plans pour le curement du Port, auquel je vais travailler avant le 10 de ce mois, sans attendre M. D'Arros dont le retardement commence à me faire de la peine. »

Octobre, d'Arros n'arrivant toujours pas, Desroches engage Tromelin à entreprendre sans plus attendre, malgré des moyens dérisoires, les premiers travaux de dégagement du port ; lui-même suit l'affaire de près¹⁵:

11 Base docu=>1^{er} avril 1769 - Le duc de Praslin à Desroches

12 Base docu=>27 janvier 1769 - Poivre au ministre. Projets de Tromelin concernant l'aménagement du Port-Louis

13 Base docu=>15 août 1768 - Ministre à Desroches et Poivre. Les deux ports

14 Base docu=>3 septembre 1769 - Desroches au ministre

« J'ai cependant fait tâter quelques-unes des carcasses submergées dans le port ; mais après quelques préparatifs et quelques essais, M. de Tromelin l'aîné a reconnu qu'il n'avait pas des moyens suffisants pour entamer cette besogne. Là-dessus, Monseigneur, je me suis retourné vers le curement du Trou Fanfaron, et comme je ne me rebute pas facilement, j'ai entrepris cet ouvrage avec sept hommes seulement, persuadé qu'il faut toujours commencer, et que l'on trouve en chemin des ressources que l'on n'imaginerait seulement pas si l'on restait dans l'inaction. Il est vrai que j'y ai été encouragé par les talents supérieurs que je connais à M. de Tromelin ; et en effet il est surprenant ce que cet officier a fait avec le peu de secours que j'ai pu lui donner. »

Ce n'est que le 23 mars 1770 que *la Nourrice* arriva à l'Isle de France¹⁶, soit un an et deux jours après son départ de Lorient. Nous n'avons aucun renseignement sur ce qui se passa alors, mais l'arrivée du baron d'Arros coïncida pratiquement avec le départ du chevalier de Tromelin, départ dont nous ne trouvons mention nulle part sinon dans un mémoire dont nous allons parler où il écrit avoir quitté la colonie en avril 1770. Les nouvelles du port de Lorient nous informent de son arrivée sur *le Beaumont*, vaisseau ayant quitté la colonie le 1^{er} avril pour arriver à Lorient le 14 juillet. On apprend que son frère était du même voyage : « son frère le chevalier Tromelin, enseigne qui est revenu sur le même vaisseau, va rejoindre son département à Brest. », formulation qui fait penser que seul son frère serait chevalier.¹⁷

Projet d'aménagement portuaire proposé par Tromelin

Le 20 juillet 1770, le chevalier de Tromelin est à Versailles où il présente au duc de Praslin son projet d'aménagement du Port Louis de l'Isle de France.

Tromelin se fixe deux objectifs, l'un de remettre le port actuel en état, l'autre de créer un nouveau port, « un port de sûreté », c'est-à-dire un port où les vaisseaux seront en sûreté en toute circonstance. Car malheureusement le port actuel n'est pas sûr en cas de fort coup de vent, aussi pour se prémunir contre les ouragans qui menacent l'île chaque année entre décembre et avril, il faut soit tenir les bâtiments en état d'appareiller aux premiers signes de dépression, soit les faire hiverner autre part, mais ni le Port du Sud-est ni l'île Bourbon n'offrent aucune garantie, il faut se rendre jusqu'aux Indes ou au cap de Bonne-Espérance pour se trouver en sécurité.

Dans le port actuel, Tromelin constate qu'aucun entretien n'a pratiquement été fait depuis l'établissement du port par La Bourdonnais, et qu'il se trouve encombré de 14 carcasses qui gisent au fond, et de bancs formés par l'accumulation d'alluvions charriés par les torrents. Il propose de construire des digues qui détourneront les torrents, détruisant ainsi la source de l'envasement. Sur les 14 carcasses, on peut se contenter de retirer 5, ce qui ne semble pas une entreprise trop difficile, et il faudra enfin supprimer les bancs qui se sont formés autour de ces carcasses, ce qui nécessitera de disposer de « cure-molles et des gabarres à clapet, en nombre suffisant pour terminer cette entreprise dans un temps donné »

Le bassin du Trou Fanfaron peut, selon Tromelin qui l'a inspecté et sondé de toute part, être aménagé pour créer un port de sûreté, parce qu'il est protégé de tous côtés des intempéries, parce que, contrairement à ce qu'on pensait, son ouverture n'est pas obstruée par des rochers, et qu'en extrayant deux toises et demie de vases sur l'ensemble du bassin (soit 5 mètres de hauteur !) on obtiendrait un port de 300 par 60 toises, susceptible d'abriter « une escadre de dix vaisseaux de guerre du premier rang et de plusieurs frégates. »

Le travail essentiel à réaliser consiste à extraire les 45000 toises cubes de vases, et à détourner les eaux cause de l'envasement. Tromelin a calculé qu'avec une cure-molle servie par 6 gabarres à clapet, il faudrait 4 ans pour extraire les vases du Trou-Fanfaron. Il estime que le désenvasement du port ancien demandera le même effort.¹⁸

15 Base docu=>30 décembre 1769 - Desroches au ministre. Tromelin, d'Arros, curage du Port

16 Base docu=>23 mars 1770 - Desroches au ministre. Arrivée du vaisseau *la Nourrice* commandé par M. d'Arros.

17 Base docu=> En 1770 – Allées et venues des bateaux à Lorient.

18 *Cure-molles, gabarres à clapet* : deux outils indispensables au désenvasement d'un port ou d'un chenal. Le ou la cure-molle sert à l'extraction des vases, grâce à un (ou deux) bras mobile muni à son extrémité d'un godet (cuillère). Dans un mouvement circulaire ou plutôt pendulaire, le bras plonge dans l'eau jusqu'à la verticale permettant au godet d'extraire de

Tromelin indique ensuite l'état d'avancement quasi nul du travail quand il a quitté la colonie :

« ce n'a été qu'au mois d'août 1769 que j'ai pu commencer à faire construire les cure-molles et gabarres à clapet. Ce travail était commencé lors de l'arrivée de M. d'Arros qui en a pris la conduite. J'ai communiqué à cet officier les plans que j'ai levés du Port et du Trou Fanfaron. Je lui ai aussi fait part de toutes les recherches que j'ai eu occasion de faire pendant mon séjour à l'Isle de France. »

Le mémoire se termine par un calendrier des travaux, savoir, ne s'occuper dans un premier temps que de remettre l'ancien port en état, et pour cela entreprendre immédiatement la construction des jetées qui détourneront les eaux qui se jettent dans le port et construire 2 à 3 cure-molles, 12 à 15 gabarres à clapet, ainsi que des appareils pour relever les carcasses.

Décembre 1771, Tromelin en charge des aménagements portuaires

La gestion des affaires de la France connaît de graves perturbations à cette époque. Le gouvernement Choiseul est tombé en décembre 1770, Praslin, le ministre de la Marine, a été démis comme son cousin, et depuis lors l'abbé Terray, outre son ministère des Finances, a en charge le secrétariat d'Etat à la Marine. Il ne faut donc pas trop s'étonner si ce n'est que du 8 avril 1771 qu'est datée la dépêche du ministre aux administrateurs de l'Isle de France concernant la suite donnée au mémoire présenté à Versailles, huit mois plus tôt, par le chevalier de Tromelin.

Les deux parties du projet sont approuvées, ainsi que le calendrier de mise en œuvre, et le ministre annonce l'envoi de matériel ¹⁹:

« Je fais embarquer à Brest les ustensiles de fer et de fonte nécessaires à la construction d'un cure-molle et de six gabarres à clapet dont on trouvera le bois dans le pays ; par ce moyen vous ferez exécuter cette construction comme on l'a déjà pratiquée. Je vous ferai passer aux mois d'octobre et de janvier, de quoi construire deux autres cure-molles afin d'accélérer ce travail. »

La même dépêche annonce le renvoi de Tromelin dans la colonie « pour suivre ces différentes opérations sous le Baron d'Arros, et en être chargé en cas d'absence. » On peut s'étonner que Tromelin ait accepté de repasser à l'Isle de France sous les ordres du baron d'Arros, alors que son départ de la colonie a très certainement été motivé par cette même situation. En fait, selon Tromelin, et il n'y a pas de raison d'en douter, on lui a fait savoir que le baron avait demandé à regagner la France, et qu'il se trouverait donc seul à diriger l'aménagement du port.

Tromelin embarque pour la colonie sur *le Berryer* le 26 avril 1771²⁰. Ce bâtiment est commandé par M. de Kerguelen chargé de missions de découverte dans l'océan Indien. Comme trois ans plus tôt, Tromelin a le plaisir de traverser en compagnie de son cousin et ami, l'astronome Alexis Rochon.

Le 9 août 1771, Tromelin est rendu dans la colonie où sa présence et les ordres du ministre embarrassent les deux administrateurs. En effet, il apparaît que le baron d'Arros n'a nullement l'intention d'abandonner son poste et de retourner en France, et surtout il va falloir justifier qu'il n'ait pas entrepris d'un pouce la mission qui lui avait été confiée. Poivre se charge d'une lettre au nouveau ministre de Boynes où il rejette la faute sur le gouverneur Desroches qu'il n'est plus tenu de ménager depuis que son protecteur le duc de Praslin a été évincé du ministère.

Les premiers mots de la lettre de Poivre sont sans ambiguïté²¹ :

« Je ne dois pas vous laisser ignorer que l'on n'a point encore commencé l'opération du curement du Port du N. O. de cette île ».

la vase du fond, puis le mouvement du bras amène ensuite le godet à remonter pour venir se vider dans la gabarre qui jouxte la cure-molle. Quand elle est chargée, la gabarre est conduite en mer où elle est libérée de ses vases en ouvrant la trappe du fond (clapet). « Chaque cure-molle enlève à la profondeur de vingt pieds à-peu-près par jour, dix toises cubes de vase, lorsque les roues qui font agir les deux cuillers sont servies par trente-six hommes » (Rochon, *Voyage à Madagascar* ..., vol.I, p.xxv)

¹⁹ Base docu=>8 avril 1771 - Ministre à Desroches et Poivre. Travaux d'aménagements portuaires au Port-

²⁰ Base docu=>3 septembre 1771 - Tromelin au ministre. Sa traversée avec

²¹ Base docu=>23 août 1771 - Poivre au ministre. Raisons du report du curage du Port

Il explique que par la faute de Desroches, il ne dispose d'aucune main d'œuvres qu'il puisse employer à ce travail, le personnel du port étant totalement accaparé par l'entretien et la réparation de la multitude de bâtiments présents au port. Il ajoute que cette situation devrait perdurer :

« Ce ne sera guère qu'après le renvoi de tous les bâtiments, lorsque nous en aurons reçu l'ordre, que les matelots, les ouvriers et les charpentiers qui nous resteront, ainsi qu'une partie des esclaves attachés à la marine, pourront être appliqués au travail du curement du port.

Concernant la difficulté à faire travailler ensemble Tromelin et Arros, Poivre rappelle au ministre la situation mais prétend que tout va très bien ²²:

« On avait assuré en France à M. de Tromelin que M. le Baron d'Arros avait demandé son rappel, [...] M. le Baron d'Arros assure de son côté n'avoir jamais pensé à demander son rappel, et paraît très déterminé à suivre jusqu'à la fin la besogne dont il a été chargé [...] »

« Je vois avec une grande satisfaction que MM. d'Arros et de Tromelin sont très disposés à se concilier pour le bien du service, et surtout pour l'opération dont ils sont chargés en commun. M. d'Arros ne désirant que le bien, consent avec plaisir que M. de Tromelin soit chargé en chef du barchois appelé Trou Fanfaron, et M. de Tromelin le désire. Je pense que l'on ne peut rien faire de mieux que de partager ainsi la besogne. »

« J'ai l'honneur de vous annoncer d'avance que je n'aurai aucune peine d'amener MM. d'Arros et de Tromelin à se prêter en tout pour le plus grand bien du service, je les connais disposés à faire chacun de leur côté tout espèce de sacrifice. »

Il semble cependant que Poivre ait éprouvé quelque difficulté à satisfaire aux exigences du baron d'Arros ²³:

« L'administration du port a été confiée à M. le baron d'Arros en qualité de Commandant de la Marine. Toute autorité lui a été accordée sur toutes les parties, même sur celles qui intéressent le plus la comptabilité. Pour obtenir la paix j'ai été obligé de retirer du port le Sous-Commissaire de la Marine qui était chargé de tous les ateliers et de tous les détails, et j'en ai substitué un autre, uniquement pour la forme. »

Desroches, c'est de sa responsabilité, communique à d'Arros ses instructions²⁴ concernant l'aménagement du port, mission dont il est en charge depuis déjà 18 mois. Après avoir rappelé le projet avalisé à Versailles, Desroches disculpe Poivre, lui-même et surtout d'Arros de toute mauvaise volonté, justifiant par des tâches prioritaires l'absence du moindre début de commencement d'aménagement du port ou même de construction des machineries nécessaires. Il use avec le baron d'un ton entre révérence et déférence pour lui suggérer de se mettre en état de travailler : « il me paraît très important que vous redoubiez d'activité et de force pour vous mettre en état de relever les carcasses le plus vite possible. ». « Il est à désirer », écrit-il encore au baron, que vous ordonniez à Tromelin de s'occuper de tout, c.à.d. détournement des torrents hors du port, désenvasement du port et du Trou Fanfaron, seul le relèvement des carcasses restant à sa charge directe. On n'ignorait pas à l'Isle de France que c'était du palais-même qu'était venu la décision de confier cette entreprise au baron d'Arros.

Au même moment Desroches usait d'un tout autre ton envers Tromelin. « Il exécutera les ordres du Roi ou il sera puni. », écrivait-il au ministre en lui faisant part du refus de Tromelin de servir sous la tutelle du baron. ²⁵

C'est sans aucun doute Poivre qui, plus diplomate que Desroches, trouva la solution pour mettre fin à cette situation impossible, en amenant le baron d'Arros à accepter le commandement de *l'Indien* qui se trouva sans commandant au moment d'être expédié au cap de Bonne-Espérance, pour y demeurer le temps de la saison des ouragans. Desroches, en rapportant cette bonne nouvelle, témoigne pour une fois de ce que les faits démontraient par eux-mêmes, à savoir l'inefficacité totale du baron ²⁶:

²² Base docu=>30 août 1771 – Poivre au ministre. Répartition des travaux portuaires entre MM. d'Arros et de Tromelin.

²³ Base docu=>24 août 1771 - Poivre à ministre. Gouvernement purement militaire.

²⁴ Base docu=>30 août 1771 - Instruction de Desroches au baron d'Arros : travaux portuaires.

²⁵ Base docu=>6 septembre 1771 - Desroches au ministre. Tromelin n'accepte pas d'être aux ordres de d'Arros.

²⁶ Base docu=>25 novembre 1771 – Desroches au ministre. Envoi des vaisseaux de guerre hiverner au Cap.

« J'y ai consenti d'autant plus volontiers que c'est une dépense de moins pour la colonie, que M. d'Arros est un officier de marine d'une très grande distinction, qu'il avait beaucoup d'ennemis à terre, que depuis longtemps il n'y pouvait rien faire de bon, au lieu que certainement à la mer ses services seront très utiles. »

Bon débarras²⁷, Tromelin allait enfin pouvoir mettre à exécution ses plans.

Comme on le sait, la colonie était partagée entre le gouverneur et l'intendant, la mésentente des chefs établissant le clivage de la population en deux camps rivaux. Selon M. de Courcy, chaud partisan du gouverneur, Tromelin était de l'autre bord²⁸:

« C'est M. de Tromelin, lieutenant de vaisseaux, qui est chargé de cette nouvelle opération. M. de Tromelin est l'ami intime de M. Poivre, et l'ennemi juré de M. le Ch. Desroches »

Ce même Courcy, commissaire générale de la Marine, adjoint direct de l'intendant, qui voyait avec effarement passer les engagements de dépense dont les montants excédaient de beaucoup les crédits alloués à Versailles, prévoyait avec l'aménagement du Trou Fanfaron un nouveau trou financier. Il écrivait au ministre²⁹ :

« J'ai dit à M. Poivre que je ne pensais pas que ce fut le moment de faire pareille entreprise. Sans contredit ce port serait très nécessaire, mais le Roi n'est point ici assez riche pour l'entreprendre. »

Courcy avait raison, mais de ces raisons qui font qu'on ne devrait rien entreprendre dans un pays où la caisse du roi est vide en permanence.

Le journal du capitaine de port Boisquesnay, en responsabilité du Port Louis de mai à août 1772, montre comment, alors que la nécessité de remettre à flot et de réparer les nombreux vaisseaux échoués et endommagés lors de l'ouragan de février aurait dû y faire employer la totalité de la main-d'œuvre disponible, le chevalier Tromelin, avec la bénédiction de l'intendant, arrivait à en accaparer une bonne part pour « son opération »³⁰.

En juillet, l'intendant fait le point sur l'avancement des travaux du port³¹. On apprend avec surprise que c'est vers le Trou-Fanfaron que Tromelin a engagé ses forces. (On se souvient que dans son projet présenté au ministre il prévoyait de ne s'atteler au port de sûreté qu'après avoir dégagé l'ancien port). Quoiqu'il en soit, Poivre peut annoncer au ministre que les matériels envoyés de France pour la construction des machineries sont bien arrivés ; qu'un cure-molle, bientôt deux, et deux gabarres sont quasiment achevés ; qu'une chaussée et un canal destinés à dévier les torrents du Trou Fanfaron sont à moitié faits. Tromelin qui prévoit de commencer à extraire les premières vases du Trou Fanfaron en septembre, estime à 500 hommes le personnel nécessaire pour le curer en trois ans. Poivre fait du chevalier de Tromelin un éloge appuyé :

« Il est certain que cet officier met dans sa partie et dans le travail qui lui est confié, une ardeur et une activité singulière que je ne saurais trop louer. »

Le 23 août 1772, Poivre abandonne ses fonctions d'intendant au profit de son successeur M. Maillart-Dumesle. C'est l'occasion pour lui de faire un état des lieux³². A propos des aménagements portuaires, le bilan est maigre, mais comme le dit l'intendant, l'important est que les choses soient *dans le meilleur train* :

« J'ai laissé l'opération du curement de ce même port dans le meilleur train par les soins et l'activité de M. le Ch. de Tromelin chargé de cette partie. Il y a deux cure-môles lancés à l'eau et achevés, ainsi que quatre gabarres à clapet, il y a déjà une digue faite pour empêcher les terres entraînées par les torrents de combler le port. On a creusé un canal pour recevoir le plus dangereux de ces torrents et détourner ses eaux, et une autre jetée principale, qui a la même destination d'arrêter les terres entraînées par les torrents, est commencée. »

²⁷ Après avoir hiverné au cap de Bonne-Espérance, l'*Indien* ne revint à l'Isle de France que pour se préparer à appareiller pour la France en octobre 1772. Tout ce temps ce bâtiment resta aux ordres du baron d'Arros.

²⁸ Base docu=>28 novembre 1771 – Courcy au ministre. Mésintelligence des chefs.

²⁹ Base docu=>28 novembre 1771 – Courcy au ministre. Mésintelligence des chefs.

³⁰ « 15 juillet 1772. Plaintes de M. de Tromelin au Général, sur ce que l'on ne donne pas assez de calfats à l'opération. J'ai répondu que sur 36 qui sont sur le Port, M. de Tromelin en avait 16. » (Base docu=> Mai-août 1772 – Journal de M. de Boisquesnay)

³¹ Base docu=>20 juillet 1772 – Poivre au ministre. Eloge du chevalier de Tromelin.

³² Base docu=>23 août 1772 – Mémoire de Poivre : Etat dans lequel j'ai remis la colonie

Ce qu'il advint par la suite

Après avoir suivi pas à pas les débuts chaotiques de cette entreprise, on ne pouvait rester sans savoir si et comment le chevalier de Tromelin avait pu mener à bien la modernisation et l'agrandissement du port du Port Louis de l'Isle de France.

Un seul document sur ce sujet de notre base documentaire est postérieur au départ de Poivre de la colonie. C'est un courrier au ministre, adressé par le nouveau gouverneur, le chevalier de Ternay, seize mois après sa prise de fonction. On constate avec incrédulité que les choses n'ont pratiquement pas avancé. Admirons la litote :

« les travaux sont commencés depuis dix-huit mois. Ils ne le sont peut-être pas avec toute l'autorité que cet officier voudrait y mettre, faute de bras »

Eh oui ! Le bilan est bien maigre :

« Les deux machines à curer n'ont point encore travaillé par cette raison. L'on s'occupe seulement dans ce moment-ci à agrandir et à perfectionner le canal par où les eaux des montagnes doivent avoir leur issue dans la mer. »

Sur la suite des travaux, nous avons le témoignage très laudatif de l'abbé Rochon³³ sur son parent et ami, témoignage repris par plusieurs auteurs, qui ne nous apprend pas grand-chose sinon que, contrairement aux affirmations de Tromelin sur la facilité à faire communiquer le Trou Fanfaron avec la mer, il rencontra un récif de corail qui nécessita l'emploi de poudre à canon pour dégager le passage.

Auguste Toussaint³⁴ traite très précisément des nombreuses années qui furent nécessaires pour que le projet du chevalier de Tromelin soit mené à son terme. On note trois étapes importantes :

- début 1779, pour la première fois, deux vaisseaux de 64 canons et deux frégates de 22 canons hivernent dans le nouveau port du Trou Fanfaron.
- Tromelin dirigea les travaux jusqu'en septembre 1783
- à la fin du gouvernement royal, le Trou Fanfaron est entièrement curé, l'Isle de France dispose d'un « port militaire convenable ».

* * *

³³ *Voyage à Madagascar, ...*, t.1, Discours préliminaire, page XXIII

³⁴ *Port-Louis, deux siècles d'histoire*, pp. 115-123.