



Études canadiennes / Canadian Studies

Revue interdisciplinaire des études canadiennes en France

82 | 2017

Nouvelles histoires de la Nouvelle-France

Etienne Verrier, ingénieur du roi en Nouvelle-France : contraintes et gestion du chantier de Louisbourg (1724-1745)

Etienne Verrier, a King's engineer in New France : building the Louisbourg fortress (1724-1745)

Sandrine Chabre



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/eccs/888>

DOI : 10.4000/eccs.888

ISSN : 2429-4667

Éditeur

Association française des études canadiennes (AFEC)

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2017

Pagination : 121-138

ISSN : 0153-1700

Référence électronique

Sandrine Chabre, « Etienne Verrier, ingénieur du roi en Nouvelle-France : contraintes et gestion du chantier de Louisbourg (1724-1745) », *Études canadiennes / Canadian Studies* [En ligne], 82 | 2017, mis en ligne le 01 juin 2018, consulté le 03 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/eccs/888> ; DOI : 10.4000/eccs.888

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE : CONTRAINTES ET GESTION DU CHANTIER DE LOUISBOURG (1724- 1745)

Sandrine CHABRE
Historienne de l'art

Les hommes de la famille Veyrier ont bien souvent eu un destin extraordinaire. Fils du sculpteur tretois Christophe Veyrier, élève du grand Puget, Etienne ne déroge pas à la règle. Né à Aix-en-Provence en 1683, il succombe très tôt à l'appel de la mer. A La Rochelle, il va apprendre l'ingénierie militaire et l'art des fortifications à la manière de Vauban. Après avoir navigué sur les mers de Chine, c'est en Nouvelle-France, dans les lointaines colonies d'Amérique, à Louisbourg, qu'il laissera sa marque dans l'Histoire.

The male members of the Veyrier family have had an extraordinary destiny. The son of Christophe Veyrier, a famous sculptor from Trets and a student of the great Puget, Etienne followed the same path. Born in Aix-en-Provence in 1683, the young Veyrier succumbed very early to the call of the sea. In La Rochelle, he studied military engineering and the new art of fortification as practised by Monsieur de Vauban. After first sailing across the Chinese seas, it is in New France, particularly in Louisbourg, that he left his mark in history.

Etienne Verrier est issu d'une famille d'artistes originaires de Trets, une petite ville du sud de la France située entre Aix-en-Provence et Saint-Maximin-la-Sainte-Baume. Cette famille d'hommes au destin hors du commun a oeuvré à l'enrichissement et au rayonnement culturel de la Provence tout au long des XVII^e et XVIII^e siècles. Les Veyrier constituent ce que l'on appelle communément une dynastie. L'étude de cette famille touche à des domaines très divers: sculpture, marbrerie, peinture, décoration navale, architecture et ingénierie militaire.

Les Veyrier (ou Verrier) sont un excellent exemple de ce que pouvait être une entreprise familiale à l'époque moderne (HERDING 1989). Parmi eux, Etienne est indéniablement celui qui eut la vie la plus aventureuse. Né en Provence, il finira ses jours à La Rochelle après avoir vogué sur les mers de Chine et contribué à la construction d'une forteresse militaire en Nouvelle-France, devenue aujourd'hui l'un des plus importants sites historiques du Canada : Louisbourg. Ses influences familiales, son parcours et les voyages qu'il a entrepris tout au long de sa vie ont influencé son appréhension des territoires et populations de Nouvelle-France, ainsi que ses expérimentations de nouvelles méthodes de construction mises en œuvre au cours des vingt années

Sandrine CHABRE

passées à Louisbourg. Cet article propose de tenter de comprendre ce qui, à travers l'homme qu'il était, a contribué à la réussite de sa mission d'ingénieur du roi Louis XV, dans les colonies d'Amérique du Nord.

1707-1724, formation et première mission en outre-mer

Fils du sculpteur Christophe Veyrier, ancien élève de Pierre Puget, et de son épouse Marguerite Ferran, Etienne Verrier naît à Aix-en-Provence le 4 janvier 1683. A sa mort le 12 juin 1689, Christophe Veyrier, alors directeur de l'atelier de sculpture de l'arsenal de Toulon, laisse le soin à Marguerite Ferran, son héritière universelle, de veiller à l'éducation de leurs enfants et de les laisser libres de choisir leur voie professionnelle¹. Il est possible qu'Etienne Verrier ait intégré la compagnie des Gardes de la marine de Toulon, ancêtre de l'école navale, dans laquelle les jeunes gens pouvaient étudier plusieurs disciplines théoriques comme les mathématiques, le dessin, la fortification, la construction navale, l'hydrographie, etc., et procéder à des exercices pratiques afin de pouvoir intégrer le corps du génie ou devenir officier de la marine royale. L'enseignement durait généralement cinq ans. D'aucuns pensent qu'il fit son apprentissage chez Claude Masse (vers 1650 – 1737), reçu ingénieur ordinaire et conseiller du roi à La Rochelle en 1702.

En 1707, l'année même de la mort du grand Vauban, Etienne Verrier, âgé de 24 ans, est admis dans le corps du génie de La Rochelle et devient ingénieur. En 1720, il reçoit la croix de Saint-Louis et est désormais chevalier de ce célèbre ordre militaire, capitaine d'infanterie et ingénieur ordinaire du roi. Cette distinction confère à Etienne Verrier un nouveau statut et va lui permettre de briguer des postes plus « exotiques » que celui qu'il occupe à La Rochelle. C'est ainsi que, le 7 mars 1721 à six heures du matin, il embarque à Port-Louis sur *La Danaé*, une frégate de la Compagnie des Indes Orientales de 560 tonneaux et 32 canons commandée par le chevalier de la Vicomté, à destination de la Chine. Se trouvent à bord de la *Danaé* 136 hommes, une compagnie d'une soixantaine de soldats qui ont pour mission de débarquer sur l'île de Poulo Condor (au large de l'actuel Vietnam) et d'y établir un poste avancé pour le Royaume de France. On compte également deux ingénieurs du Roi (Verrier et Didier) et quelques jésuites, parmi lesquels le père Antoine Gaubil, célèbre sinologue. Afin de leur permettre de mener à bien leur mission, le capitaine de la *Danaé* fournit aux ingénieurs des pilotes « pour les aider à prendre une connoissance exacte des fonds » (SIMON 1970 : 18-19)².

¹ Notaire Delamer, 3 E 4/114, f. 136v-139, 5 mai 1689, Archives Départementales du Var.

² Lettre du père Gaubil à Etienne Souciet, de Poulo Condor, le 23 février 1722.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

Si le voyage aller est très bien documenté, grâce à la correspondance des pères jésuites présents sur le navire, nous n'avons pas de témoignage du retour d'Etienne Verrier. Nous savons néanmoins qu'il fit sa traversée sur le *Prince de Conti*, ou le *Maure*, partis de Saint-Malo le 5 mars 1721, ou la *Galatée*, partie de Saint-Malo le 7 mars. Ce voyage de « retour de Chine » s'achèvera à Lorient. Si l'on se base sur la durée du voyage aller, on peut estimer qu'Etienne Verrier a dû retrouver son foyer à La Rochelle dans le courant de l'été 1722.

Durant les deux ans qui suivront son retour, Etienne Verrier est ingénieur du roi à Rochefort.

1724-1745, Etienne Verrier ingénieur en chef de Louisbourg : une aventure au quotidien

Avec la signature du Traité d'Utrecht marquant la fin de la guerre de succession d'Espagne et de la deuxième guerre intercoloniale d'Amérique le 11 avril 1713, les territoires de la baie d'Hudson, l'Acadie et Terre Neuve sont cédés aux Britanniques par les Français qui conservent, quant à eux, l'île du Cap Breton. En août de la même année, Joseph Monbeton de Brouillan, dit Monsieur de Saint-Ovide, débarque au Havre à l'Anglois afin d'y établir le port de la ville qui portera désormais le nom de Louisbourg. Le premier septembre 1715, à la mort de Louis XIV, une nouvelle stratégie d'expansion des colonies est mise en place par le Conseil de la Marine et Philippe de Rigaud de Vaudreuil, dix-huitième gouverneur général de la Nouvelle-France.

Les Français sont déterminés à s'établir dans l'île du Cap Breton. Un mémoire destiné au ministre de Pontchartrain précise que :

Il est de la gloire et de la piété du Roy de ne pas laisser tomber un si grand pays entre les mains d'une nation hérétique, jalouse du commerce des français et qui commenceroit à étouffer dans les cœurs de ses sujets et des sauvages les semences de la religion.³

Autrement dit entre les mains des Britanniques. L'auteur ajoute que « cette isle est la clef du Canada et de toutes les costes de la Nouvelle

³ *Mémoire à Monsieur le comte de Pontchartrain sur l'établissement d'une colonie dans l'isle du Cap Breton*, 1706, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B1, f. 282v.

Sandrine CHABRE

France »⁴. Une fois la décision prise, tout est mis en œuvre pour s'établir sur ce que l'on nommera désormais l'Île Royale et construire une nouvelle ville-forteresse, utile tant au commerce qu'à l'expansion militaire (D'ORGEIX 2015).

Lorsque les travaux débutent, en 1714, aucun ingénieur n'est en poste dans la future Louisbourg. Jean-François du Verger De Verville, nommé directeur des fortifications de l'Île Royale en 1715, n'arrive que dans le courant de 1716. Encore n'est-il pas véritablement installé puisqu'il n'est sur place que durant la belle saison et rentre en métropole chaque hiver ! Dans ces conditions, l'expansion de la ville et la construction des défenses ne peuvent avancer aussi rapidement que Versailles le souhaite. Lorsque De Verville devient ingénieur à l'Île Royale en 1716, il est assisté de Pierre-Jérôme Boucher, dessinateur. Il faudra attendre encore deux années supplémentaires pour que la construction des fortifications de Louisbourg ne débute. Dans toute l'île on part en quête de matériaux pouvant servir à la construction et le premier plan d'urbanisation de la nouvelle ville est ordonné en 1721. Si cette volonté de structurer la « cité » peut sembler tardive, il convient de rappeler que dans la majorité des cas, la morphologie urbaine évolue moins vite dans les villes coloniales qu'en métropole. Dans le cas précis de Louisbourg, il convient d'« organiser » les « rues, les quais et places publiques » à cause des difficultés causées par les habitants qui « veulent tous se placer auprès du grand étang »⁵.

En 1724, la nécessité se fait sentir de remplacer De Verville et d'installer à Louisbourg, qui est alors une petite ville de 890 habitants (hors contingent militaire), un ingénieur en chef sédentaire. « L'intention du Roy est que le port de Louisbourg soit mis en sûreté »⁶. De retour d'Asie depuis deux ans et en poste à Rochefort, Etienne Verrier se propose pour cette mission. Il reçoit son affectation le 9 mai 1724. De nombreuses lettres sont expédiées depuis Versailles pour prévenir toutes les personnes concernées par son arrivée : Jean-François de Verville, le prédécesseur de Verrier ; Joseph Monbeton de Brouillan, dit Saint-Ovide, gouverneur de l'Île Royale de 1717 à 1739, et Jacques-Ange Le Normand de Mézy, commissaire de la marine et ordonnateur en tant que représentant de l'autorité royale à Louisbourg ; François de Beauharnais de La Boëche, intendant de la marine à Rochefort⁷, le

⁴ *Ibid*

⁵ Conseil de la marine, 8 juillet 1721, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11C15, n°187, fo 1v°

⁶ Lettre à E. Verrier, 9 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B47, p. 1740.

⁷ François de Beauharnais de la Boëche (1665-1749) : après avoir été écrivain principal à Toulon, commissaire ordinaire, intendant de la nouvelle France puis des armées navales, il est depuis 1715 intendant de la marine à Rochefort (DUBE 1974).

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

maréchal d'Asfeld, directeur général des fortifications de terre et de mer⁸, ou encore Mr de Conteneuil, commandant de la frégate *La Victoire* sur laquelle Verrier fera sa première traversée. Cette multiplicité de billets annonçant la venue de Verrier à Louisbourg semble logique. Ces différentes personnalités sont en lien direct avec l'administration centrale du royaume et la prise de poste d'un nouvel ingénieur les concerne au premier chef : l'exécution des ordres du roi repose sur leur implication et leur zèle à servir les intérêts du Royaume.

De Verville est chargé d'accompagner son confrère jusqu'à Louisbourg et de l'informer des travaux en cours et des projets à venir, afin qu'il puisse se mettre au travail dès que le temps le permettra. Les deux ingénieurs embarquent entre le 23 et le 30 mai 1724 sur la frégate *La Victoire*, pour un voyage qui dure entre un mois et demi et deux mois. Jean-Frédéric Phélypeaux de Maurepas, le jeune secrétaire d'Etat à la Marine lui-même, insiste sur le fait qu'ils devront y être logés « convenablement et de façon qu'ils puissent travailler pendant la traversée »⁹. Ainsi, nulle perte de temps à l'arrivée de Verrier sur le terrain des opérations : mis au courant de tous les projets et des constructions en cours durant la traversée, il pourra se mettre au travail dès le jour de son débarquement sur l'Île Royale.

Etienne Verrier est accompagné de son fils aîné, Philippe Pierre Etienne, âgé tout juste de 10 ans, qui se destine au même métier que lui. Son épouse, Hélène Papin, reste en France avec leurs autres enfants. Avant même son départ, Verrier reçoit un courrier lui indiquant que le roi approuve sa bonne volonté pour aller servir dans les colonies et qu'il trouvera certainement les sieurs de Saint-Ovide et de Mézy « très disposés à entretenir de leur part une bonne intelligence »¹⁰. Le roi recommande également au gouverneur et à l'ordonnateur de l'Île Royale de faire tout leur possible pour faciliter l'intégration et la prise de fonction de l'ingénieur.

Les premiers retours de Nouvelle-France sont positifs. Verrier est décrit comme étant « un bon sujet et capable »¹¹. On assure même qu'il est

⁸ Claude François Bidal, marquis et maréchal d'Asfeld (1665-1743) est directeur général des fortifications depuis le 24 septembre 1718.

⁹ Lettre de Maurepas à Beauharnais, 23 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B46, p. 488.

¹⁰ Lettre de Maurepas à Verrier, 9 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B47, pp. 1239-1241.

¹¹ *Mémoire du Roi*, 9 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11C16, n° 6, partie 15, f. 4.

Sandrine CHABRE

« d'un caractère paisible et liant »¹². L'intégration du nouvel ingénieur au sein de la toute jeune ville de Louisbourg se fait sans difficulté. Dès le 25 juillet 1725, le secrétaire d'Etat à la Marine écrit au gouverneur Saint-Ovide :

J'ay esté bien aise d'apprendre que vous soyez content du caractère de Mr Verrier. Je vous recommande de bien vivre avec luy afin qu'il ne se dégoûte point car il est difficile de trouver de bons ingénieurs et d'un esprit liant qui veulent aller servir dans les colonies¹³.

Tout l'enthousiasme provoqué par l'arrivée de Verrier en Nouvelle-France s'explique par cette dernière phrase. Il est en effet difficile de trouver de bons ingénieurs désireux de faire carrière dans les colonies ! Rappelons que si les appointements sont légèrement plus élevés dans ces contrées lointaines, les conditions de travail et de vie y sont souvent plus pénibles. Ces ingénieurs volontaires sont confrontés à de nombreuses difficultés, parmi lesquelles la méconnaissance du territoire, la nécessaire adaptation au climat, la cohabitation avec les populations locales etc., tant d'éléments susceptibles de provoquer des tensions sur le terrain en raison de la lenteur d'acheminement des courriers et des ordres venant de métropole.

À l'arrivée de Verrier, Saint-Ovide semble conquis. En réponse à la lettre de Maurepas du 25 juillet 1725, et plus précisément à la recommandation de vivre en bonne intelligence avec le nouvel ingénieur, il écrit qu'il n'a « nulle peine à exécuter ses ordres à ce sujet, n'ayant trouvé personne de plus aisé et facile à vivre que luy, remply de zèle et d'affection pour le bien du service, y allant au devant en toute occasion ». Il ajoute : « gens de ce caractère me conviendront toujours de façon à n'avoir jamais de démêlez avec eux »¹⁴.

Le chantier de Louisbourg

Le travail d'Étienne Verrier à Louisbourg est extrêmement bien documenté, notamment grâce aux sources conservées aux Archives Nationales d'Outre-Mer : rapports annuels, plans, devis, toisés et correspondances nous

¹² Lettre de Maurepas à Saint-Ovide et de Mézy, 9 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B47, pp. 1243-1244.

¹³ Lettre de Maurepas à Saint-Ovide, 25 juillet 1725, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B48, p. 934.

¹⁴ Lettre de Saint-Ovide à Maurepas, 14 novembre 1725, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B7, fo 185v^o-186.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

permettent de connaître très précisément la chronologie de la construction de la forteresse et de la cité, année après année, pendant plus de vingt ans. Cette abondance de documentation nous offre la (rare) possibilité de cerner la réalité de la gestion quotidienne du chantier et des hommes qui y travaillent sous les ordres des entrepreneurs, sous-ingénieurs, et bien sûr de l'ingénieur en chef. Très tôt, le roi attend de Verrier qu'il accélère le rythme des travaux et transforme une zone encore sauvage en un poste avancé qui permettrait à la France de conquérir tout le Canada. Ses ordres sont clairs : « Je suis très persuadé que vous servirez utilement dans cette colonie et que vous en avancerez les travaux avec toute la vivacité qu'il sera possible »¹⁵.

Être ingénieur du roi dans les colonies est bien plus difficile qu'en France. Le roi est exigeant pour ce qui concerne l'avancée du chantier mais pour autant, les travaux dans le nord du Canada ne peuvent être mis en œuvre de la même manière ni au même rythme qu'à Paris. Forcé de s'adapter à de nouvelles contraintes, Etienne Verrier expérimente de nouvelles méthodes de construction et tente d'améliorer le fonctionnement du chantier. Il ne se contente pas de répondre aux commandes royales mais devient rapidement force de proposition. D'après Thomas Wien, les représentants du roi au Canada prenaient souvent des décisions importantes sans demander au préalable l'accord de l'administration royale et « dans ces circonstances, la correspondance devient volumineuse et le discours épistolaire des gouverneurs et intendants un moyen de naviguer entre les contraintes posées par les conditions coloniales, le pouvoir du centre et les fictions de l'absolutisme » (WIEN 2009 : 82).

Dès la première année, Saint-Ovide remarque que les méthodes de Verrier sont plus efficaces que celles de De Verville. Il note : « une différence considérable dans les ouvrages, la maçonnerie beaucoup meilleure que celle qui a été faite par le passé. Il faut sans doute que les matériaux se trouvent meilleurs ou que les attentions soient différentes¹⁶. »

Ces « attentions différentes » reçoivent, année après année, l'approbation du roi et de son administration. Lorsque des rumeurs circulent sur d'éventuels défauts dans les anciennes constructions de De Verville, Maurepas écrit à Verrier : « J'ay trop bonne opinion de vous pour croire que si vous y

¹⁵ Lettre de Maurepas à Verrier, 09 mai 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B47, p. 1240.

¹⁶ Lettre de Saint-Ovide à Maurepas, 14 novembre 1725 Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B7, f. 186.

Sandrine CHABRE

aviez remarqué tous ces défauts vous les auriez rectifiés »¹⁷. Ses qualités d'ingénieur, son ingéniosité et son dévouement sont soulignés à plusieurs reprises. Il s'efforce d'adapter les méthodes de construction françaises à la rudesse du climat et de s'y adapter intelligemment. A titre d'exemple, lors de leur prise de fonction, en 1739, Isaac-Louis de Forant, nouveau gouverneur de l'île Royale, et François Bigot, commissaire ordonnateur à Louisbourg, effectuent une visite des fortifications. Ils évoquent un problème de crépissage des murs qui ne résiste pas à cause de l'humidité quasi-permanente. Ils expliquent que les habitants aisés revêtent leurs maisons de planches et que Verrier s'en est judicieusement inspiré pour le mur de la nouvelle enceinte. De la même manière, l'ingénieur a l'idée de faire ajouter une couche de gazon sur les murs de fortification afin d'éviter que les pierres ne fissurent à cause du gel.

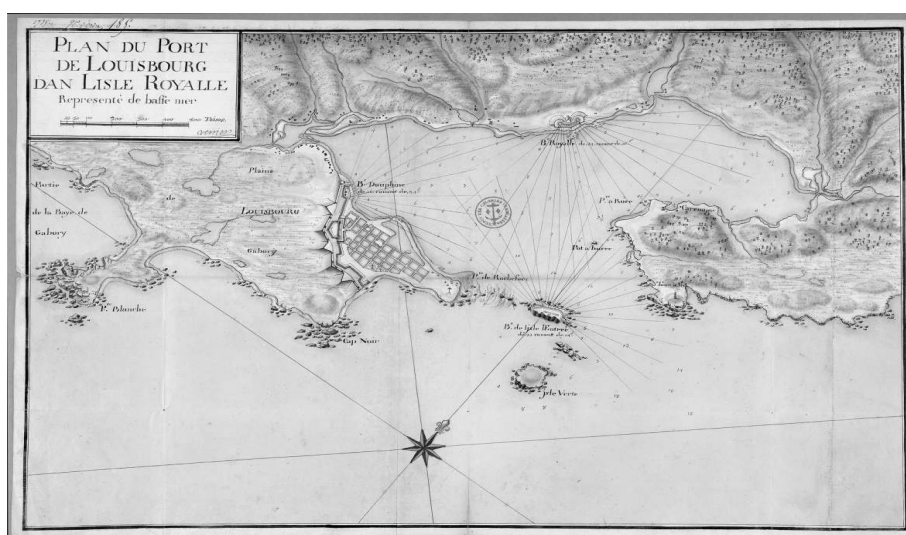


Fig. 1 – Etienne Verrier, Plan du port de Louisbourg dans l'Isle royalle, représenté de basse mer, 1735¹⁸

¹⁷ Lettre de Maurepas à Verrier, 20 juin 1728, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B52, f. 589v.

¹⁸ Etienne Verrier, Plan du port de Louisbourg, 1735, Archives Nationales d'Outre-Mer, 3 DFC 185B.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

Verrier doit faire face à plusieurs problèmes récurrents, à commencer par le manque de main d'œuvre. Il convient de rappeler que les hommes qui travaillent aux fortifications et aux édifices publics (maçons, charpentiers, serruriers, etc.), sont avant tout des militaires. En 1724, à son arrivée à Louisbourg, Verrier avait constaté que les soldats et ouvriers (qualifiés ou non) travaillant aux fortifications étaient environ 250. Le chantier de Louisbourg manque surtout de main-d'œuvre qualifiée. Le *Mémoire du Roy* de 1724 est très clair à ce sujet : « Il peut y avoir dans le país de bon maçons pour la bastisse des maisons mais qui ne seront point capables de faire les travaux de fortifications qui sont des ouvrages tout différents »¹⁹. En 1727, une demande de renforts est envoyée au chevalier Kerrer par Saint-Ovide et Verrier. Quatre soldats maçons et tailleurs de pierre, sont envoyés sur le chantier de Louisbourg, en échange de quatre autres qui ne présentent pas de qualification particulière aux métiers de la construction. Neuf ouvriers supplémentaires « recrutés dans différents ports de France » seront envoyés la même année sur ordre du Roi²⁰. Certes, cela peut paraître peu mais ces treize ouvriers supplémentaires sont un soulagement pour l'ingénieur en chef et l'entrepreneur chargés de la construction de la forteresse de Louisbourg. Soulagement de courte durée cependant car dès 1728, les fonds manquent pour payer ces ouvriers et Verrier redoute une mutinerie : « J'appréande quelque mutinerie de leurs part. Nonobstant la docilité avec laquelle je mesne les ouvriers et toute chose, je prends la liberté, Monseigneur, de vous en informer afin que rien ne me soit imputé, puisque je n'ay d'autre veue que le bien du service »²¹.

Généralement, les ouvriers travaillent de mai à septembre mais les dates d'ouverture et de fermeture du chantier dépendent quasi-exclusivement du climat. Il gèle et neige parfois jusqu'en avril et il arrive que la pluie se prolonge jusque dans l'été, rendant difficile la livraison des matériaux qui arrivent par bateau depuis la France. En effet, une petite quantité de matériaux provient de sites à proximité de Louisbourg (chaux, bois) mais pour l'essentiel (pierre de taille et ardoise), ils sont expédiés de France, de Charente. La pierre notamment est extraite à Saint-Même-les-Carrières puis est transportée par voie fluviale sur la Charente avant d'être embarquée à Rochefort à destination de la

¹⁹ *Mémoire du Roy pour le Sr comte de Broglio, ambassadeur en Angleterre, au sujet des colonies françoises de l'Amérique*, 11 avril 1724, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11C16 n° 6, partie 15, f. 2.

²⁰ Lettre à Mr de Mezy, 15 avril 1727, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B50, fo 569v°, et Lettre à M. Verrier, 10 juin 1727, fo 595.

²¹ Lettre de Verrier à Maurepas, 27 juin 1728, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B10, fo 128.

Sandrine CHABRE

Nouvelle-France. Pour que les travaux avancent au rythme exigé par le roi, il faut donc que ces matériaux soient expédiés en temps et en heure, dans les quantités demandées, et que les navires ne rencontrent pas de problème en mer. A plusieurs reprises, Verrier tente d'utiliser des pierres locales mais il constate rapidement que la pierre des Charentes « réussit plus au mauvais temps et est plus facile à travailler et le travail est plus expéditif »²². L'efficacité et la rapidité sont donc indispensables à la bonne avancée des travaux. Aussi Verrier prévoit-il le transport des matériaux sur le chantier en fin de saison afin que les travaux puissent démarrer sans perdre de temps l'année suivante, dès que le ciel le permet.

L'ingénieur et les ouvriers doivent également anticiper le retour de la saison froide en prévoyant un temps de séchage suffisant pour les maçonneries et en protégeant les bâtiments inachevés avant le retour des pluies et de la neige. Le temps de travail sur le chantier est certes restreint à cause de la rudesse de l'hiver, mais aussi en raison du climat particulier qui règne sur l'île Royale. Les témoignages sont légion. Philippe Pastour de Costebelle, le premier gouverneur de l'île Royale, évoque déjà les brumes de l'île en 1713. Jean-François Eurry de La Pérelle, lieutenant à Louisbourg puis commandant de l'île Saint-Jean, raconte qu'il « y règne des brumes continuelles, de manière que quelques fois l'on est un mois ou six semaines sans voir le soleil. »²³ De plus, « le climat de l'Isle Royale est très dur et le temps y change facilement plusieurs fois par jour car il arrive souvent qu'il neige abondamment, le moment d'après il pleut à verse et dans la même heure il gèle à pierre fendre²⁴. »

Quelques événements climatiques sont relatés dans les correspondances de l'ingénieur en chef. L'orage du 7 novembre 1726 donne lieu, par exemple, aux récits d'Étienne Verrier et de François Ganet, l'entrepreneur en charge des travaux de Louisbourg. Cet « orage de la mer », « extraordinaire », « a gonflé la mer infiniment au-dessus de ce qu'elle a jamais fait dans ce pays », causant nombre de dégâts²⁵. Étienne Verrier le décrit en ces termes :

²² Lettre d'E. Verrier, 1^{er} novembre 1738, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B20, fo 229v^o.

²³ M. de la Pérelle, *Mémoire sur l'Isle Royale, description, climat, richesses naturelles, avantages et désavantages de Louisbourg*, 1729, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11C9, f. 30v^o.

²⁴ *Mémoire pour les ouvrages faits et à faire pour les fortifications de Louisbourg et pour sa défense*, 1739, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B21, f. 279.

²⁵ Lettre de Ganet à Maurepas, 15 décembre 1726, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B8, f. 172.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

Le coup de vent qu'il a fait icy le 7 novembre dernier a renversé la couverture provisionnelle que j'avois fait mettre sur la tour gauche de la Batterie Royale. [...] La mer a esté si grosse qu'elle a renversé environ quatre à cinq toises de la contrescarpe circulaire. L'entrepreneur a fait quelque perte à la Batterie Royale. La mer lui a emporté quantité de planches et du sable qu'il avoit en provision. L'atelier des tailleurs de pierre a esté emporté aussi. Tous les autres ouvrages de la fortification n'ont aucun dommage²⁶.

Le temps changeant et les tempêtes fréquentes sont autant d'éléments sur lesquels Verrier n'a pas ou peu de prise. A cela s'ajoute un problème supplémentaire : dès 1731, l'ingénieur en chef constate une avancée de la mer. Il écrit alors, dans un mémoire relatif à l'établissement d'un quai, que les magasins du roi et des maisons adjacentes ont été construites dans une zone instable, à « 60 pieds du bord de la coste » et que « depuis neuf à dix ans, la mer a dégradé et rongé plus de la moitié du terrain, de sorte qu'il est temps de se résoudre à y remédier si l'on veut conserver et les magasins du Roy et les bastiments des habitans »²⁷. Pourtant, il faudra attendre une dizaine d'années et l'imminence de la guerre pour qu'un renfort de soldats-ouvriers Français et suisses soit envoyé afin que les réparations nécessaires à nombre de constructions, soient faites et que les défenses de la forteresse de Louisbourg soient prêtes à affronter l'ennemi.

Au fil des ans, les travaux avancent et la petite ville s'agrandit. Louisbourg compte 1.116 habitants (hors militaires) en 1734, enregistrant une augmentation de 226 résidants en dix ans. Avec le développement de la cité portuaire, de nouvelles réglementations entrent en vigueur, comme la réintroduction de la monnaie de carte en 1729, l'imposition d'un droit à chaque navire qui se présente dans le port de Louisbourg en 1733. En 1734 une ordonnance du roi exige que les travaux ne cessent que fin septembre quelles que soient les conditions climatiques, etc. Les comptes et rapports fournis par les ingénieurs, entrepreneurs et trésoriers sont également plus rigoureux et précis au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Conséquence de cette expansion, Etienne Verrier se retrouve chargé non seulement de la construction

²⁶ Lettre de Verrier à Maurepas, 1^{er} décembre 1726, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B8, f. 120v-121.

²⁷ Étienne Verrier, *Mémoire concernant l'établissement du quai de la ville de Louisbourg relatif aux plans et profils cy-joint et à l'estimation*, 1731, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B12, f. 114.

Sandrine CHABRE

des défenses militaires de la ville mais également des infrastructures nécessaires à la vie quotidienne des habitants civils de la cité. Ainsi, entre 1734 et 1745, il fait édifier, en plus des batteries, bastions et autres éperons, courtines et casernes : la forge, plusieurs puits, une boulangerie, l'église paroissiale, les logements de certaines personnalités de la ville, des étables, infirmeries, prison, hangars divers, chemins, portes (Maurepas et Dauphine), déplacera le cimetière, etc.

En 1743, les événements s'accélérent. L'Île Royale reçoit l'autorisation de former la première unité d'artillerie de l'histoire de l'armée coloniale française et le maréchal d'Asfeld, directeur des fortifications décède. Le 13 août, trois ans après les premières suspicions de guerre contre les Britanniques, Maurepas écrit à Jean-Baptiste Prévost Du Quesnel, militaire de carrière, commandant et gouverneur de l'Île Royale :

Les conjonctures deviennent tous les jours de plus en plus intéressantes. Le Roy a mesme pris des mesures pour vous faire passer, en cas de rupture avec l'Angleterre, les ordres que S.M jugera nécessaires avant que la navigation de l'Isle Royale se trouve interrompue. [...] Il convient aussi que vous preniez les plus justes mesures pour être instruit des mouvements des anglois dans leurs colonies voisines de l'Isle Royale²⁸.

Malgré ce climat politique tendu, Etienne Verrier confirme son passage en France à l'automne pour raisons de santé. Son fils Claude Etienne Césaire, qui l'avait rejoint en 1730 pour l'assister et apprendre, comme son frère Philippe, le métier d'ingénieur militaire, restera à Louisbourg pour le remplacer. A cette occasion, Pierre-Jérôme Boucher, sous-ingénieur, essaie de placer sa candidature comme ingénieur en chef dans l'éventualité où son supérieur ne reviendrait pas de son séjour en France. Rappelons que durant ses vingt années de service en Nouvelle-France et malgré ses demandes récurrentes, Etienne Verrier ne rentre en France que deux fois, de décembre 1729 à septembre 1730 puis de décembre 1743 à mai 1744, soit pour une durée totale de quinze mois. Dès 1727, après trois années de service ininterrompu à Louisbourg, Etienne Verrier évoquait la nécessité d'aller vaquer à ses affaires et rajoutait : « je suis chargé d'une grosse famille qui demande ma présence pour quelque temps. Cependant, s'il est nécessaire que je reste, je suis prêt à obéir et de sacrifier tout pour le service »²⁹. L'épouse d'Etienne Verrier, Hélène Papin, était restée

²⁸ Lettre de Maurepas à Duquesnel, 13 août 1743, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B76.

²⁹ Lettre de Verrier à Maurepas, 26 novembre 1727, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B9, fo 149v°.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

en France. Malgré le décès prématuré de trois de leurs filles, ils avaient encore à cette époque sept enfants en vie (Jeanne Victoire, Philippe Pierre Etienne, Claude Etienne Césaire, Catherine Hélène, Auguste Aimé, François Théodore et Joseph). Si Philippe Pierre Etienne avait accompagné son père en Nouvelle-France, les six autres étaient toujours à la charge de leur mère à La Rochelle. A la suite de son premier séjour, après un passage par Versailles pour aller « rendre compte de vive voix »³⁰ au secrétaire d'Etat à la Marine de l'avancée des travaux de Louisbourg, Etienne Verrier était reparti à Louisbourg avec Jacques Vincent, un jeune apprenti tailleur de pierre natif de l'île de Ré âgé de quinze ans. Le jeune Vincent s'était engagé auprès de l'ingénieur pour une durée de six années.

Au moment de son deuxième passage en France, en décembre 1743, nous savons que la santé de l'ingénieur en chef de Louisbourg est très dégradée. En effet, depuis trois ans déjà, il évoque ses ennuis de santé et sa volonté de rentrer en France pour se soigner. Chaque année, il renonce néanmoins à la traversée afin de pouvoir achever les travaux en cours à Louisbourg. Nous pouvons supposer que s'il prit la décision de rentrer à La Rochelle en décembre 1743 en ces temps troublés, c'est qu'il pensait ne pas avoir le choix. Agé de 57 ans, il commençait également à penser à se retirer de la vie militaire.

Au début de l'année 1744, Etienne Verrier se rend à Versailles. Il y reçoit l'ordre de reprendre son poste dès que le climat lui permettra de faire la traversée. Le temps presse. La guerre est aux portes de Louisbourg. Il reste encore beaucoup à faire pour que la place soit en état de se défendre face aux assauts des ennemis et peu importe l'état de santé de l'ingénieur, il doit être sur place. Un rapport daté du 8 février 1744 détaille les travaux qui doivent être achevés pour que Louisbourg soit « entièrement finie, fermée et en état de deffence »³¹. Il faut encore établir le mur de contre escarpe de la Grave et du chemin couvert, planter les palissades et finir les glacis ; perfectionner le parapet qui longe le quai, construire des escaliers pour y accéder et placer des barrières pour empêcher le dépôt de marchandises et revêtir la Batterie Royale de madiers. L'ingénieur rajoute qu'il serait nécessaire d'effectuer des réparations au corps de caserne (planchers et escaliers), d'agrandir les magasins de vivres ainsi que la poudrière du Bastion Dauphin et de renforcer les défenses du Bastion du Roi.

³⁰ Lettre de Verrier à Maurepas, 18 décembre 1729, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B10, fo 242-242v°.

³¹ Etienne Verrier, *Mémoire de ce qui reste pour perfectionner les fortifications de la ville de Louisbourg*, 8 février 1744, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B25, fo 200-202.

Sandrine CHABRE

Le 13 mars, Maurepas écrit à Duquesnel : « on est à la veille d'une rupture avec l'Angleterre »³². Il n'aurait su être plus précis puisque deux jours plus tard, le 15 mars 1744, Louis XV déclare la guerre à la Grande-Bretagne et à l'Autriche et le 29 mars la contre-déclaration de guerre de la Grande-Bretagne à la France est signée. Etienne Verrier, quant à lui, est toujours en France. Son nom apparaît seulement le 24 avril sur la liste des passagers de la flûte *La Gironde* à destination de l'Ile Royale et du Canada. On lui accorde une pension exceptionnelle de 800 livres mais, en ces temps de tension, le passage d'un de ses fils lui est refusé et c'est seul qu'il retourne à Louisbourg, dans un pays en guerre.

Le 23 mai 1744, une troupe menée par François Dupont Duvivier entreprend un raid sur Canso. Les Français font plusieurs prisonniers britanniques qui seront envoyés à Louisbourg avant d'être libérés. Au mois de décembre, les soldats du régiment de Karrer se mutinent, entraînant des troubles au sein même de la forteresse de Louisbourg. Les Britanniques qui avaient été fait prisonniers après le raid de Canso « ont fait entendre à leur retour qu'il seroit aisé de s'emparer de cette place où il n'y avoit que 500 hommes de garnison parmi lesquels il y avoit deux cens suisses mécontents »³³. Sur la foi de ces récits, les Britanniques lancent une expédition contre Louisbourg en mars, prennent Port Toulouse début mai et le 11 du même mois le siège de Louisbourg débute. Les Français sont alors dirigés par Pierre Morpain et les Britanniques par William Pepperrell. Le 27 juin 1745, Louisbourg plie après 47 jours de siège. Louis Dupont du Chambon, le tout nouveau gouverneur de l'Ile Royale, en poste depuis huit mois seulement, décrit un combat inégal tant les Britanniques sont nombreux. Dans son rapport, il écrit : « Ils étoient environ treize mil tant par mer que par terre et je n'avois que douze à treize cens hommes, tant bons que mauvais, au commencement du siège »³⁴.

Etienne Verrier quitte définitivement la forteresse de Louisbourg, sa forteresse, le 14 juillet 1745, laissant derrière lui une grande partie de ses biens. Le 1^{er} août, Jérôme Boucher en fait de même et rentre en France blessé par un éclat de pierre dans les reins. L'Ile Royale est désormais britannique.

³² Lettre de Maurepas à Duquesnel, 13 mars 1744, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B78.

³³ Extrait d'une lettre de Londres, 6 avril 1745, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B24.

³⁴ Rapport de Du Chambon, 13 août 1745, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B27.

ETIENNE VERRIER, INGÉNIEUR DU ROI EN NOUVELLE-FRANCE

Durant son « mandat » d'ingénieur en Nouvelle-France, Verrier a fait sortir de terre pas moins de trois batteries, cinq bastions et tout ce qu'une ville peut compter de structures défensives (enceinte, courtines, etc.), mais également un hôpital, une chapelle, des casernes pour les soldats et officiers, des magasins pour la nourriture, les armes et munitions, un quai pour le chargement et déchargement des navires ainsi que la « tour de la Lanterne », premier phare du Canada. S'y ajoutent les bâtiments de la vie civile tels que logements, boulangerie, forge, étables, fours, prison mais aussi des infrastructures comme des écluses, routes ou ponts... un chantier colossal. Trente ans après l'installation des premiers colons français, l'île Royale était enfin devenue « une des plus précieuses colonies de la domination de Sa Majesté et un des principaux objets de la jalousie des puissances maritimes »³⁵.

Quelques jours à peine après l'évacuation de Louisbourg et son retour à La Rochelle, Etienne Verrier est convoqué à la cour, dès que sa santé le permettra, afin de faire un rapport sur le déroulement des événements pendant les quarante-sept jours du siège. Il écrit à ce propos qu'il avait fait de son mieux « pour rétablir par différentes fois les flancs et autres ouvrages qui estoient attaqués (...). Il a fallu céder à la nombreuse artillerie que les ennemis avoient établie »³⁶. Alors que les hautes autorités militaires envisagent déjà la reprise de Louisbourg, Etienne Verrier est nommé ingénieur en chef à l'île d'Oléron. Les archives nationales conservent notamment un plan de la citadelle d'Oléron « pour servir au projet de 1747 » établi par ses soins. La citadelle d'Oléron était alors l'une des principales défenses de la côte Atlantique.

Malade depuis de nombreuses années, Etienne Verrier décède le 11 septembre 1747 à l'âge de 64 ans. Il est enterré à La Rochelle dans l'église de la paroisse Notre-Dame, derrière la chaire. Jérôme Boucher, qui l'avait assisté durant près de vingt ans à Louisbourg, est alors chargé de se rendre à Rochefort avec ordre de signer les documents relatifs aux dépenses des fortifications qui n'avaient pas pu être validés par Verrier de son vivant.

Fils de l'un des plus grands sculpteurs français de son temps, Etienne Verrier fut un ingénieur-voyageur. En levant les cartes de l'île de Poulo Condor,

³⁵ *Mémoire du Roy aux Srs de Forant, gouverneur, et Bigot, commissaire de la marine commissaire de la marine, ordonnateur à l'Isle Royale*, 22 juin 1739, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL B68, f. 368.

³⁶ Rapport de Verrier, 22 août 1745, Archives Nationales d'Outre-Mer, COL C11B27.

Sandrine CHABRE

il contribua à une meilleure connaissance des îles de la mer de Chine méridionale. Son œuvre majeure, restée ensevelie sous la terre canadienne durant près de deux cent ans, a recouvré la vie grâce à l'action du gouvernement canadien depuis les années 1960. Les nombreux plans de Verrier, aujourd'hui conservés aux Archives Nationales d'Outre-Mer à Aix-en-Provence, ont servi à planifier des fouilles archéologiques et à reconstruire environ un quart des fortifications du XVIII^e siècle (deux bastions, deux portes monumentales et quelques bâtiments) [Fig. 2].



Fig. 2 – Louisbourg aujourd'hui (photo © Parcs Canada)

Comme nous venons de le voir, nombre de contraintes s'imposèrent à notre ingénieur. Il dut, durant deux décennies, lutter contre le climat parfois hostile de l'Île Royale, gérer les difficultés d'approvisionnement des matériaux ou encore le manque de main d'œuvre. Seules son expérience et son adaptabilité ont permis la bonne marche du chantier de construction de la cité-forteresse de Louisbourg. La forteresse d'Etienne Verrier, ingénieur provençal du temps de Louis XV, fait aujourd'hui partie des sites incontournables de l'histoire du Canada.

Bibliographie

BLANCHARD, Anne (1979), *Les ingénieurs du Roy de Louis XIV à Louis XVI*, Collection du Centre d'histoire militaire et d'études de défense nationale de Montpellier, n° 9 ; Université Paul-Valéry (Montpellier III).

CHABRE, Sandrine (2015), dir., *Etienne Verrier (1683-1747), Ingénieur du Roy en Nouvelle-France*, catalogue exposition, Ville de Trets.

CORDIER, Henri (1917), « Voyage à la Chine du XVIII^e siècle du père Pierre d'Incarville publié avec des notes », *Bulletin de la section de géographie, Comité des travaux historiques et scientifiques*, tome XXXII, pp. 165-194.

DENYS, Nicolas (1672), *Description géographique et historique des costes de l'Amérique septentrionale avec l'histoire naturelle du país*, Paris, Claude Barbin, tome 1.

D'ORGEIX, Emilie, CHARBONNEAU, André et LA FRANCE, Marc (2002), *France In The Americas : Cities of the Engineers in the New World in the 17th and 18th Centuries*, catalogue de l'exposition, Montréal, Stewart Museum.

FURETIERE, Antoine (1727), *Dictionnaire universel contenant généralement tous les termes françois tant vieux que modernes, et les termes des sciences et des arts (...)*, La Haye, tome 2.

GAUBIL, Antoine, *Correspondance de Pékin 1722-1759*, éditée par Renée Simon, Genève, Librairie Droz, 1970.

MCLENNAN, John Stewart (1918), *Louisbourg From its Foundation to its Fall*, London, Macmillan.

THIBAULT, Henri-Paul (1970), « L'orientation des recherches historiques à Louisbourg », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 24, n°3, pp. 408-412.

THORPE F. J. (1974) « VERRIER, ÉTIENNE », *Dictionnaire biographique du Canada*, vol. 3, Université Laval/University of Toronto, 2003.

Sandrine CHABRE

WIEN, Thomas (2009), « Rex in fabula : travailler l'inquiétude dans la correspondance adressée aux autorités métropolitaines depuis le Canada (1700-1760) », *Outre-mers*, tome 96, n^{os} 362-363, 1^{er} trimestre, pp. 65-85