

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



« L'affaire Hurel ». Un ingénieur créole aux prises avec le gouverneur des Rotours (1827-1829)

Bruno Kissoun

Numéro 164, janvier–avril 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1036801ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1036801ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (imprimé)

2276-1993 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Kissoun, B. (2013). « L'affaire Hurel ». Un ingénieur créole aux prises avec le gouverneur des Rotours (1827-1829). *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (164), 17–55. <https://doi.org/10.7202/1036801ar>

« L'affaire Hurel »

Un ingénieur créole aux prises avec le gouverneur des Rotours. (1827-1829).

Bruno KISSOUN¹

Le 15 avril 1829, les neuf membres du conseil privé de la Guadeloupe, réunis sous la présidence du gouverneur Jean Julien Angot, baron des Rotours, votaient des mesures disciplinaires particulièrement lourdes à l'encontre d'un fonctionnaire civil, ingénieur en chef, directeur du service des Ponts et Chaussées en Guadeloupe, l'ingénieur Félix Hurel. Accusé d'insubordination et de désobéissance à l'égard du gouverneur, Hurel se voyait suspendu de ses fonctions, privé de la moitié de son traitement et assigné à résidence au Moule où il devait attendre la décision finale du ministre de la Marine et des Colonies le concernant.

Cet épisode disciplinaire était le dernier soubresaut d'une « affaire » qui avait pris naissance quelques mois plus tôt entre le gouverneur des Rotours et l'un de ses responsables d'administration au sujet des bois de construction d'un pont à Capesterre-Belle-Eau. Comment en était-on arrivé là ? Pourquoi ce fonctionnaire à la carrière jusque-là irréprochable, créole né à Pointe-à-Pitre et revenu en Guadeloupe, au poste d'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, seulement depuis seize mois, faisait-il l'objet d'aussi lourdes sanctions ?

Cet exposé est basé sur les sources officielles, particulièrement nombreuses, relatives à cette affaire, et en premier lieu les deux dossiers de carrière de l'ingénieur Hurel, celui conservé dans son administration de tutelle, le ministère de l'Intérieur (Direction générale des Ponts et Chaussées), et son « dossier colonial » au ministère de la Marine et des Colonies, renfermant les pièces concernant ses fonctions en Guadeloupe. Dans les deux dossiers, nombre de pièces officielles (lettres échangées à tous les échelons, délibérations du conseil privé, notes, etc...) ont été copiées. On y retrouve également l'important rapport rédigé par les deux

1. Chercheur en histoire architecturale et urbaine.

membres de l'Inspection générale des travaux maritimes qui jugèrent la conduite de l'ingénieur. Toutes ces pièces constituent une source première sur toute l'affaire. Elles ont été croisées avec d'autres pièces, et entre autre la correspondance particulière de l'ingénieur Hurel². En effet, les archives familiales et personnelles de l'ingénieur ont été conservées dans une branche de sa belle famille³. Elles renferment des pièces relatives à sa carrière (lettres de mutation, d'avancement et de promotion, etc...), des pièces notariales (inventaires, successions) et la correspondance privée de l'ingénieur avec sa famille et ses amis, laquelle renferme de nombreuses lettres sur ses démêlés en Guadeloupe.

LE SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES EN GUADELOUPE

Une création récente et éphémère

Le service des Ponts et Chaussées avait été institué en Guadeloupe en 1818, deux ans après le second traité de Paris qui avait conclu au retour de la Guadeloupe à la France⁴. À l'époque, après cinq années d'occupation anglaise, d'importants travaux d'infrastructures allaient être engagés et il fallait pour les mener à terme des ingénieurs civils, les seuls qui pouvaient les assumer. Jusque-là, tous ces travaux civils avaient été assurés par les ingénieurs du Génie militaire, non sans difficultés. Deux ingénieurs, issus du corps réputés des Ponts et Chaussées, Charles Trudon et Michel Baudesson, furent missionnés en Guadeloupe. Ils arrivèrent en juin 1818.

Cependant, très rapidement, les deux ingénieurs se heurtèrent à leur supérieur hiérarchique l'ingénieur militaire Philibert qui avait conservé la direction des constructions civiles dans ses attributions⁵. Le gouverneur de Lardenoy demanda alors leur rappel en France, après seulement 21 mois de service. La mission de ces deux premiers ingénieurs fut un véritable échec car ils n'avaient pas su s'adapter aux spécificités coloniales, bien différentes du modèle métropolitain. C'est sur la base de leur manière de travailler que le gouverneur demanda leur rappel :

« Il nous est arrivé l'année dernière deux ingénieurs des Ponts et Chaussées, officiers instruits dans leur partie mais qui ne connaissent ni les prix, usages, règlements et habitudes des colonies, [ils] veulent tout rapporter à ce qui se pratique en France. Ces messieurs paraissent vouloir étendre leurs attributions, et restreindre celles du Génie militaire aux seules fortifications, quoi que le ministre de la Marine, prédécesseur de Votre Excellence ait spécifiée une distinction entre les bâtiments civils et militaires. Pour contenir ces prétentions, sans cesse renaissantes, non pas tant de la part de Mr Trudon, ingénieur en chef, que de celle de Mr Baudesson, ingénieur en

2. Archives familiales de Sallier Dupin, conservées au château de la Rançonnerie (Le Pertre, Ille-et-Vilaine).

3. Je remercie messieurs Guy et Bertrand de Sallier Dupin de m'avoir communiqué ces archives.

4. KISSOUN Bruno, *Le service des Ponts et Chaussées en Guadeloupe. Du modèle métropolitain aux Travaux Publics des colonies, 1818-1908*, Pointe-à-Pitre, Éditions Jasor, 2011.

5. KISSOUN Bruno, « Emmanuel Philibert. De la Grande Armée aux fortifications de Guadeloupe », *Bulletin de la société d'histoire de la Guadeloupe*, n°160, septembre-décembre 2010, p. 3-19.

2^e, j'ay cru devoir, pour le bien du service, fixer positivement les attributions respectives de ces deux corps⁶ ».

Le ministre de la Marine et des Colonies mit alors un terme à la mission des deux ingénieurs⁷. Rappelés en France, ils furent remis à la disposition du ministère de l'Intérieur. Louis Becquey, le directeur général des Ponts et Chaussées ne put que regretter le sort de ces ingénieurs :

« Il importe, 1^o de n'envoyer des ingénieurs dans les colonies qu'après le plus mûr examen, 2^o de ne les rappeler que sur des motifs bien fondés et, autant que possible, après un laps de temps suffisant pour motiver l'avancement extraordinaire qu'ils ont obtenu. Dans la circonstance actuelle, si Votre Excellence pense que dans quelques temps, on ne reproduira pas la demande d'ingénieurs pour la Martinique et la Guadeloupe, et que le service peut être convenablement toujours fait par M.M. les officiers du Génie, je m'empresse de donner mon assentiment au rappel de M. M. Trudon et Baudesson et je les verrais revenir avec un vif intérêt⁸ ».

Le service embryonnaire que les deux ingénieurs avaient tenté de créer fut dissous et les agents placés sous leur responsabilité (un commis, un dessinateur et deux conducteurs de travaux) furent soit licenciés, soit intégrés dans les effectifs du service du Génie militaire.

Le cyclone de 1825 et ses conséquences

En janvier 1826, le service des Ponts et Chaussées fut officiellement rétabli en Guadeloupe dans un contexte nouveau. L'année précédente, le 26 juillet 1825, la Guadeloupe avait été frappée par un ouragan particulièrement violent. De nombreux bâtiments, tant civils que militaires, avaient été détruits : l'hôtel du gouverneur, les bâtiments militaires du fort Delgrès⁹, les entrepôts du Gouvernement... Des ponts avaient été emportés par des rivières en crue, des portions de route entière, déjà dans un état lamentable, avaient cédé en raison du ruissèlement des eaux.

Des travaux considérables étaient donc à entreprendre, d'autant plus rapidement qu'ils étaient vitaux pour la colonie. Or, les ingénieurs du Génie ne pouvaient plus les assumer seuls, étant eux-mêmes assignés à des travaux tout aussi urgents et vitaux concourant à la défense de l'île. Le gouverneur Jacob, à qui d'ailleurs la gestion de la crise fut reprochée, puis son successeur le gouverneur des Rotours, arrivé en Guadeloupe le 30 mai 1826, demandèrent l'envoi de nouveaux ingénieurs civils. Dès le 16 juin 1826, dans un long rapport qu'il adressa au ministre, des Rotours sollicita l'envoi de ces ingénieurs :

6. ANOM, GUA/CORR/44. Lettre du gouverneur au ministre de la Marine et des Colonies, 14 juin 1819. Affaire confidentielle.

7. En Martinique, les deux ingénieurs envoyés sur l'île, décédèrent quelques semaines après leur arrivée. À bien des égards, la création du service des Ponts et Chaussées dans les colonies fut ressenti comme un échec.

8. ANOM, Généralités, c. 315 ; d. 2060. Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées au ministre de la Marine et des Colonies, 29 septembre 1819. Observations au sujet des ingénieurs demandés pour les colonies par le département de la Marine.

9. Qui portait le nom de fort Mathilde, nom qui lui avait été redonné par les Anglais en remplacement de Richepance et conservé en 1815 jusqu'en 1831. (NDLR).

« Il en serait de même d'un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et de deux ingénieurs ordinaires. L'état des chemins, l'achèvement de la construction des quais à la Pointe-à-Pitre et généralement toutes les entreprises d'utilité publique, telles que canaux, ponts et autres qui peuvent concourir si puissamment à l'écoulement et à l'augmentation des produits de l'agriculture, réclament instamment ce secours [...]. Toutes les opinions sont que les ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont été précédemment employés ici y ont fait beaucoup de bien et en eussent fait d'avantage sans les entraves qu'une arme rivale leur a suscité ¹⁰ ».

Le gouverneur des Rotours avait pour la Guadeloupe de grands desseins et des projets d'envergure. Il envisageait de développer le commerce et l'industrie et de favoriser les travaux d'infrastructures nécessaires à ce développement, et parmi lesquels : le curage du port de Pointe-à-Pitre, la canalisation de la rivière Salée, le creusement de deux canaux navigables en Grande-Terre ; sans compter les travaux d'amélioration du cadre de vie des habitants (conduite d'eau douce à Pointe-à-Pitre, camp d'acclimatation dans les hauteurs de Saint-Claude), des projets architecturaux nouveaux : geôles de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre, magasin du Roi à Basse-Terre et des travaux aux ponts et routes (projets neufs ou d'entretien) pour favoriser le transport des biens et des personnes.

Pour réaliser ces travaux, il fallait des hommes et des moyens. Les moyens financiers avaient été votés par les membres du comité consultatif avec une enveloppe de près de 600 000 F, affectée aux « travaux et approvisionnements »¹¹. Il en fut de même pour les hommes avec le vote par les membres du comité consultatif des traitements de trois ingénieurs et de six conducteurs de travaux¹².

UN INGÉNIEUR CRÉOLE À LA TÊTE DU SERVICE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le choix d'un ingénieur expérimenté

En France, les agents du service des Ponts et Chaussées relevaient du ministère de l'Intérieur et d'un directeur général des Ponts et Chaussées chargé de contrôler les travaux dans les départements mais également les personnels et leurs mutations¹³. Le poste était dévolu depuis 1817 à Louis Becquey, conseiller d'État, qui avait su réformer l'administration des Ponts et Chaussées et lancer des travaux considérables en particulier dans le domaine des voies navigables¹⁴.

L'organisation du corps des Ponts et Chaussées datait d'un décret de 1804 qui avait réglementé trois types de service : le service ordinaire dans

10. ANOM, GUA/CORR/75. Lettre du gouverneur, 16 juin 1826. Avis de son arrivée dans la colonie et de son installation au gouvernement. Rapport sur les différents objets du service.

11. ANOM, GUA/CORR/144. Procès verbal du comité consultatif, 6^e séance 18 septembre 1826.

12. *Ibid.*

13. PETOT Jean, *Histoire de l'administration des ponts et chaussées. 1599-1815*. Paris, Librairie Marcel Rivière et Cie, 1958.

14. REVERDY Georges, *Les travaux Publics en France, 1817-1847. Trente années glorieuses*, Paris, Presses de l'école nationales des Ponts et Chaussées, 2003, p. 80 et suivantes.

chaque département, le service extraordinaire de « navigation, canaux, ports de commerce et routes » et enfin le service de la marine militaire. Le service dans les colonies n'avait pas été prévu dans le décret. Toutefois, les ingénieurs chargés du service dans la marine militaire avaient un statut particulier car ils ne dépendaient plus du ministère de l'Intérieur mais du ministère de la Marine et des Colonies. En revanche, pour leur conduite morale, ils restaient placés sous la surveillance du directeur général des Ponts et Chaussées. Le même statut fut appliqué aux ingénieurs des Ponts et Chaussées envoyés dans les colonies. Détachés auprès du ministère de la Marine et des Colonies, ils relevaient du bureau du personnel au sein de la direction des colonies.

Très rapidement, dès septembre 1826, le ministre de la Marine et des Colonies, le comte de Chabrol, sollicita Becquey en lui envoyant une lettre au sujet des trois ingénieurs réclamés par le gouverneur :

« La Guadeloupe présente encore de nombreuses traces des dévastations auxquelles elle a été exposée par l'ouragan de l'année dernière, et l'état de cette précieuse profession réclame des secours de toute espèce. Déjà il a été pourvu par les ordres du roi et par les soins du ministre de la Guerre à ce qui concerne les fortifications et les bâtiments militaires, mais les officiers du Génie ne peuvent suffire à tout et les travaux civils restent en souffrance. La mission des ingénieurs qui sont demandés ne se résumerait point à des réparations passagères. Ils auraient à exécuter de nombreux travaux d'amélioration, à réaliser des projets qui intéressent au plus haut point la prospérité du pays, et qui jusqu'à présent sont restés sans suite par le défaut d'ingénieurs, d'en embrasser toutes les parties et de diriger tous les travaux¹⁵ ».

Chabrol souhaitait que les ingénieurs soient nommés le plus rapidement possible afin qu'ils puissent être envoyés en Guadeloupe avant la fin de l'année, la période étant plus propice à leur acclimatation et au lancement des premiers travaux. À l'inverse, Becquey souhaitait prendre le temps de la réflexion, afin de choisir les bons candidats ; de préférence des volontaires. L'échec de la première mission des ingénieurs Trudon et Baudesson et la mort de leurs collègues en Martinique avaient été pour Becquey particulièrement pénibles et il ne souhaitait pas reproduire ce cas de figure.

Le gouverneur des Rotours qui était tenu informé de ces échanges émit alors le vœu de voir nommer un ingénieur créole, c'est-à-dire né aux îles :

« Les dangers du climat ne pouvant manquer d'être un obstacle, à ce que les ingénieurs se présentent pour une semblable destination, ou même qu'ils l'acceptent, j'ai pris des informations pour savoir si dans le nombre, il ne s'en trouvait pas qui, nés dans les Antilles, n'eussent pas à redouter ces dangers. M. Hurel, ingénieur ordinaire employé au canal St-Martin et demeurant à Paris, rue St-Sébastien n° 32, m'a été désigné comme tel et comme désirant de plus servir à la Guadeloupe où réside son père¹⁶ ».

15. ANOM, Généralités, c. 315 ; d. 2060. Lettre, 26 septembre 1826. Demande de trois ingénieurs des Ponts et Chaussées pour la Guadeloupe.

16. ANOM, D^{2c} 315. Lettre du gouverneur des Rotours au ministre, 23 février 1827. Au sujet des ingénieurs des Ponts et Chaussées attendus dans la colonie. Il demande que Mr Hurel, ingénieur ordinaire demeurant à Paris, soit envoyé à la Guadeloupe pour y servir en sa qualité.

Félix Hurel se porta effectivement volontaire pour le poste et il fut retenu. François Félix Hurel naquit à Pointe-à-Pitre en 1790. Son père, Jean Hurel, originaire du Moule, tout comme sa mère, Marie Anne Rolland, était procureur du Roi en la sénéchaussée de Pointe-à-Pitre. Il devait faire une belle carrière dans la magistrature coloniale, d'abord sous l'Ancien Régime, ensuite sous l'Empire au poste de procureur impérial. En 1810, après la capitulation française devant les troupes britanniques, Hurel père refusa de servir les Anglais, comme il avait la possibilité de le faire, et s'exila aux États-Unis à New York. Quelques années plus tôt (en 1804), alors que la guerre entre l'Angleterre et la France était inévitable, il avait envoyé son fils unique en France pour qu'il y poursuive ses études. François Hurel intégra le prestigieux collège privé de Sainte-Barbe, sur la Montagne Sainte-Geneviève, non loin du Panthéon. Elève brillant, il s'inscrivit ensuite dans la classe dite de « mathématique spéciale », préparatoire aux grandes écoles de l'administration, civiles ou militaires. En 1807 et 1808, Hurel remporta consécutivement deux prix de mathématiques au concours général des lycées de Paris.

En septembre 1808, Hurel se présenta au concours d'admission à l'école Polytechnique [Illus. 1 et 2]. Il se classa au 29^e rang de la promotion générale qui comptait 159 élèves. Deux ans plus tard, à sa sortie de l'école (1810), il opta pour la prestigieuse école des Ponts et Chaussées dont l'appartenance au corps suffisait pour susciter la confiance et le respect [Illus. 3]. Les trois années de scolarité à Paris étaient entrecoupées de « missions d'élève » dans les départements français et Hurel fut ainsi envoyé dans deux départements étrangers, intégrés à l'empire français. Il fut ainsi missionné en Italie, dans le département de la Doire¹⁷ où il travailla sur la route du col du Petit Saint-Bernard, dans le Lot-et-Garonne à Aiguillon et à Anvers (département des Deux-Nèthes, en Hollande) où il participa aux études du bassin à flot de ce port.

En 1814, alors qu'il allait sortir de l'école, Hurel reçut une nouvelle mission. La France étant envahie par les troupes prussiennes coalisées contre l'Empereur Napoléon, Hurel fut détaché auprès du ministère de la Guerre pour concourir à des travaux de défense en qualité d'officier du Génie. Il fut envoyé à Langres, puis à Nemours en Seine-et-Marne, aux portes de Paris. La « campagne de France » devait se solder par la capitulation de Napoléon. Pour le jeune élève-ingénieur de 24 ans, il en fut tout autrement. La ville de Nemours avait été attaquée par les troupes cosaques mais, grâce à une petite garnison, elle résista un temps avant finalement de capituler (15 février 1814). Hurel qui avait pris part à cette défense fut fait prisonnier de guerre et envoyé en Hongrie. Libéré en mai, après l'intervention du ministre des affaires étrangères, il rentra à Paris et commença véritablement sa carrière d'ingénieur au sein du service du pavé de Paris, le service chargé de la voirie publique. Quelques mois plus tard, son dévouement lors du siège de Nemours lui valut la croix de la Légion d'Honneur, le 24 octobre 1814 [Illus. 4]¹⁸.

17. Actuel Savoie et Piémont italien, en résidence à Ivry.

18. AN-Paris, LH/1328/30. Son dossier de Légionnaire, consultable sur la base LEONORE, ne renferme aucune pièce.

Durant les Cent-Jours, Hurel fut à nouveau mobilisé pour participer à des travaux de défense dans Paris. À l'issue de la seconde abdication de l'Empereur, il regagna son poste au pavé de Paris. Cette année-là, Hurel reçut sa commission d'aspirant-ingénieur, laquelle lui ouvrait les portes d'une carrière dans le corps des Ponts et Chaussées, souvent synonyme de mobilité [Illus. 5]. Ainsi, de 1815 à 1819, Hurel connut quatre affectations successives dans des départements français (Morbihan, Deux-Sèvres, Oise et Aisne) avant d'être nommé à nouveau à Paris. Il quitta le service public pour une compagnie privée, la *Compagnie des canaux parisiens*, chargée de l'entreprise de percement de canaux, d'abord pour le canal Saint-Denis (1819-1822), ensuite pour le canal Saint-Martin (1822-1826). Sa mission terminée, il resta à Paris en intégrant le service de la distribution des eaux de l'Ourcq. C'est là qu'il se trouvait lorsqu'il fut « démarché » pour le poste en Guadeloupe.

C'est sans doute par l'intermédiaire de son père, qui communiqua au gouverneur des Rotours, soit directement, soit indirectement, des renseignements sur son fils, que Hurel fut approché par le gouverneur¹⁹. Jean Hurel était rentré en Guadeloupe en 1816 ; il n'avait pas retrouvé sa place dans l'administration judiciaire mais il jouissait d'une grande estime dans la colonie. En 1822, le gouverneur de Lardenoy le nomma au poste de président du tribunal de première instance de Pointe-à-Pitre, poste qu'il conserva jusqu'en mars 1826²⁰. Cette année-là, il obtint un congé et se rendit à New York où son fils vint le rejoindre (septembre 1826). Le gouverneur des Rotours cherchait alors de bons ingénieurs et son père lui fit certainement part de ses démarches.

À son retour à Paris, Hurel se porta officiellement candidat pour aller en Guadeloupe²¹. Sa candidature fut acceptée par Becquey. Étant encore ingénieur ordinaire, il fut promu ingénieur en chef et mis à la disposition du ministère de la Marine et des Colonies le 1^{er} mars 1827 [Illus. 6]. Toutefois, son départ fut différé à l'automne afin qu'il coïncide avec la bonne saison pour l'acclimatation. Bien que créole, Hurel n'était pas revenu sur son île natale depuis son départ.

Les préparatifs du voyage

Pendant les sept mois qu'il passa au ministère de la Marine et des Colonies, Hurel prit connaissance des travaux qu'il allait diriger et en particulier ceux dont des projets avaient déjà été soumis à l'approbation du ministre. En effet, les travaux coloniaux étaient contrôlés à Paris par un inspecteur général des Ponts et Chaussées, détaché auprès du ministère de la Marine et des Colonies, l'inspecteur général Sganzin, en poste depuis 1814. Il assurait la vérification des ouvrages hydrauliques et civils exécutés dans les ports et dans les colonies et contrôlait l'évolution des carrières de tous les ingénieurs détachés dans les ports métropolitains et les colonies françaises, en liaison avec le directeur général des Ponts et Chaussées.

19. La lettre adressée par le gouverneur au ministre le 23 février 1827, arrivée à Paris deux mois plus tard, ne fut pas celle qui permit de recruter l'ingénieur. En effet, dès le 5 février, il avait accepté la mission de se rendre en Guadeloupe.

20. ANOM, EE 1122³¹. Dossier Jean Félix Hurel.

21. AN-Paris, F¹⁴ 2245². Lettre de Hurel à Becquey, 5 février 1827.

Hurel constitua également une équipe de quatre conducteurs de travaux qui devaient compléter les agents déjà en poste en Guadeloupe²². Il les sélectionna et demanda qu'ils soient « commissionnés », c'est-à-dire titularisés, dans le corps des conducteurs de travaux. En outre, à l'égard des ingénieurs qui devaient le seconder, il souhaita obtenir des avantages substantiels pour favoriser leur engagement :

« J'ai appris que j'aurais pour collaborateur deux ingénieurs ordinaires. Dans l'intérêt du service, permettez-moi M. le directeur général, d'émettre le désir qu'il leur soit offert des avantages assez grand pour fixer leur détermination et pour que vous ne soyez pas dans la nécessité de les désigner contre leur gré. »²³

En septembre 1827, Hurel et ses hommes reçurent leur ordre d'embarquement. Ils devaient se rendre à Brest pour rejoindre l'escadre affectée à la station navale des Antilles, celle chargée d'assurer le lien entre la métropole et les colonies françaises (acheminement des dépêches, du matériel, des fonctionnaires...) ²⁴. À bord de l'une des frégates se trouvait d'ailleurs le contre-amiral Bergeret, le commandant de la station navale des Antilles et du golfe du Mexique qui retournait à son poste à Fort-Royal (Fort-de-France).

Contrairement à bien des fonctionnaires, Hurel partait en Guadeloupe avec son épouse, Emmeline de la Douepe du Fougerais, d'une vieille famille vendéenne. Son grand père avait fait fortune à Saint-Domingue au milieu du XVIII^e siècle et son père, mort en 1821, avait été député, puis directeur-adjoint de la caisse d'amortissement à Paris ; un homme qui avait été influent dans les ministères et à la Chambre des députés. Pour, Emmeline du Fougerais ce voyage était une grande première et l'occasion pour elle de connaître toute sa belle famille en Guadeloupe.

Hurel et son épouse prirent place à bord de la frégate du Roi *la Jeanne d'Arc* qui quitta Brest le 6 octobre 1827. Le 6 novembre, après 32 jours de traversée, la frégate atteignit Fort-Royal. Quelques jours plus tard, elle appareillait pour la Guadeloupe. Le 20 novembre, la frégate arrivait en rade de Basse-Terre. Hurel, 23 ans après son départ de la Guadeloupe, revenait sur l'île qui l'avait vu naître. Son arrivée était attendue et lui-même mesurait tout le poids de la tâche qui l'attendait. En tant que créole, il voulait s'y honorer en se rendant utile à ses compatriotes.

Les premiers travaux

Dès sa prise de fonction, Hurel définit les cadres de son service. Les sept conducteurs de travaux furent répartis dans deux arrondissements (Basse-Terre et Pointe-à-Pitre). Cette équipe fut renforcée en 1828 avec l'arrivée de deux nouveaux conducteurs de travaux maritimes et par un ingénieur ordinaire, Grégoire de Matty de Latour, jeune ingénieur de 24 ans fraîchement sorti de l'école des Ponts et Chaussées, qui devait le

22. Ces derniers avaient été nommés en janvier 1826, au moment du rétablissement du service des Ponts et Chaussées.

23. AN-Paris, F¹⁴ 2245². Lettre de Hurel à Becquey, 5 février 1827.

24. ANOM, F^{5B} 63. Passagers aux frais du Roi.

second²⁵. Hurel se félicita de l'arrivée de ce nouveau collaborateur, chez qui il décela de grandes qualités.

« M. Matty de Latour, nouvellement arrivé dans la colonie reste à la Basse-Terre pour s'acclimater. Je l'enverrai dans quelques temps prendre le service à la Pointe-à-Pitre [...]. Pour ne pas trop le fatiguer dans les premiers moments, je ne l'ai point encore chargé du service actif : il s'occupe seulement des projets. Il fait en ce moment celui du magasin général. Je compte le charger ensuite de celui des ponts à construire sur la Grande Rivière Capesterre et le Pérou. Cet ingénieur me paraît animé des meilleures intentions et ne rien négliger pour se mettre promptement en position d'être fort utile²⁶ ».

Au début de l'année 1828, Hurel entreprit une longue tournée qui le conduisit à vérifier les routes de toute la Grande-Terre ; celles des quartiers de Sainte-Rose, du Lamentin, de Baie-Mahault, de Petit-Bourg et de Marie-Galante ; les travaux maritimes et hydrauliques (port du Moule, canaux Faujas et des Rotours, rivière Salée, prise d'eau de Pointe-à-Pitre) et tous les établissements publics dépendant de son service. Hurel mesurait avec lucidité toute l'étendue de sa tâche. À l'égard des ponts et routes, il notait :

« Ainsi qu'on peut s'en convaincre à la lecture de ce qui précède, les routes et les autres établissements qui dépendent du service des Ponts et Chaussées réclament de nombreuses améliorations. Si l'on excepte le quartier du Moule, une partie de Saint-François et la banlieue de la Pointe-à-Pitre, les routes à la Grande-Terre sont presque partout impraticables pour les voitures. Il faut faire des chaussées, construire plusieurs ponts, abrégé des détours et adoucir des pentes. Dans les quartiers du nord de la Guadeloupe, elles sont généralement bonnes mais il faut réparer les ponts existants, en construire de nouveaux et adoucir quelques pentes beaucoup trop fortes. Peut-être même faudra-t-il plus tard construire des chaussées si l'exécution des ponts amène l'usage des voitures. À Marie-Galante, elles réclament aussi diverses améliorations²⁷. »

À cette époque, ses rapports avec le gouverneur des Rotours et les autres chefs d'administration, le directeur général de l'Intérieur, Jules Billecocq, et l'Ordonnateur, Charles de Muysart, ses deux supérieurs directs, étaient excellents et Hurel fit même avec eux une seconde tournée en mars 1828²⁸.

Hurel qui maîtrisait tous les arcanes de l'administration des Ponts et Chaussées imprimait un véritable ordre de marche. Il lança des études primordiales qu'il savait défendre devant les membres du conseil privé. À l'égard des travaux à exécuter, il fit adopter un cahier des charges à imposer aux entrepreneurs, le premier du genre, pour l'entreprise de tous les travaux civils, lequel déterminait les obligations des entrepreneurs

25. Il n'eut pas de second ingénieur, comme initialement prévu.

26. SHD-M, DD² 1092, Lettre de Hurel à Sganzin, 23 janvier 1829.

27. ANOM, Généralités, c. 333 ; d. 2112. Rapport à son excellence le gouverneur de la Guadeloupe et Dépendances, Hurel, 24 février 1828.

28. ANOM, SG Guadeloupe, c. 128 ; d. 850. Lettre du gouverneur, 20 avril 1828. Comptendu par le gouverneur de sa tournée dans l'île en 1828.

envers l'administration et le mode d'exécution des travaux²⁹. À Paris, ce document fut jugé si bien rédigé que le ministre de la Marine et des Colonies demanda qu'il soit également imposé dans les autres colonies françaises³⁰.

Parmi les innombrables travaux qu'il impulsa, certains lui tenaient particulièrement à cœur comme le projet de conduire l'eau douce à Pointe-à-Pitre :

« Lorsque je suis arrivé dans ce pays, je considérais l'approvisionnement de la Pointe-à-Pitre en eau douce comme l'un des plus beaux projets dont j'eusse à m'occuper : j'allais le faire d'autant plus volontiers que la Pointe-à-Pitre est ma ville natale et que mes fonctions antérieures m'avaient rendu familières les opérations de ce genre. »³¹

Mais ce vieux projet, imaginé dès l'Ancien Régime, ne fut pas mené à terme³². Hurel s'occupa également des canaux de la Grande-Terre, projet en cours d'exécution dont il avait pris connaissance à Paris. En effet, à son arrivée en Guadeloupe les travaux de creusement des deux canaux avaient déjà débutés si bien qu'il ne prit pas part à leur élaboration. Pourtant, c'est précisément pour ces travaux que sa présence avait été tant désirée. En février 1828, lors de sa tournée générale, Hurel visita les deux canaux :

« Au canal des Rotours, lors de ma visite, tout le travail fait se bornait à une percée à travers les bois, depuis l'endroit où la ravine cesse d'être navigable jusqu'à la route royale n°4, de la Pointe-à-Pitre à l'Anse-Bertrand. Ce canal me paraît devoir être fort utile à toute la plaine située entre Bordeaux-Bourg et les hauteurs qui bordent la petite rivière de la baie du nord-est. On pourrait examiner plus tard si il ne serait pas utile de le prolonger jusqu'à cette rivière³³ ».

En revanche, les travaux du canal Faujas était déjà bien avancés et « terminé[s] sur à peu près moitié de [la] longueur ³⁴ ». Hurel se borna à faire quelques observations sur les talus de l'ouvrage qu'il transmit aux responsables du chantier. Il était également présent, au côté du gouverneur lorsque, en mars 1828, une fête fut célébrée au canal Faujas à l'occasion du premier transport de sucres vers Pointe-à-Pitre.

Durant son séjour en Guadeloupe, Hurel impulsa bien d'autres études et des travaux considérables et en particulier des travaux hydrauliques et maritimes : approfondissement du port du Moule, creusement du canal Vatable, canalisation de la rivière Salée et dévasement du port de Pointe-à-Pitre. Les travaux architecturaux étaient également importants. À Basse-Terre, une nouvelle geôle, des magasins du roi et un embarcadère étaient à l'étude. Des travaux d'entretien ou d'agrandissement concernaient

29. ANOM, GUA/CORR/148. Conseil privé, séance du 20 juin 1828. Concernant le cahier des charges et conditions pour l'entreprise des travaux civils et des ponts et chaussées.

30. ANOM, Généralité, c. 333 ; d. 2111. Dépêche ministérielle, 26 septembre 1828. Approbation du cahier des charges et conditions à imposer aux entrepreneurs de travaux publics à la Guadeloupe.

31. SHD, DD² 1092. Lettre du Hurel à Sganzin, 23 janvier 1829.

32. Il ne devait être réalisé qu'en 1871.

33. ANOM, Gen., c. 333 ; d. 2112. Rapport à son excellence le gouverneur de la Guadeloupe et Dépendances, Hurel, 24 février 1828.

34. *Ibid.*

l'hôtel du gouvernement et le palais de justice (reconstruction de l'aile gauche). À Pointe-à-Pitre, la prison devait également être rebâtie et d'autres projets étaient à l'étude ou en cours d'exécution : reconstruction de l'hôpital militaire, poursuite de l'aménagement des quais... Enfin, il y avait d'innombrables travaux routiers et des ponts à rétablir et parmi ces derniers ceux de Capesterre qui allaient causer à Hurel tant de déboires.

L'AFFAIRE HUREL

Les origines de l'affaire

En mars 1827, c'est-à-dire bien avant l'arrivée de Félix Hurel en Guadeloupe, le gouverneur des Rotours entreprit une tournée générale dans l'île, accompagné, entre autre, par le sous-directeur des fortifications Emmanuel Philibert, alors encore chargé de la direction des constructions civiles. À Capesterre, des Rotours décida que le pont en pierre, détruit par la crue de 1825, serait rapidement reconstruit. Philibert préconisa la reconstruction de deux pont en bois, l'un sur la Grande-Rivière et l'autre sur la rivière du Pérou ; à l'endroit où les deux cours d'eau se rejoignaient. Cependant, pour ce faire, il fallait des bois de grandes dimensions que l'on ne trouvait pas dans la colonie. Le gouverneur autorisa alors le directeur de l'Intérieur à contracter un marché verbal, d'abord avec la maison Second, ensuite avec deux négociants pointois, Caussade et Navailles, pour la commande de vingt pièces de bois de balata provenant de Porto Rico³⁵. Les plans et devis furent ensuite rédigés par Philibert, validés en conseil privé³⁶ et envoyés à Paris par le gouverneur pour être soumis à l'examen de l'Inspection générale des travaux maritimes. Ce n'est qu'après, en novembre 1827, que le conseil privé fut convoqué pour approuver le marché avec les deux négociants ; une procédure qui entachait l'entreprise de plusieurs irrégularités³⁷.

Hurel n'eut pas le temps de voir ces plans à Paris (il était déjà à Brest) mais Sganzin les étudia et renvoya une note à l'ingénieur, entre temps arrivé sur place ; lui demandant d'étudier l'opportunité de quelques modifications au projet initial³⁸. L'ingénieur se rendit sur place et l'examen auquel il se livra le conduisit effectivement à proposer des modifications. Ainsi, préféra-t-il le projet d'un pont en pierre, beaucoup plus solide, sans toutefois réaliser de plans. Sur ce, les bois commandés quelques mois plus tôt arrivèrent en Guadeloupe et ils furent stockés sur la plage de Sainte-Marie, au plus près du futur chantier. Hurel reçut

35. ANOM, EE 1122 (27). Lettre du gouverneur à l'Ordonnateur, 21 février 1827. « Le directeur général de l'Intérieur vient de passer avec mon autorisation une convention verbale pour la fourniture de vingt pièces de bois nécessaire à la construction du pont de la Grande-Rivière, quartier de la Capesterre. Pour régulariser cette affaire, M. le directeur du Génie va vous adresser une demande en forme de ces bois que M. Eggimann (maison Second) s'est chargé de faire venir de Porto Rico ».

36. ANOM, GUA/CORR/147. Conseil privé, séance du 1^{er} août 1827. Concernant la construction de deux ponts sur la rivière du Pérou et celle de la Grande-Rivière à Capesterre.

37. ANOM, GUA/CORR/147. Conseil privé, séance du 14 novembre 1827. Régularisation d'une acquisition de bois pour construire le pont de la Capesterre.

38. ANOM, 1CORR114. Dépêche ministérielle, 8 janvier 1828. Au sujet d'une construction de canaux et de ponts projetés à la Guadeloupe.

l'ordre de procéder à leur réception mais, au préalable, il en fit faire un examen détaillé, comme il était d'usage dans l'administration des Ponts et Chaussées, par le conducteur de travaux Henry. Ce dernier conclut à la non-conformité des bois car tous n'avaient pas les dimensions prescrites dans le marché. Malgré le rapport défavorable qu'il fit à Jules Billecoq, une commission de réception se réunit le 21 avril 1828. Hurel qui s'était fait représenter par le conducteur Henry refusa toutefois de signer le procès-verbal. Le conseil privé fut alors convoqué pour statuer sur le sujet et conforta l'ingénieur en ne faisant admettre que certains bois et en appliquant une « tolérance » dans leurs dimensions³⁹.

Une seconde commission, à laquelle Hurel ne participa pas non plus, se rassembla à nouveau le 15 juillet 1828. Les bois furent jugés de « bonne qualité » et 16 des 20 pièces furent acceptées avec les dimensions de tolérance. Mais là encore, Hurel refusa de signer le procès-verbal final de réception faisant savoir cette fois-ci que les bois avaient été maintenus dans l'eau, serrés les uns contre les autres, alors qu'il avait demandé à les sortir pour en faire un examen complet et correct.

L'un des négociants, Caussade, mécontent des délais et du fait que l'administration ne procédait pas plus rapidement à la réception des bois, s'en prit alors à Hurel qu'il tenait pour responsable des difficultés qu'il rencontrait. Caussade le menaça à plusieurs reprises⁴⁰. Hurel porta alors à la connaissance du gouverneur ces faits mais des Rotours ne préféra pas s'immiscer dans cette passe d'armes qui relevait, à son sens, de la sphère privée. Caussade provoqua alors Hurel en duel en lui envoyant un cartel⁴¹. Hurel qui était très attaché à son honneur répondit à cette provocation. Les deux hommes choisirent un combat à l'épée, ainsi que le lieu du duel⁴². Le jour dit, Hurel s'y présenta mais quelques jours plus tôt, il avait fait une chute de cheval et il souffrait d'une entorse. Caussade refusa alors le combat, de même que le duel au pistolet que Hurel lui proposa. Les témoins mirent alors fin à cette situation sans issue et les deux hommes se quittèrent, l'un, Caussade, attendant le rétablissement de Hurel pour en découdre ; l'autre, l'ingénieur, décidant de ne désormais répondre aux attaques du négociant que sur un plan administratif et judiciaire.

Peu après, le gouverneur demanda à la commission de se réunir une troisième fois pour procéder à la réception définitive des bois et intima l'ordre à Hurel d'y participer personnellement. Sur les vingt pièces commandées, huit furent admises sans conditions, huit autres furent rebuées en raison des défauts qu'elles présentaient et les quatre dernières

39. ANOM, GUA/CORR/148. Conseil privé, 2 mai 1828. Au sujet de la réception des bois destinés au pont de la Capesterre.

40. Les faits suivants sont corroborés par plusieurs pièces officielles dont un rapport du gouverneur en date du 30 avril 1829.

41. Les règles d'un duel étaient très codifiées. Le duel était toujours précédé par l'envoi d'un cartel (lettre écrite demandant réparation) pour signifier la provocation au combat. Une fois le combat accepté par le second protagoniste, les témoins réglèrent les formalités et en particulier le choix de l'arme (épée ou pistolet) et le type de duel (au premier sang ou à mort).

42. Hurel, bien que fonctionnaire civil, portait l'épée. Il avait également reçu une instruction militaire puisque Napoléon avait fait de Polytechnique et de l'école des Ponts et Chaussées des écoles militaires. Il était donc familier du maniement des armes.

furent acceptées si toutefois les négociants acceptaient de les retailler⁴³. Hurel crut devoir mettre en garde l'administration sur les qualités des bois car, ceux-ci, depuis leur livraison, avaient été déposés en bord de mer et ils avaient partiellement pourri. Les deux négociants jugèrent que ces conditions n'étaient pas à leur avantage car ils allaient subir d'importantes pertes financières. Ils demandèrent alors la résiliation de leur marché ce qui fut accordé par les membres du conseil privé, en séance, le 16 août 1828⁴⁴. L'affaire pouvait s'arrêter là car Hurel avait avant tout protégé l'administration et évité qu'une dépense inutile ne soit réalisée, ce que le gouverneur sembla approuver⁴⁵. Hurel et le gouverneur restaient en bon terme en dépit du fait que des Rotours lui reprochait sa « rigueur » et sa « dureté ». Cependant, l'ingénieur qui imaginait d'autres suites à cette affaire et d'autres préjudices en fit part, fort habilement, à Sganzin dans une lettre en octobre 1828 :

« Tout n'est pas rose pour moi en ce pays. Depuis le départ de ma dernière lettre, une certaine fourniture de bois pour le pont de la Capesterre m'a occupé longuement et fort désagréablement. Malgré l'opposition puissante que j'ai rencontrée, je suis parvenu à accomplir mon devoir et à terminer cette affaire à l'avantage du service qui m'est confié. Néanmoins, comme il m'est revenu indirectement qu'elle a déjà retenti à Paris, je crois vous en dire quelque chose dont vous ferez au besoin l'usage que vous croirez convenable dans mes intérêts. S'il n'y avait pas lieu de me défendre, veuillez garder cela pour vous. Cette affaire, commencée longtemps avant mon arrivée, durait depuis plus d'une année⁴⁶. »

Hurel lui exposa alors tous les faits : sa correspondance avec le gouverneur, l'Ordonnateur et le directeur de l'Intérieur, les décisions des commissions de réception, son accrochage avec Caussade... Mais pour l'heure, l'affaire s'arrêtait là.

La rupture

L'année suivante, en mars 1829, Caussade et Navailles se rapprochèrent à nouveau de l'administration coloniale au sujet de leurs bois. Ces derniers avaient été acheminés à Pointe-à-Pitre et déposés à Fouillole. Mais en raison de leur grande dimension, les deux négociants ne réussirent à s'en défaire dans le commerce. Ils demandèrent alors à l'administration de les racheter à un prix négocié. Le 12 mars 1829, le conseil privé fut convoqué, tout comme Hurel, pour statuer sur cette question⁴⁷. Comme on pouvait le penser, l'ingénieur s'y opposa, non seulement en raison de son « passif » avec l'un des négociants mais surtout en raison

43. ANOM, EE 1122 (27). Procès-verbal d'examen de vingt pièces de bois de balata de la fourniture de M. M. Navailles jeune et Caussade déposées à la pointe dite du Carénage, au port de Sainte-Marie, quartier de la Capesterre, 29 et 30 juillet 1828.

44. ANOM, GUA/CORR/148. Conseil privé, 16 août 1828. Résiliation d'un marché de fourniture de bois pour le pont de Capesterre.

45. Plusieurs pièces officielles mentionnent une lettre écrite par le gouverneur à Hurel pour signifier sa satisfaction. Celle-ci n'a pas été retranscrite dans les nombreuses lettres se trouvant dans le « dossier colonial » de l'ingénieur.

46. SHD, DD² 1092. Lettre de Hurel à Sganzin, 26 octobre 1828.

47. ANOM, EE 1122 (27). Conseil privé, séance du 12 mars 1829. Décision concernant la pétition de Mess. Navailles et Caussade relative à une fourniture de bois.

de la défectuosité reconnue de ces bois. Les esprits s'échauffèrent et Hurel s'emporta contre le gouverneur, remettant en cause son autorité en plein conseil. Il s'en fallut de peu qu'il ne soit mis aux arrêts par le gouverneur et transféré dans la prison du fort Delgrès. En dépit de ses préconisations, les membres du conseil autorisèrent le rachat des bois. Pour Hurel, il s'agissait d'un véritable camouflet pour lui qui n'avait eu de cesse de protéger l'administration, montrant que les bois étaient pourris et essayant de prévenir des conséquences ultérieures bien plus graves en terme de sécurité. Quelques jours plus tard, le directeur de l'Intérieur adressait à Hurel une lettre à ce sujet :

« M. le gouverneur a décidé que, prenant en considération les pertes éprouvées par la maison Caussade et Navailles pour la fourniture des bois destinés à la construction du pont de la Capesterre, le Gouvernement accepterait la proposition faite de lui vendre à prix d'estimation préalable ces mêmes bois qui ont été reconnus ne point remplir en général les conditions du marché qui avaient été passées à leur sujet. S. Ex. et le conseil ont également décidé que vous auriez à déterminer les moyens d'employer ces bois le plus convenablement. Pour assurer l'exécution de cette double décision, je viens vous inviter, Monsieur l'ingénieur en chef, à vouloir bien faire préparer un projet de construction de pont, soit pour la Grande-Rivière, celle du Pérou ou celle de Sainte-Marie⁴⁸ ».

La rupture avec le gouverneur de Rotours était désormais inévitable car Hurel refusa formellement d'exécuter cet ordre, ce dont il fit part au gouverneur⁴⁹. Pour lui, son salut ne passait désormais que par son départ de la Guadeloupe ce qu'il sollicita officiellement. La réponse du gouverneur fut cinglante :

« Quand je jugerai à propos de vous envoyer en France, je vous le ferai savoir et je rendrai compte à S. E. le ministre de la Marine de mes motifs. Jusque là vous continuerez de faire votre service par l'intermédiaire entre vous en moi, de vos supérieurs⁵⁰ ».

Entre les deux hommes, les choses s'envenimèrent très vite, les lettres se succédant, toujours à un degré plus haut et avec une impertinence de ton de la part de l'ingénieur. Hurel multiplia alors les lettres à Sganzin se plaignant des abus de pouvoir dont il était victime⁵¹. Mais il n'en resta pas seulement là. Il écrivit également, dès la fin mars 1829, des lettres à sa belle famille, à ses proches, ses collègues⁵² et très vite l'affaire fut connue à Paris, bien plus vite par des voies détournées que par la voie officielle. En effet, le gouverneur des Rotours ne devait faire part de ce conflit dans sa correspondance que le 6 avril 1829⁵³.

48. ANOM, EE 1122 (27). Copie d'une lettre du directeur général de l'Intérieur à Hurel, 16 mars 1829.

49. ANOM, EE 1122 (27). Copie d'une lettre de Hurel au gouverneur, 17 mars 1829.

50. ANOM, EE 1122 (27). Copie d'une lettre du gouverneur à Hurel, 17 mars 1829

51. SHD-M, DD² 1092. Lettres de Hurel à Sganzin, 13, 18, 28 mars 1829

52. Dans les archives publiques sont conservées deux lettres, l'une adressée à Devilliers, son ancien chef au sein de la Compagnie des canaux de Paris, l'autre à l'ingénieur Lamblardie, en poste à Brest. Ces deux lettres furent envoyées au ministère.

53. ANOM, EE 1122 (27). Lettre du gouverneur au ministre, 6 avril 1829. Explications annoncées relativement à une séance du conseil privé du 12 mars dernier pour ce qui regarde M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

Hurel trouva également sur place de nombreux soutiens et appuis, ceux de ses subordonnés⁵⁴ et de quelques fonctionnaires, créoles ou métropolitains. L'un de ses premiers soutiens fut également son père, Jean Hurel, qui en avril 1828 avait retrouvé un poste dans la magistrature, nommé par le gouverneur des Rotours à un poste de conseiller à la cour royale de Basse-Terre. Sa nomination intervint au même moment qu'une réforme de la justice coloniale⁵⁵. L'ordonnance rendue instituait pourtant une distinction de traitement entre les magistrats créole, comme lui, et les magistrats venant de la métropole. Aussi, trois des membres de la cour royale, le président, Antoine François Gilbert-Desmarais, et deux conseillers, Jean Hurel et Louis Marie François Chabert de Lacharière, donnèrent leur démission pour protester contre cette décision (8 février 1829)⁵⁶. Ces défections allaient avoir de multiples conséquences. En effet, lors de la séance d'installation de la cour royale, les officiers civils et militaires créoles refusèrent d'y participer. Près de 200 autres créoles signèrent alors des pétitions pour soutenir les trois démissionnaires. En outre, beaucoup craignaient que cette première ordonnance n'en amène d'autres sur les autres parties du service colonial et ne touche ainsi tous les fonctionnaires créoles. Des Rotours en rendit compte au ministre en faisant ressortir les inconvénients pour l'administration de la colonie et en plus haut lieu puisque de nombreux créoles occupaient des postes à responsabilité, dans l'administration coloniale ou dans les conseils décisionnels (conseil privé, conseil général)⁵⁷. Enfin, cet épisode intervenait quelques semaines avant ses nouveaux démêlés avec Hurel lors de la séance du conseil privé du 12 mars 1829.

Cette situation fut mal perçue dans l'opinion publique, les créoles ne comprenant pas toutes ces injustices. Hurel quant à lui, multiplia par la suite les suppliques aux membres du conseil privé, à ses supérieurs hiérarchiques, au contrôleur colonial et même au procureur général pour leur faire savoir que le gouverneur se trouvait dans l'illégalité. Lassé par toutes ces actions, des Rotours, craignant également que son autorité ne soit remise en cause par d'autres fonctionnaires, prit des mesures plus rigoureuses en interdisant à Hurel toute communication avec l'extérieur. Pire, le 5 avril 1829, le gouverneur le faisait mettre aux arrêts forcés, à Pointe-à-Pitre, jusqu'à ce qu'il obéisse aux ordres⁵⁸.

Hurel se décida alors à écrire personnellement au ministre, ce qui lui était théoriquement interdit. Mais devant la gravité de la situation, seule cette solution lui semblait désormais envisageable. Le comte de Chabrol

54. L'un de ses derniers, Auguste Tavernier, avait été sous les ordres de Hurel dans le Morbihan. L'ingénieur l'avait recruté pour aller en Guadeloupe. Tavernier tenait régulièrement informé Hurel, assigné à résidence à Pointe-à-Pitre puis au Moule, des faits relatifs à son affaire à Basse-Terre.

55. *Bulletin des lois*, 268, n° 10276. Ordonnance du roi concernant l'organisation de l'ordre judiciaire et l'administration de la justice à l'île de la Martinique et à l'île de la Guadeloupe et ses dépendances, 24 septembre 1828.

56. ANOM, SG Guadeloupe, c. 32 ; d. 304. Lettre de démission de Jean Hurel au gouverneur, 8 février 1829.

57. Finalement, par une seconde ordonnance, les premières dispositions furent supprimées et les trois conseillers furent réintégrés. Jean Hurel conserva son poste à la cour royale jusqu'à son décès en 1831.

58. ANOM, EE 1122 (27). Copie d'une lettre du gouverneur au commandant de la place de Pointe-à-Pitre, 5 avril 1829

avait été remplacé en mars 1828 au ministère de la Marine et des Colonies par le baron Hyde de Neuville :

« Un abus de pouvoir est commis à mon égard par S. E. le gouverneur et je suis menacé d'en éprouver de plus violents encore. À ma réclamation et à l'avis donné par moi que je demanderais justice à votre excellence, il m'a été répondu que si je vous écrivais je serais sévèrement puni »⁵⁹.

Le 12, puis le 21 avril 1829, Hurel adressa de nouvelles lettres au ministre⁶⁰. Il en fit de même en écrivant à Becquey, le directeur général des Ponts et Chaussées⁶¹. Il envoya ces lettres par des voies multiples (« packet anglais », navires de commerce) écrivant plusieurs exemplaires de crainte que des Rotours ne les intercepte. Entre temps, le 15 avril 1829, le gouverneur avait convoqué le conseil privé pour statuer sur la conduite de l'ingénieur⁶². Hurel ne participa pas à cette séance mais il avait pris le soin, quelques jours plus tôt, d'adresser aux conseillers, par l'intermédiaire de l'ingénieur de Matty de Latour, une pétition pour sa défense⁶³. L'ingénieur basait sa défense sur l'application de l'article 79 de l'ordonnance du 27 février 1827⁶⁴ qui stipulait que les chefs de corps ne pouvaient être suspendus de leur fonction sans avoir rendu compte de leur conduite auprès du ministre. Or Hurel, en tant qu'ingénieur en chef du corps des Ponts et Chaussées se réclamait de la sorte, ce que le gouverneur refusait de lui reconnaître. Les membres du conseil privé devaient se prononcer sur l'insubordination de l'ingénieur à l'égard du gouverneur lors de la séance du 12 mars, la désobéissance à un ordre donné et sur les peines qu'il devait subir. Quant à l'interprétation de l'article 79 de l'ordonnance de 1827, le gouverneur refusa de mettre ce point au vote faisant savoir qu'il n'avait aucun doute sur le fait que Hurel était exclu des chefs de corps mais il n'empêcha pas le débat. Tous les conseillers, à l'exception du gouverneur et du baron Vatable, se rallièrent à l'avis de Hurel⁶⁵ et reconnurent qu'il était chef de corps mais le gouverneur s'obstina à ne pas mettre cet objet en délibération. C'est donc sur la désobéissance et le manque de respect à l'égard du gouverneur que les membres eurent à se prononcer. Pour étayer ses dires, le gouverneur fit

59. ANOM, EE 1122 (27). Lettre de Hurel au ministre de la Marine et des Colonies, 8 avril 1829. Bois approvisionnés pour les ponts de la Capesterre.

60. Hurel adressa d'autres lettres les 19 mai et 9 juillet 1829. Toutes ces lettres sont conservées dans ses deux dossiers de carrière, au ministère de l'Intérieur (série F¹⁴) et au ministère de la Marine et des Colonies (série EE).

61. Lettres des 9 et 22 avril 1829, 19 mai 1829 et 9 juillet 1829.

62. ANOM, EE 1122 (27). Conseil privé, séance du 15 avril 1829. Décision qui suspend de ses fonctions M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

63. ANOM, EE 1122 (27). Circulaire de M. l'ingénieur en chef adressée à messieurs les membres du conseil privé, 11 avril 1829.

64. Paragraphe 2 de l'article 79 de l'ordonnance : « Toutefois, à l'égard du commandant militaire, des chefs d'administration, du contrôleur, des membres de l'ordre judiciaire et des chefs de corps qui seraient dans le cas prévu ci-dessus [suspendus par le gouverneur après une conduite répréhensible], le gouverneur, avant de proposer au conseil aucune mesure à leur égard, doit leur faire connaître les griefs existants contre eux, et leur offrir les moyens de passer en France pour rendre compte de leur conduite au ministre de la Marine. Leur suspension ne peut être prononcée qu'après qu'ils se sont refusés à profiter de cette faculté ».

65. L'un d'eux, le conseil Victor Guérin, membre de la cour royale et ami de son père, défendit particulièrement l'ingénieur, pensant même qu'il devait assister à cette séance pour se défendre.

produire plusieurs lettres, envoyées par Hurel ou par le directeur de l'Intérieur, son supérieur, montrant que l'ingénieur était « porté à l'insubordination envers ses chefs immédiats ». Quant à son comportement lors de la séance du 12 mars 1829, les membres reconnurent à l'unanimité que l'ingénieur avait fait preuve d'insubordination. En guise de sanction, sa suspension fut confirmée et Hurel fut privé de moitié de son traitement et assigné à résidence aux Saintes, en attendant la décision du ministre. Toutefois, à l'égard de cette dernière sentence, les membres du conseil firent preuve d'humanité. En effet, Emmeline du Fougerais étant malade⁶⁶, Hurel fut autorisé à fixer sa résidence au Moule, sur la propriété de son père.

À Paris, l'affaire finit par éclater au grand jour. En effet, la lettre du gouverneur en date du 6 avril 1829 relative à la séance du conseil privée en date du 12 mars, et plus encore les correspondances privées, amenèrent le ministre de la Marine et des Colonies à faire quelques observations, d'autant plus que la suspension d'Hurel lui était déjà connue :

« Des lettres particulières annoncent que vous avez suspendu M. Hurel de ses fonctions. J'attends le compte que vous avez à me rendre des motifs de cette suspension, si en effet vous l'avez prononcée. Des membres des deux chambres, qui professent pour M. Hurel beaucoup d'estime et d'attachement, sont venus solliciter près de moi le rappel en France de ce fonctionnaire. Le retour de M. Hurel devant être au terme du § 2 de l'art. 79 de l'ordonnance royale du 9 février 1827 le résultat immédiat des mesures prises contre lui, je ne puis douter qu'il ne soit maintenant en route pour la France⁶⁷ ».

Mais, à l'arrivée de cette dépêche, Hurel n'avait toujours pas reçu l'ordre de quitter la Guadeloupe car le gouverneur des Rotours voulait faire de son cas un exemple, convaincu qu'il était dans ses droits :

« Pour ces motifs, je demande à votre excellence que M. Hurel soit destitué de son grade comme indigne de servir le Roi ; que se soit dans la colonie même témoin de sa conduite qu'il reçoive cette sentence, si votre excellence juge qu'elle doit être appliquée, et cela pour servir d'exemple à ceux qui oseraient méconnaître l'autorité dont le gouverneur est investi »⁶⁸.

Finalement, le 19 juin 1829, à réception d'un nouveau rapport du gouverneur et eu égard aux « punitions qui ont été infligées », le ministre demanda le rappel en France de l'ingénieur afin qu'il puisse rendre compte de sa conduite⁶⁹. Mais c'est surtout à réception de la transcription de la séance du 15 avril, destituant l'ingénieur, que le ministre fixa sa décision :

« J'ai reçu depuis lors vos deux lettres des 30 avril et j'ai vu dans le procès verbal de la séance du 15 du même mois que vous n'aviez pas cru devoir mettre en délibération la question de savoir si l'ingénieur en chef des Ponts

66. Celle-ci ne s'était jamais habituée au climat des Antilles.

67. ANOM, 1CORR329. Dépêche ministérielle, 12 juin 1829. Au sujet de M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées.

68. ANOM, EE 1122 (27). Lettre du gouverneur au ministre, 30 avril 1829. Envoi du procès verbal de la séance du conseil privé dans laquelle M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été suspendu de ses fonctions.

69. ANOM, 1CORR329. Dépêche ministérielle, 19 juin 1829. Au sujet de M. Hurel.

et Chaussées doit être compris dans la catégorie des chefs de corps [...]. Les opinions qui ont été exprimées sur cette question ne s'étant pas trouvées conformes à la vôtre, il y avait lieu à l'application du § 12 de l'art. 175 de l'ordonnance organique, lequel charge le conseil privé de statuer sur les questions douteuses que présente l'application des ordonnances et règlements. Au surplus, M. le baron, il est justifié que l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées doit être considéré comme chef de corps ou de service »⁷⁰.

Le ministre réitéra alors sa demande de renvoi en France de l'ingénieur tout en précisant que les graves « écarts » de Hurel allaient faire l'objet d'un « examen sévère ». Mais au-delà de ces aspects purement formels, le ministre incriminait, sans pour autant le lui signifier, le gouverneur dans la gestion de la crise car non seulement il avait fait mettre aux arrêts un fonctionnaire civil⁷¹, mais encore il avait refusé de lui accordé son droit au retour.

À l'arrivée de cette dépêche, début août 1829, le gouverneur ne pouvait que se plier à l'avis du ministre et autoriser le départ de l'ingénieur⁷². Il ne s'empêcha pas toutefois d'adresser au ministre trois nouvelles lettres au sujet de Hurel⁷³, sollicitant à nouveau la fermeté du ministre et la destitution de l'ingénieur. Toutefois à Paris, ces nouvelles correspondances furent mal accueillies par le nouveau ministre de la Marine et des colonies, le baron d'Haussez, qui jugea que le gouverneur dépassait désormais ses droits et que son ton lui semblait impertinent. Le dossier de Hurel conserve la minute d'une lettre que le ministre prépara pour être adressée au gouverneur mais que ces principaux chefs d'administration le convinquirent de ne pas envoyer⁷⁴.

Quant à Hurel désormais autorisé à quitter la colonie, il préféra ne pas attendre l'arrivée d'un navire de l'État et s'embarqua le 8 septembre, avec son épouse, sur le *Balguerie-Stuttemberg*, un navire de commerce en partance pour Bordeaux.

70. ANOM, 1CORR329. Dépêche ministérielle, 30 juin 1829. Au sujet de M. Hurel. Un ingénieur en chef des Ponts et Chaussées doit être considéré comme chef de corps.

71. La peine de mise aux arrêts était réservée aux militaires. Les fonctionnaires civils ne pouvaient encourir une telle mesure.

72. ANOM, EE 1122 (27). Lettre du gouverneur à l'Ordonnateur, 13 août 1829.

73. ANOM, EE 1122 (27). Lettres du gouverneur au ministre, 10 août 1829. Réponse aux dépêches des 12 et 19 juin relatives à M. Hurel ; 16 août 1829. Au sujet de M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées envoyé en France pour y rendre compte de sa conduite ; 26 août 1829. Réponse à la dépêche du 30 juin, n° 219, relative à l'application qui n'a pas été faite à M. Hurel du paragraphe 2 de l'article 79 de l'ordonnance du 9 février 1827.

74. ANOM, EE 1122 (27). Minutes d'une lettre (non envoyée) du ministre au gouverneur. « La dépêche que je vous ai adressée moi-même le 26 du mois dernier sur cette affaire vous aura fait connaître que j'avais adopté entièrement la teneur de celles de M. le baron Hyde de Neuville en date des 12, 19 et 30 juin. Je me suis reporté à nouveau à ces trois dépêches et j'ai reconnu que celle qu'elles contiennent n'avaient pas blessé en rien votre autorité et encore moins votre honneur. Je dois même vous dire que la vivacité des observations que vous faites à cet égard m'a paru aussi peu convenable que motivée ; dans ma correspondance avec Mrs les gouverneurs j'aurais toujours soin de garder le ton et la mesure que je dois à leur position élevée et que je me dois à moi-même ; je désire qu'ils en usent ainsi avec moi ».

L'examen de sa conduite

Le *Balguerie-Stuttemberg* arriva à Bordeaux 24 octobre et sans attendre, Hurel regagna la capitale où il sollicita une audience auprès du ministre⁷⁵. Ce dernier lui fit part des conclusions de l'Inspection générale des travaux maritimes. En effet, étant toujours mis à disposition du ministère de la Marine et des Colonies, sa conduite fut jugée par les deux ingénieurs de l'Inspection, ses confrères Lamblardie et Sganzin, avec lesquels Hurel avait toujours entretenu des rapports qui sans être amicaux avaient toujours été cordiaux. Ces derniers, dès le 30 septembre, avaient rendu au ministre leur rapport au vue de toutes les pièces adressées à l'Inspection par le gouverneur ou l'ingénieur. Cet important rapport est conservé dans le « dossier colonial » de Hurel⁷⁶.

Les deux ingénieurs se bornèrent à répondre à trois interrogations : l'examen des faits relatifs à l'acquisition des bois d'un point de vue administratif, la conduite de l'ingénieur Hurel vis-à-vis du gouverneur et, enfin, l'examen des peines infligées. À l'égard du premier point, ils conclurent à l'irrégularité du marché passé avec les deux négociants ; une opération qui avait été « dans le principe complètement irrégulière et contraire à ce que prescrivent les ordonnances et règlements sur cette matière ⁷⁷ ». Concernant le second point, les deux ingénieurs reconnurent que Hurel avait manqué de respect à l'égard du gouverneur et des membres du conseil privé lors de la séance du 12 mars 1829. En revanche, ils ne retinrent pas l'accusation de désobéissance car Hurel avait fait, à leurs yeux, preuve d'une « responsabilité de conscience » en refusant d'utiliser des bois qu'il savait défectueux. Quant au dernier examen, les membres de la commission jugèrent que les peines infligées étaient inadéquates, et en particulier la mise aux arrêts forcés. Hurel qui devait être considéré comme un chef de corps aurait dû être renvoyé en France au terme de l'article 79 de l'ordonnance de 1827. À cet égard, le gouverneur était sorti des limites de ses pouvoirs et il n'avait pas infligé les peines prescrites par les ordonnances et règlements. Quant à de nouvelles peines, les deux ingénieurs les jugèrent inutiles, sauf à prendre l'avis du directeur général des Ponts et Chaussées conformément au décret d'organisation du corps des Ponts et Chaussées. Lamblardie et Sganzin s'étaient livrés à un examen impartial des faits, reconnaissant que Hurel « s'était rendu coupable de torts très graves par l'inconvenance des formes qu'il [avait] employé et par son manque de respect envers le gouverneur ». Mais, ils surent également lui rendre hommage :

« Nous devons déclarer qu'aucun des ingénieurs qui ont été envoyés pour faire le service des Ponts et Chaussées dans les colonies n'a produit relativement plus de travail que M. Hurel et enfin que les divers projets de cet ingénieur qui ont été soumis à l'approbation du ministre de la Marine méritent des éloges, et ne peuvent qu'ajouter à la réputation de zèle et de

75. ANOM, EE 1122²⁷. Lettre de Hurel au ministre, 28 octobre 1829.

76. ANOM, EE 1122²⁷. Rapport, 30 septembre 1829. Examen des contestations qui se sont élevées entre M. le B^{on} des Rotours et M. Hurel relativement à la fourniture des bois nécessaires à la construction du pont de la Capesterre. La première minute se trouve conservée dans les archives du SHD.

77. *Ibid.*

talent qu'il s'était acquise dans son corps avant d'être envoyé à la Guadeloupe »⁷⁸.

Cette « affaire » qui avait causé bien des embarras à trois ministres de la Marine et des Colonies s'achevait avec les préconisations des membres de l'inspection générale des travaux maritimes. Le ministre qui avait implicitement reconnu les « erreurs » du gouverneur, en particulier à l'égard de l'application de l'article 79 de l'ordonnance de 1827, suivit les recommandations de la commission. Hurel fut blanchi de tous les chefs d'accusation qui pesaient contre lui, à l'exception de l'insubordination. Mais compte-tenu des peines qui lui avaient déjà été infligées, il ne fut pas poursuivi. Son traitement qui avait été suspendu par le gouverneur des Rotours, suite à sa mise aux arrêts, fut rétabli et des arriérés lui furent payés depuis le jour de sa suspension, c'est-à-dire depuis le 15 avril 1829. Toutefois, les circonstances liées à son retour en France ne lui permirent pas de retourner en Guadeloupe et, le 15 novembre 1829, Hurel fut remis à la disposition du département de l'Intérieur sans qu'aucun griefs ne lui soit reconnus⁷⁹.

Le sort du gouverneur des Rotours

Le rapport de l'Inspection ne fut pas officiellement communiqué au gouverneur des Rotours⁸⁰. En effet, il n'apparaît pas dans la correspondance au départ du ministère. En outre, une note conservée dans le dossier de Hurel montra toute l'embarras de l'administration à son sujet :

« M. Taboureau⁸¹ a joint les pièces ci-annexées au dossier afin que M. de Saint-Hilaire⁸² juge s'il est possible de ne pas faire connaître à M. des Rotours la décision du ministre relativement à M. Hurel. Pour moi, je pense que la violence même de la lettre du 26 août, n° 438, est un motif pour ne pas écrire. M. Hurel est traité aussi favorablement qu'il pourrait l'être ; aussi il lui est donné raison et tort à M. des Rotours. Ce résultat peut être équitable⁸³ ».

Ce n'est donc que par une simple dépêche, en date du 12 janvier 1830, soit plus de deux mois après le terme de « l'affaire », considérant « les circonstances qui [avaient] motivé le retour en France de M. Hurel », que des Rotours fut informé que l'ingénieur ne devait pas être renvoyé dans la colonie et qu'il avait été remis à la disposition du département de l'Intérieur, son ministère de tutelle⁸⁴.

Des Rotours lui-même devait rentrer en France quelques mois plus tard. Sans doute lassé par toutes ses affaires et quelque peu « abandonné » en haut lieu, le gouverneur avait demandé à être dessaisi de son commandement. La lettre qu'il adressa le 19 novembre 1829 faisait part

78. *Ibid.*

79. ANOM, EE 1122²⁷. Lettre du ministre au directeur général des Ponts et Chaussées, 13 novembre 1829. M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est remis à sa disposition.

80. Il est fort probable cependant qu'il fut informé dans les grandes lignes.

81. Chef du bureau du personnel au sein de la direction des colonies.

82. Maître des requêtes, directeur des colonies au ministère.

83. ANOM, EE 1122²⁷. Note adressée au conseiller de Saint-Hilaire au sujet du rapport du 30 septembre 1829, s. d.

84. ANOM, EE 1122²⁷. Dépêche du ministre au gouverneur, 12 janvier 1830. M. Hurel a été remis au département de l'Intérieur.

de sa santé et de son souhait d'obtenir un congé pour rentrer en France la rétablir⁸⁵. Le ministre de la Marine et des Colonies accéda à sa demande et le 9 février 1830, il fut informé de la nomination de son successeur, le baron Vatable, commandant militaire de la Guadeloupe⁸⁶. Des Rotours allait quitter la Guadeloupe sans doute rempli d'amertume. Sa dernière année à la tête de la colonie avait été émaillée de plusieurs conflits, celui avec les magistrats créoles, l'affaire Hurel et une dernière passe d'arme avec un autre fonctionnaire, le vicomte de Turpin de Jouhé, capitaine de frégate, commandant particulier à Marie-Galante, en novembre 1829. Nommé depuis peu sur la dépendance (juin 1829), de Turpin se trouva aux prises avec deux magistrats métropolitains, eux-mêmes en indécatesse avec la population. Il fut accusé par le gouverneur d'attiser l'effervescence de la population et de fomenter des troubles. De Turpin fut convoqué à Basse-Terre, le gouverneur pensant qu'il solliciterait un congé pour le renvoyer en France. Mais le commandant s'y refusa et le conseil privé fut convoqué, appelé à statuer sur l'application de l'article 79 de l'ordonnance de 1829. Mais les conseillers, sans doute échaudés par la récente affaire Hurel, ne votèrent pas la suspension du vicomte de Turpin qui fut renvoyé à Marie-Galante, au grand damne du gouverneur qui souhaitait le sanctionner.

La carrière de Jean Julien Angot, baron des Rotours avait pourtant été brillante jusque-là. Il l'avait commencée comme simple aspirant à Brest en 1791. Sa carrière avait été poursuivie de manière continue sous l'Empire et la Restauration et il avait gravi progressivement les échelons des officiers de Marine. Des Rotours connaissait bien les Antilles pour y avoir fait plusieurs campagnes (Saint-Domingue, Martinique). Contre-amiral depuis 1822, ce poste « à terre » était son premier en tant que gouverneur⁸⁷. Il était arrivé dans un contexte nouveau en Guadeloupe, celui d'une grande réforme de l'administration coloniale qui fut mise en place en 1827. Des Rotours fut un grand réformateur et un administrateur efficace qui sut développer, malgré des moyens limités, le commerce et l'industrie. Il avait su également gagner la « sympathie » des colons, lesquels étaient admis à discuter de leurs propres intérêts et à indiquer les besoins de l'administration dans divers organes décisionnels (conseil général et conseil privé du gouverneur). Et pourtant, l'arrivée en Guadeloupe du gouverneur des Rotours avait été des plus pénibles. En effet, il perdit sa femme, âgé de 31 ans, seulement quelques jours après leur arrivée en Guadeloupe, victime de la fièvre jaune, le 8 juin 1826, deux jours après son investiture officielle. Alors qu'il avait la possibilité de quitter la Guadeloupe, des Rotours préféra rester et se consacra entièrement à sa tâche. L'adversité ne devait pas l'épargner puisqu'au début de l'année suivante, il perdit la plus jeune de ses filles à l'âge de 13 mois⁸⁸.

85. SHD-M, CC⁷ a 40. Lettre gouverneur au ministre, 19 novembre 1829. Demande de son rappel en France.

86. AD Guadeloupe, 1 M 10. 9 février 1830. Mr le baron Vatable est nommé pour lui succéder dans la place de gouverneur de la Guadeloupe.

87. Les officiers supérieurs de la Marine étaient souvent choisis pour les postes de gouverneur dans les colonies. Des Rotours succéda ainsi au contre-amiral Jacob ; après lui (excepté l'intermède du baron Vatable, officier d'infanterie) se succédèrent les contre-amiraux Arnous-Dessauls (1831-1837), Gourbeyre (1841-1843).

88. Le baron des Rotours avait eu cinq enfant avec Virginie Guilhem, de 22 ans sa cadette. Trois des ces enfants, les plus jeunes, l'avaient accompagné en Guadeloupe.

L'affaire Hurel, et plus encore l'affaire de Turpin⁸⁹, avait été largement relayée dans la presse et la gestion de la crise fut en grande partie reprochée au gouverneur, car accusé d'abus de pouvoir. D'autres journaux titrèrent sur « l'attentat » commis sur la personne de Hurel⁹⁰. Ces journaux étant connus en Guadeloupe, des Rotours sollicita l'aide de l'administration, dénonçant des atteintes portées à son honneur⁹¹ et pensant que Hurel était à l'origine de cette cabale⁹². En réponse, l'administration de la Marine dû soutenir officiellement son administrateur, sans incriminer pour autant l'ingénieur. Une note, conservée dans le dossier du contre-amiral, fut ainsi écrite et diffusée dans la presse⁹³ :

« Des discussions de service se sont élevées à la Guadeloupe, entre M. le contre-amiral des Rotours, gouverneur de la colonie, et M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. Plusieurs articles insérés dans les journaux, et notamment une lettre adressée au rédacteur du *Moniteur*, par M. Hurel⁹⁴, ont entrete nu le public de ces discussions. On a cru trouver dans la lettre dont il s'agit des insinuations propres à porter atteinte à l'honneur de M. des Rotours. Telle n'a sans doute pas été la pensée de M. Hurel : dans tous les cas, nous sommes autorisés à déclarer que M. le contre-amiral des Rotours n'a jamais cessé de mériter la confiance entière du gouvernement et que, dans son administration à la Guadeloupe, comme dans toute sa carrière, il s'est autant distingué par la pureté de ses actes et par la noblesse de ses sentiments⁹⁵ ».

Des Rotours quitta la Guadeloupe le 2 mai 1830, après quatre années de service. Pour autant, à son retour en France, il ne connut pas de nouvelle affectation dans une autre colonie, pas plus qu'il ne reçut un autre commandement à la mer, ni tout autre place au ministère de la Marine comme il était d'usage de le faire. Admis à la retraite en 1838, le baron des Rotours s'éteignit à Brest en 1844.

89. *Réplique pour M. le comte de Turpin, ancien commandant à Marie-Galante, conte M. le baron Angot des Rotours, ex-gouverneur de la Guadeloupe*, Paris, imp. de Decourchant, [1830] ; en réponse des Rotours répondit par une *Réponse du contre-amiral baron des Rotours, ancien gouverneur de la Guadeloupe, au mémoire publié contre lui par M. le vicomte de Turpin, capitaine de frégate honoraire, ex-commandant de Marie-Galante, dépendance de la Guadeloupe*, Paris, imp. du Crapelet, [1830]

90. « Lettre [25 janvier 1830] à M. Le directeur du journal du génie civil, sur l'attentat commis sur la personne de M. Hurel, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, de la colonie de la Guadeloupe, en le privant arbitrairement de sa liberté », *Journal du génie civil, des sciences et des arts*, vol. 6, 1830, p. 607. L'auteur, J. Martin fit un résumé détaillé de l'affaire, il avait quitté la Guadeloupe quelques mois plus tôt. Nous n'avons pas identifié ce personnage qui n'avait aucun lien avec Hurel.

91. SHD-M, CC⁷ a 40. Lettre du gouverneur au ministre, 6 avril 1830. Au sujet d'un article diffamatoire du *Journal du commerce* extrait du génie civil. Des Rotours faisait mention d'une lettre « attentatoire à [sa] réputation et que je suppose dictée par M. Hurel, ex ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ». À cette date, Hurel avait déjà retrouvé un poste dans les Landes.

92. Dans un mémoire écrit par le frère du gouverneur, non daté, conservé dans le dossier du contre-amiral des Rotours, et relatif à tous les articles parus dans la presse et en particulier celui du génie civil, celui-ci démontra avec objectivité que Hurel était étranger à toutes les relations parues dans la presse (« Loin de provoquer la publicité de cette affaire, M. Hurel s'est même abstenu de faire connaître quelques inexactitudes et omissions contre lesquelles il eut été de son intérêt de réclamer »).

93. Note insérée dans le *Moniteur Universel* et repris dans d'autres journaux (*Le défenseur de la Monarchie et de la Charte, journal politique, littéraire et commercial*, n° 139, 30 mars 1830).

94. Hurel, dans une lettre du 19 mars 1830, insérée dans le *Moniteur Universel* du 22 mars 1830, en réponse à un article faisant porter tous les torts contre lui, s'était défendu de ses accusations.

95. SHD-M, CC⁷ a 40. Note pour la partie non officielle du *Moniteur*, s. n., s. d. [1830].

HUREL POURSUIT UNE CARRIÈRE DES PLUS HONORABLES

Hurel, après ses déboires en Guadeloupe, retrouva un poste d'ingénieur en chef en mars 1830, dans les Landes puis en Côte-d'Or où il resta neuf ans. Il fut ensuite appelé à Paris où il dirigea les études du chemin de fer de Paris à la Belgique (1839-1842). Il gravit ensuite tous les grades dans le corps des Ponts et Chaussées. Inspecteur divisionnaire-adjoint (1842), puis inspecteur divisionnaire (1843), il fut en 1844 élevé au grade d'Officier dans l'ordre de la Légion d'Honneur **[Illus. 8]**. Cette même année, Hurel se vit confier une inspection divisionnaire (regroupement de département dont l'inspecteur contrôlait l'ensemble des travaux, tout services confondus), la neuvième, regroupant six départements du Midi toulousain. Sa résidence était à Paris mais, comme le prévoyait les règlements, il fit de nombreuses tournées.

En tant qu'inspecteur divisionnaire, Hurel intégra, comme membre permanent, le conseil général des Ponts et Chaussées, la plus haute instance décisionnelle de l'administration des Ponts et Chaussées, d'abord au sein de la section des routes, ensuite au sein de la section des chemins de fer⁹⁶. Hurel ne brigua pas l'ultime grade du corps des Ponts et Chaussées, celui d'inspecteur général. En effet, en 1847, il sollicita un congé pour raison de santé avant finalement de réclamer sa mise à la retraite. Pourtant, il n'était âgé que de 57 ans et était encore loin de la limite d'âge fixée pour les ingénieurs de son grade, à savoir 70 ans. Pour autant, le ministre des Travaux Publics ne s'opposa pas à ce départ à la retraite « tout en regrettant d'être si tôt privé du concours de cet inspecteur⁹⁷ ». Hurel fut toutefois admis à la retraite avec le grade d'inspecteur général honoraire, après 37 ans de service **[Illus. 9 et 10]**.

Hurel choisit de passer sa retraite à Paris, là où il avait effectué l'essentiel de sa carrière, dans son domicile parisien du passage Saulnier. Sa femme était morte en 1854, victime d'une épidémie de choléra. Sa mère, Marie Anne Rolland, était également décédée dans la capitale quelques années plus tôt, en 1839. L'une et l'autre sont enterrées dans des cimetières parisiens, sa mère au Père Lachaise, sa femme au Montparnasse⁹⁸. Hurel conserva également avec la Guadeloupe des liens très étroits. Il n'y revint qu'une seule fois, en 1833-1834, pour régler la succession de son père, mort à Basse-Terre en 1831 **[Illus. 7]**. Il garda toutefois avec ses parents de Guadeloupe, mais aussi avec d'anciens collègues⁹⁹, de fortes attaches jusqu'à sa mort en 1871¹⁰⁰. Hurel qui n'avait pas eu d'enfants,

96. Le conseil des Ponts et Chaussées était formé de quatre sections, chacune chargée des affaires courantes : les routes et ponts, les usines et plans généraux, la navigation, les chemins de fer.

97. AN-Paris, F¹⁴ 2245². Rapport au roi, 3 novembre 1847. Proposition d'admettre, sur sa demande, M. Hurel, inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées, à faire valoir ses droits à la retraite.

98. Ces deux tombes existent encore de nos jours. Je remercie M. Herbert Herterich, passionné par les cimetières parisiens, d'avoir retrouvé ces deux tombes.

99. Avec le conducteur de travaux Henry, qu'il avait eu sous ses ordres en Guadeloupe, Hurel entretint une longue correspondance ; Hurel lui ayant demandé de veiller sur la tombe de son père au cimetière de Basse-Terre.

100. La famille Hurel est alliée aux familles Cicéron, Labuthie, Prat, Maurel...

consacra sa retraite à s'occuper de ses neveux et nièces, dont les enfants de son beau-frère, le baron du Fougerais¹⁰¹.

En 1857, Hurel reçut son ultime distinction : la médaille de Sainte-Hélène. Cette médaille commémorative devait récompenser les militaires qui avaient combattu sous les drapeaux de la France lors des grandes guerres de 1792 à 1815. Hurel était récompensé de ses services en 1814 et en 1815 en tant qu' « employé au service du Génie » [Illus. 11].

En 1870, Hurel se trouvait à Paris lorsqu'éclata la guerre franco-prussienne. À 80 ans, il s'engagea dans la garde nationale du département de la Seine pour défendre Paris, attaquée par les troupes prussiennes ; comme il l'avait fait 60 ans plus tôt devant d'autres troupes prussiennes. Malgré son grand âge, il ne reçut aucun traitement de faveur et comme ses camarades, il faisait, au quotidien, et jours et nuits, les missions dévolues aux gardes nationaux, à savoir la surveillance des remparts, le maintien de l'ordre public dans les quartiers relevant de sa compagnie, le ravitaillement des parisiens... Cet ultime engagement lui fut fatal ; Félix Hurel décéda le 1^{er} janvier 1871. Sa nièce, Louise du Fougerais, rapporta dans son journal intime ses derniers moments :

« Dans la capitale investie, [il y avait] le R.P. Emile Dufougerais, beau-frère d'Henri [de Sallier Dupin], et qui apportait tout son dévouement aux blessés de la Maison des jésuites de la rue des Postes transformée en ambulance. Il y avait Joseph de Sallier, neveu d'Henri et appartenant à l'administration des Postes, incorporé au bataillon. Il y avait aussi l'oncle Félix Hurel, veuf d'Emmeline Dufougerais. Celui-ci, mu par d'ardents sentiments patriotiques, contracta, malgré son grand âge (il avait 80 ans) un engagement dans la garde nationale, et ayant attrapé froid en service commandé, fut rappelé à Dieu le 1^{er} janvier 1871¹⁰² ».

Hurel dont on savait l'attachement à l'honneur et encore plus au patriotisme, ne connut pas les affres plus difficiles de cette guerre : les bombardements de la capitale, la capitulation honteuse du 28 janvier 1871 et, plus tard, les événements de la Commune de Paris. L'engagement de Hurel fut reconnu à sa juste valeur, même dans les pièces officielles. Ainsi, dans un rapport rédigé au lendemain du siège et de la Commune de Paris, le rapporteur signala la noblesse des « vieillards » engagés dans la garde nationale :

« Nous avons vu des vieillards tenir à honneur de prendre un fusil, de partager les fatigues des jeunes gens, en attendant les périls. Combien pourrions-nous citer d'hommes qui ont voulu aller jusqu'au bout de leurs forces dans cet obscur dévouement et qui en sont morts ! [...] Pourquoi ne rappellerions-nous pas, pour ne nommer que des morts, M. le président Bonjean, quittant la campagne pour venir s'enfermer dans Paris, y faire l'exercice, y monter la garde, ou cet octogénaire [en note : M. Hurel, ancien inspecteur des Ponts et Chaussées] allant aux remparts avec sa compagnie, pour donner, disait-il, l'exemple aux jeunes, et cela jusqu'à la veille de sa mort¹⁰³ ».

101. Les deux hommes s'étaient connus lors de leur jeunesse, à Paris en 1804. C'est pas son intermédiaire qu'il rencontra sa femme et la famille du Fougerais.

102. Antoine de Sallier Dupin, *Notice généalogique et biographique de la famille de la Douespe*, manuscrit s. d. Je remercie M. Bertrand de Sallier Dupin de m'avoir communiqué quelques extraits de cette notice.

103. *Enquêtes parlementaires. Actes du Gouvernement de la Défense Nationale, du 4 septembre 1870 au 8 février 1871*, Paris, A. Wittersheim, 1876, t. I, p. 305.

Hurel fut porté en terre au cimetière du Montparnasse, au côté de sa femme, par ses derniers compagnons de route, les gardes nationaux du 229^e bataillon de la Seine. Sur sa tombe, dans la 13^e division, on peut lire l'építaphe suivante [Illus. 12] :

ICI REPOSE
FRANCOIS FÉLIX HUREL
INSPECTEUR GÉNÉRAL HONORAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES
OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR
DÉCÉDÉ DANS SA 81^e ANNÉE
MUNI DES SACREMENTS DE L'ÉGLISE
LE 1^e JANVIER 1871
MALGRÉ SON GRAND AGE
RETROUVANT L'ARDEUR DE SA JEUNESSE
IL PRIT LES ARMES
POUR DÉFENDRE PARIS PENDANT LE SIÈGE
IL EST MORT VICTIME DE SON DEVOUEMENT CHRÉTIEN
A LA CAUSE SACRÉE DE LA PATRIE.

François Félix Hurel fut inhumé semble-t-il sans avoir reçu les honneurs de ses pairs. En effet, il était de coutume dans le corps des Ponts et Chaussées que les ingénieurs les plus gradés soient accompagnés au cimetière par leurs anciens collègues et que, sur leur tombe, leur mémoire soit honorée par un discours. Enfin, il était également de coutume qu'une notice nécrologique soit insérée dans les *Annales des Ponts et Chaussées*, retraçant les grandes dates de leur carrière. Ce cérémonial avait été respecté, en 1870, à la mort de l'inspecteur général Bonnetat, que Hurel avait connu en Côte-d'Or¹⁰⁴. Il fut également respecté à la mort de l'ingénieur ordinaire Baude, décédé à Paris le 22 mars 1871 lors des événements de la Commune, et quelques mois plus tard au décès de l'inspecteur général Minard, mort à Bordeaux à l'âge de 90 ans¹⁰⁵. Le décès de Hurel, survenu entre ceux de ses ingénieurs, fut totalement passé sous silence. Sans doute que les événements liés au siège de Paris n'avaient pas permis à ses derniers collègues d'assister à ses funérailles. En outre, beaucoup de ses amis, ses camarades de promotion étaient morts avant lui. Parti à la retraite en 1847, Hurel n'avait semble-t-il pas conservé de lien avec l'administration des Ponts et Chaussées. Seuls les membres de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale, dont il était membre depuis 1827, signalèrent sa disparition dans le bulletin d'août 1871, sans pour autant lui consacrer de nécrologie dans le bulletin de la Société¹⁰⁶.

104. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1870, t. 20, vol. 2, « Nécrologie. Paroles prononcées sur la tombe de M. l'inspecteur général Bonnetat, par M. Gosselin, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées », p. 1-4.

105. Leurs nécrologies ont été insérées dans les *Annales des Ponts et Chaussées* de l'année 1871.

106. *Bulletin de la Société d'Encouragement pour l'Industrie Nationale*, 1871. 70^e année. 2^e série, tome 18, p. 246.

SOURCES D'ARCHIVES

Archives nationales d'outre-mer (ANOM)

Sous-série D^{2c}. Troupes et personnel civil. Matricules et revues.

D^{2c} 259. Matricules des ingénieurs, conducteurs des Ponts et Chaussées..., 1814-1840.

D^{2c} 315. Génie militaire. Matricules, correspondances et inspections générales, 1820-1874.

Série EE. Personnel colonial moderne

EE 1122²⁷. Dossier François Félix Hurel.

EE 1122³¹. Dossier Jean Félix Hurel.

EE 1377²². Dossier Napoléon Grégoire de Matty de Latour.

Série géographique, Guadeloupe, registres.

GUA/CORR/76. Correspondance du gouverneur et des chefs d'administration, 1827.

GUA/CORR/77. Correspondance du gouverneur et des chefs d'administration, 1828.

GUA/CORR/78. Correspondance du gouverneur et des chefs d'administration, 1829.

GUA/CORR/125. Notes confidentielles sur le personnel, 1821-1832.

GUA/CORR/147. Registre des délibérations du conseil privé, 1827.

GUA/CORR/148. Registre des délibérations du conseil privé, 1828.

GUA/CORR/149. Registre des délibérations du conseil privé, 1829.

Série géographique, Guadeloupe, cartons.

c. 85 ; d. 598. Canaux de la Guadeloupe, 1827-1864.

c. 86 ; d. 613. Construction de ponts, 1829-1830.

c. 89 ; d. 627. Hôpitaux de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre, 1827-1837.

c. 89 ; d. 628. Reconstruction du magasin général de Basse-Terre, 1829-1830.

c. 89 ; d. 629. Canalisation de la rivière Salée et dévasement du port, 1828-1848.

c. 128 ; d. 850. Tournées du gouverneur, 1827-1841.

c. 196, d. 1187. Tribunaux de la Guadeloupe, 1829-1845.

c. 196, d. 1188. Prisons et geôles de la Guadeloupe, 1826-1854.

Série Généralités.

c. 315 ; d. 2060. Correspondance concernant le personnel des Ponts et Chaussées, 1817-1864.

c. 333 ; d. 2111. Charges et conditions à imposer aux entrepreneurs, 1828-1835.

Correspondance générale, enregistrement au départ.

1 CORR 114. Bureau d'administration (Guadeloupe et Martinique), 1828.

1 CORR 321. Bureau du personnel, section civile, 1827 (1^e semestre).

1 CORR 322. Bureau du personnel, section civile, 1827 (2^e semestre).

1 CORR 325. Bureau du personnel, section civile, 1828 (1^e semestre).

1 CORR 326. Bureau du personnel, section civile, 1828 (2^e semestre).

1 CORR 329. Bureau du personnel, section civile, 1829 (année entière).

Archives nationales de Paris (AN-Paris)

Série F¹⁴. Travaux Publics.

F¹⁴ 2245². Dossier François Félix Hurel.

F¹⁴ 2279¹. Dossier Napoléon Grégoire de Matty de Latour.

F^{14*} 2139. Tableau général du personnel des Ponts et Chaussées, an IX-1832.

Service historique de la défense, département de la Marine (SHD-M)

Série DD². Travaux maritimes

DD² 1092. Guadeloupe : travaux maritimes et travaux publics, 1818-1889.

ÉCOLE IMPÉRIALE
POLYTECHNIQUE.

ENREGISTRÉ
N.°

N.° d'Admission.

Paris, le 29 Septembre 1808.

Le ministre d'état, 29

J. G. LAGUÉE, ~~Conseiller d'état~~, Gouverneur
de l'École impériale polytechnique,

A Monsieur Hurel (François Félix)

29

*Curiosité
le 24. 8 br
n.° 648*

JE vous prévins, Monsieur, que, d'après la déclaration du Jury et la liste de mérite arrêtée par lui et approuvée par le Ministre de l'intérieur, vous êtes nommé à l'une des places d'élèves vacantes à l'École impériale polytechnique.

Vous trouverez ci-joint le programme général de l'École, qui vous instruira suffisamment de ce que vous avez à faire pour vous y présenter.

Vous voudrez bien vous rendre à l'École polytechnique avant le 1^{er} Novembre — pour y être inscrit sur le contrôle des élèves, et recevoir les indications relatives aux devoirs que vous aurez à remplir.

Je vous salue.

Le G^l. de l'École

*P.S. Nous voudr. bien produire un certificat de petite école
légalisé*

Fig. 1 – Lettre du gouverneur de l'école Polytechnique à Hurel, 29 septembre 1808. Annonce de son admission à l'école. Archives familiales de Sallier Dupin.

CONCOURS DE 1808.

N° D'IMMATRICULATION.	9018.
EXAMEN de l'École Polytechnique	Hurel, François, Félix. né le 19 9 ^e 1790.
N° D'ADMISSION.	à Sainte à Luce (Gondouville) département d.
DATE D'ENREGISTREMENT.	24 8 ^e 1808.
Signature de l'Élève.	Signature de l'Élève.
BOURSES ET DÉCOURNEMENTS.	Admis dans le service d'Écriture à l'École Polytechnique le 24 8 ^e 1808.
Trousseau et premier mise d'équipement.	Trousseau et premier mise d'équipement.

Signalément : Cheveux et sourcils châtain-brun front haut nez droit yeux gris bouche moyenne menton rond visage plein taille d'un mètre 89 centim.

Marques apparentes :

Services militaires : 1^{er} régiment de Dragons, 1^{er} régiment de Dragons, 1^{er} régiment de Dragons.

Domicile des parents : Boulevard de la Madeleine, Hôtel de la Couronne, Paris.

Grades obtenus : Sous-lieutenant le 19 Janvier 1800 (Cours n° 1170)

Passé à la 1^{re} division en ... **le** ... **d'une liste de** ... **Élèves.** le 19 8^e 1809.

Déclaré admissible dans les services publics en ... **le** ... **d'une liste de** ... **Élèves.**

Fig. 2 – Fiche signalétique de l'élève Hurel à l'école Polytechnique. Collections école Polytechnique.

Personnel
4358.

Paris, le 15. Octobre 1810

Le Conseiller d'Etat,
Membre de la Légion d'honneur, Directeur général
des Ponts et Chaussées, Canaux, Navigations
intérieure, Ports de Commerce, etc.

Monsieur Hurel —
Pont et Chaussées.

J'ai l'honneur de vous annoncer, Monsieur, que par la Déclaration du Roy, en
Date du 28 Sep. 1810, vous avez été admis à l'École des
Ponts & Chaussées.

Pour tout, sans doute, j'ai vu réaliser les espérances
données par vos premiers succès. J'attends de vous une
constante application au travail et une conduite honorable
et j'aime à croire que vous justifierez mon Oubli.

Je vous prie de vous rendre à l'École des Ponts
& Chaussées, rue de Valenciennes, à l'École des Ponts
& Chaussées, le 20 Octobre prochain, et de vous y rendre, à cette époque, à l'École
des Ponts & Chaussées. Je suis, Monsieur, votre
très humble et très obéissant serviteur. Le Ministre

Fig. 3 – Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées à Hurel, 15 octobre 1810. Annonce de son admission à l'école des Ponts et Chaussées. Archives familiales de Sallier Dupin.

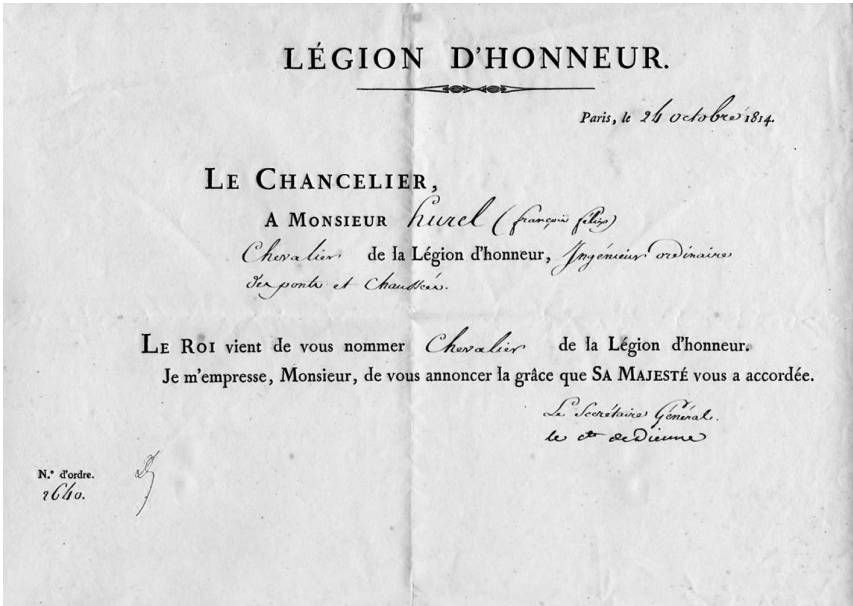


Fig. 4 – Brevet de Chevalier de la Légion d'Honneur, 24 octobre 1814.
Archives familiales de Sallier Dupin.

Division
du
PERSONNEL.

**DIRECTION GÉNÉRALE
DES PONTS ET CHAUSSÉES.**
et des Mines

ENREGISTRÉ
Folio 6

96. 162.

COMMISSION.

LE CONSEILLER D'ÉTAT, Officier de la Légion d'honneur,
Directeur général des ponts et chaussées, canaux, navigation
intérieure, ports de commerce, &c.

Sur le Rapport du Directeur de l'École Royale des
Ponts et Chaussées, et en conséquence de l'approbation
de Son Excellence le Ministre de l'Intérieur en date
du 21 Novembre 1815.

Nomme Aspirants (Provisoire) du Corps
Royal des Ponts et Chaussées (à dater du premier Juin 1816)
M. Hurel (François Félix), Né à la Trinité-à-la-Croix,
(Isle de la Guadeloupe), le 29. 9. 1790.

Entré à l'École des Ponts et Chaussées, le 30. 9. 1810.
Et la charge par le dit M. Hurel, de se conformer
exactement aux dispositions du Règlement du 28 Aout 1804

Vertical lines for signature or stamp.



Déjà à Paris le 8 Décembre 1815

Par le Conseiller d'état :
Les Secrétaires généraux
de l'Administration,

Le Pair de France, Conseiller d'état, Directeur Général
des Ponts et Chaussées et des Mines.
Hurel

Le Chef de la Div. du Personnel

Fig. 5 – Commission de Hurel au grade d'aspirant-ingénieur provisoire, 8 décembre 1815. Archives familiales de Sallier Dupin.

Personnel
Colonies

Paris, le 27 février 1827.

M. Hurel a été placé
sous les ordres de S. E.
le ministre de la marine
pour être employé à la
Guadeloupe en qualité
d'ingénieur en chef de 2^e cl.

Monsieur, je vous annonce avec plaisir que le
Roi a daigné, d'après ma proposition, et sur le rapport
de S. E. le ministre de l'Intérieur, vous nommer, par ordonnance
du 21 du courant, ingénieur en chef de 2^e classe au corps
royal des ponts et chaussées.

Vous serez employé en cette qualité à la Guadeloupe,
et j'annonce à S. E. le ministre de la marine que vous
êtes dès aujourd'hui sous ses ordres. Vous aurez ainsi tout
le temps nécessaire pour recueillir avant votre départ, dans
le bureau de S. E., les documents relatifs au service important
dont la direction vous sera confiée. J'annonce en même
temps à S. E. que vous recevrez, à compter du
1^{er} mars, votre traitement et vos frais faits sur les fonds
du budget du Dépôt de l'Intérieur.

Si l'honneur d'être, Monsieur, avec une
considération très distinguée, votre très humble et
très obéissant serviteur

Le Conseiller d'Etat, Directeur g.^l
des Ponts et Chaussées et de Mines
Nicques

Fig. 6 - Lettre du directeur général des Ponts et Chaussées à Hurel, 27 février 1827. M. Hurel est placé sous les ordres de S. E. le ministre de la Marine pour être employé à la Guadeloupe en qualité d'ingénieur en chef de 2^e classe. Archives familiales de Sallier Dupin.

**POLICE GÉNÉRALE
DU ROYAUME.**

Passe-port
à l'Intérieur,
Valable pour un an.

DÉPARTEMENT
de la Seine Inférieure

SOUS-PRÉFECTURE
de Harne

COMMUNE
de Harne

Registre de 1834
96. 163.

SIGNALEMENT

Agé de 42 ans
taille d'un mètre
170 centimètres
(pied - pouce),
cheveux gris ornant
front blanc
sourcils gris
yeux brun
nez moyen
bouche fine
barbe brune
menton ras
visage oval
teint blanc

SIGNES PARTICULIERS.

Signature du Porteur:
Hurel

PASSE-PORT
à l'Intérieur,
valable pour un an.

Harne

Nous Maire de la Ville de Harne

Invitons les Autorités civiles et militaires à laisser passer et
librement circuler de Harne département
de Harne à Dijon département
de Harne Coty d'or

M^r Hurel, français fils nat.
de la Guadeloupe
profession de Ingénieur en Chef
natif de la Guadeloupe département de
demeurant à Harne

et à lui donner aide et protection, en cas de besoin.

Déclaré sur le dépôt d'un dépôt de la Guadeloupe
par le titulaire, lequel sera à la charge de la
Dijon

Fait à Harne le 6 mai 1834.

Le Maire

**MINE IMPRIMERIE
MAYRIE**

Fig. 7 – Passeport pour l'intérieur délivré à Hurel pour se rendre du Havre à
Dijon, 6 mai 1834, étant de retour d'un voyage à la Guadeloupe.
Archives familiales de Sallier Dupin.

Acte n° 254.
Ministère
des
Travaux publics.
Cabinet
du Ministre.

Paris, le 17 Avril 1843.

Monsieur l'Inspecteur Divisionnaire,
je m'empresse de vous annoncer que, par
décret en date du 16 de ce mois rendu
sur ma proposition, le Roi vous a élevé
au grade d'Inspecteur Divisionnaire des Ponts
et Chaussées.

Je suis heureux d'avoir obtenu pour
vous de sa Majesté cette récompense de
vos honorables services.

Recevez, Monsieur l'Inspecteur
Divisionnaire, l'assurance de ma considération
très distinguée.

Le Ministre des Travaux publics
Hurel

Monsieur Hurel, Inspecteur Divisionnaire des Ponts et Chaussées

Fig. 8 - Lettre du ministre des Travaux Publics à Hurel, 17 avril 1843.
Hurel est élevé au grade d'inspecteur divisionnaire.
Archives familiales de Sallier Dupin.

Ministère
des
Travaux publics.

Paris, le 6^e 9^h 1847.

Personnel.

Monsieur, j'ai l'honneur de vous annoncer
que, par ordonnance Royale du 3 de ce mois, vous
êtes admis, sur votre demande, à faire valoir vos droits à
la retraite.

L'Administration regrette sincèrement, Monsieur,
que votre état de santé vous ait déterminé à quitter le
service à un âge où votre carrière active pouvait encore se
prolonger pendant plusieurs années.

Votre pension de retraite courra à dater du 1^{er} 20^h.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma
considération la plus distinguée,

Le Sous-Secrétaire d'État des Travaux publics,
Cuvier

M. Hurel, Inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées à Paris.

Fig. 9 – Lettre du sous-secrétaire d'État des Travaux Publics à Hurel, 6 novembre 1847. Hurel est admis à faire valoir ses droits à la retraite. Archives familiales de Sallier Dupin.

Ministère
des
Travaux publics.

Paris, le 24 9^{bre} 1847

Personnel.

Monsieur, j'ai l'honneur de vous annoncer
qu'une Ordonnance royale, du 22 de ce mois, rendue sur le
rapport de M. le Ministre des Travaux publics d'après ma
proposition, vous a conféré le titre d'Inspecteur général honoraire
des Ponts et Chaussées.

Je suis charmé, Monsieur, d'avoir pu vous faire obtenir cette
récompense de vos longs et honorables services.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération
la plus distinguée.

Le Sous-Secrétaire d'Etat des Travaux publics,
Eurey

M. Hurel, Inspecteur général hon.^{re} des Ponts et Chaussées.

Fig. 10 - Lettre du sous-secrétaire d'État des Travaux Publics à Hurel, 24 novembre 1847. Hurel se voit conférer le titre d'inspecteur général honoraire des Ponts et Chaussées. Archives familiales de Sallier Dupin.

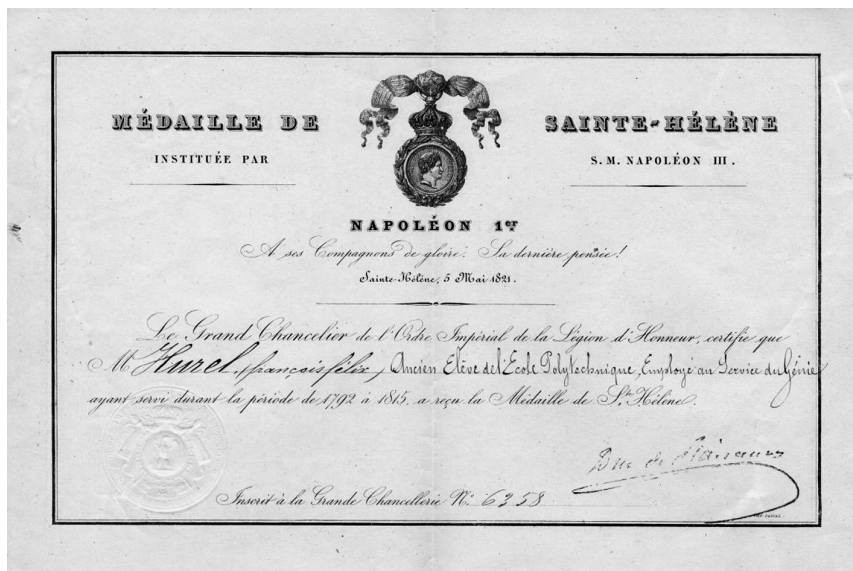


Fig. 11 – Diplôme de la médaille de Sainte-Hélène, 1857.
Archives familiales de Sallier Dupin.



Fig. 12 – Tombe de Félix Hurel au cimetière du Montparnasse.
Phot. B. Kissoun, 2012.