

QUELQUES CONSIDERATIONS SUR LES « TRACEURS DE PLANS » DANS L'AMÉRIQUE COLONIALE AUX XVII^E ET XVIII^E SIÈCLES: L'EXEMPLE DES FONDATIONS URBAINES EN NOUVELLE-FRANCE

Emilie d'Orgeix

Maitre de conférences en histoire de l'art
Université Bordeaux-Montaigne

Résumé: Se fondant sur une citation de Pierre Lavedan sur le rôle des « traceurs de villes » de l'Amérique coloniale, cet article souligne, à travers quelques carrières d'ingénieurs militaires envoyés en Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles, le large spectre d'activités développées par ces agents du roi œuvrant au service de l'État monarchique. Si leurs projets sont aujourd'hui bien connus, leur rôle de promotion du pouvoir royal en territoire colonial, reste un sujet rarement abordé en histoire de l'architecture. L'étude de leurs projets de portes et de places royales notamment révèle pourtant combien ils ont servi la cause monarchique avec constance et loyauté malgré un agenda politique métropolitain souvent peu favorable à la réalisation de leurs projets.

Mots-clefs: Mots-clefs: villes, architecture, Canada, Nouvelle-France, ingénieurs militaires, époque moderne, XVII^e-XVIII^e siècle.

Abstract: While the plans of French military engineers active in the American colonies during the Early Modern period have been frequently published, their professional status and the role that they played as architects and urban planners remains unclear. Sent overseas between the end of the seventeenth and the middle of the eighteenth centuries, these royal agents were dependent on a number of administrative and political changes. Based on case studies of the French engineers who built or remodeled the colonial cities of Montreal, Quebec City, Detroit and Louisburg, this article reflects on the wide scope of activities and professional status that these polymaths developed in the Americas before 1763.

Keywords: cities, architecture, urban settlements, Canada, New France, military engineers, Early Modern period

Introduction

En 1982, dans la réédition de son ouvrage consacré aux villes coloniales françaises et anglaises en Amérique-du-Nord, l'historien des formes urbaines

Pierre Lavedan, écrivait dans son introduction que « [Dans les colonies], les traceurs de plans - quand il y eut un plan - n'étaient ni des urbanistes, ni des ingénieurs, ni comme chez les Romains des chefs militaires ayant à établir une légion. Au mieux, c'étaient des arpenteurs cherchant la division la plus pratique du terrain¹ ». Cette affirmation mérite que l'on s'y attarde pour plusieurs raisons. La première est la façon dont elle illustre un jugement assez peu flatteur sur les conditions de création urbaine en terrain colonial. Pierre Lavedan, comme il le note d'ailleurs, emprunte cette citation à l'historien américain John Reps, dont l'ouvrage « *The Making of Urban America* » avait été publié vingt ans plus tôt². John Reps, quant à lui, ne faisait que reprendre une opinion largement partagée durant la première moitié du XX^e siècle par des auteurs, tel Ramsay Traquair, qui portaient un regard somme toute assez peu héroïque sur le contexte de fondation des premiers établissements coloniaux. La seconde tient au discours de Lavedan qui, d'emblée, exclut du terrain colonial tout autant les ingénieurs et les « urbanistes » que les militaires chargés, dans ce cas, des fondations de colonies romaines. Usant à la fois du néologisme « d'urbaniste », un terme qui n'apparaît en France que dans les années 1930, et de l'archaïsme « de chef militaire » qui n'a aucun équivalent dans la société française d'Ancien Régime, Lavedan ne participe certainement pas à clarifier une situation coloniale déjà très complexe. Enfin, en comparant la conception des plans urbains à celle de l'arpentage des terres, il associe deux pratiques bien différentes : celle de la planification urbaine consistant à concevoir un ensemble de bâtiments organisés selon un réseau de circulation précis généralement circonscrit par une enceinte défensive et celle de l'arpentage délimitant des parcelles de bois, forêts et terres arables entre différents propriétaires. Dans un pays aussi peu quantifié et « mesuré » que l'était la Nouvelle-France aux XVII^e et XVIII^e siècles, cette seconde pratique était bien différente de celle de la fondation de villes. La citation de Lavedan possède néanmoins une grande vertu, celle

¹ LAVEDAN, Pierre, HUGUENEY, Jeanne & HENRAT, Philippe, *L'urbanisme à l'époque moderne. XVIe-XVIIIe siècles*, Genève, Droz, 1982, p. 227.

² REPS, John, *The Making of Urban America. A History of City Planning in the United States*, Princeton, Princeton University Press, 1965.

de souligner la complexité du sujet tout en mettant en valeur la prééminence des militaires, qu'ils aient été « chefs » ou ingénieurs, en tant que « traceurs de plans ». C'est sur ce dernier point que nous tenterons d'apporter quelques éléments de réflexion en explorant plusieurs cas de fondations et de rénovations urbaines en Nouvelle-France, de Québec à Louisbourg, orchestrées par des ingénieurs militaires.

Les chefs militaires et la fondation de villes

Il est intéressant de relever en préambule que l'anachronisme de « chef militaire » utilisé par Pierre Lavedan, bien qu'il fasse dans son texte explicitement référence aux fondations urbaines militaires de l'Empire romain, n'est pas totalement inopérant dans le contexte colonial.

Alors que les camps militaires français de l'époque moderne, ces villes éphémères relevant du domaine de la fortification de campagne, ont très rarement donné lieu à des créations urbaines pérennes, la relative marge de liberté que pouvait représenter l'espace colonial a néanmoins permis la création en Nouvelle-France d'une ville conçue à l'exemple d'un *castrum* romain. Il s'agit du premier établissement de Détroit, fondé en 1704 par Antoine Laumet (1658-1730), officier français mieux connu aujourd'hui sous le nom d'Antoine de Lamotte-Cadillac. Malgré son caractère exceptionnel, l'histoire de cette fondation urbaine illustre parfaitement comment l'isolement de la Nouvelle-France et la difficulté d'y contrôler les informations a permis à quelques aventuriers de gravir l'échelle sociale et d'être nommés à des postes de « chefs militaires » auxquels ils n'auraient pu accéder en France. Ainsi, Antoine Laumet, fils d'un modeste bourgeois de Saint-Nicolas de La Grave, petit village du Sud-ouest de la France, réussit à son arrivée en Nouvelle-France, en 1683, à se faire passer pour le fils d'un conseiller au parlement de Toulouse. Engagé comme officier, il est nommé capitaine du fort de Buade à la jonction du lac Huron et du lac Michigan en 1694. Signant dorénavant Antoine de Lamotte Cadillac, Laumet établit un projet de colonisation ambitieux pour les territoires du *Pays-d'en-Haut*, qui, par opposition à ceux de la vallée du Saint-Laurent, étaient encore largement inexplorés. De retour en France en 1698, il réussit à convaincre Pontchartrain, alors ministre de la Marine, de lui accorder le droit de fonder une colonie.

C'est ainsi qu'en juin 1701, Lamotte-Cadillac partit de Montréal pour la région des Grands Lacs accompagné de 50 colons, 50 soldats et 2 prêtres pour fonder, sur les berges de la rivière réunissant les lacs Erié et Sainte-Claire, la première ville de Détroit [1]. Adoptant le plan d'un camp militaire romain, cette fondation est exceptionnelle pour la manière dont elle mêle savoirs théoriques empruntés aux principales publications du milieu du XVII^e siècle sur l'établissement des fortifications de campagne et savoir-faire constructifs issus de sa longue expérience coloniale. Protégée par une palissade de bois cantonnée aux angles de tours quadrangulaires, la ville adopte un plan régulier, inspiré de la castramétation romaine, dont les deux rues principales, à l'image des *cardo* et *decumanus*, se croisent perpendiculairement en son centre. Bien que ce premier établissement n'ait pas joué le rôle défensif et commercial majeur que Lamotte-Cadillac escomptait, il en partit d'ailleurs rapidement pour tenter sa chance en Louisiane, il illustre la rémanence d'un plan-type de camp militaire hérité de l'Antiquité qui, envisagé comme un modèle urbain modulaire et facile à implanter, connut au moins un avatar en Nouvelle-France.

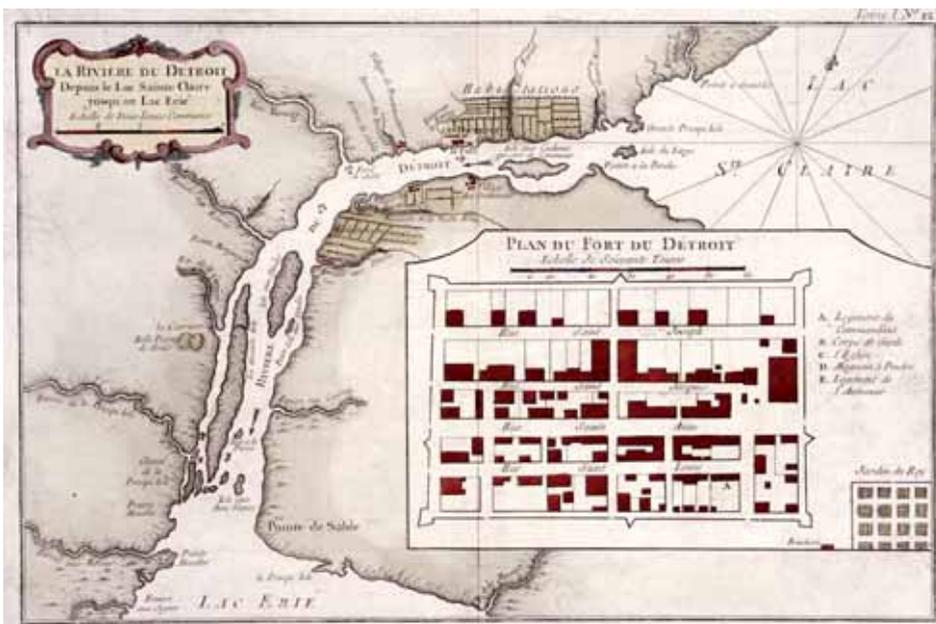


Fig. 1. La rivière du Détroit depuis le lac Sainte Claire jusqu'au lac Erié. Plan du fort Détroit, Paris, Jacques Nicolas Bellin, gravure, 1764. BnF, cartes et Plans, CPL GE DD-2987 (8693).

L'exemple de la fondation de Détroit reste néanmoins unique. Il n'était en effet pas donné à tous les aventuriers de pouvoir créer un établissement *ex-nihilo* en « étrange pais ». Dans la grande majorité des cas, les créations de villes coloniales ont engagé l'expertise de professionnels, surtout au Nord de l'Amérique Septentrionale en ce début du XVIII^e siècle où la ville de Québec, fondée en 1608 par Samuel de Champlain, comptait déjà presque un siècle d'existence.

Les ingénieurs militaires et le contexte colonial

Si Lavedan mentionne que les ingénieurs n'ont pas œuvré dans la colonie française d'Amérique-du-Nord, son jugement tient fort probablement à sa vision contemporaine des corps de métiers et notamment à l'importance prise par les ingénieurs civils dans le domaine des ouvrages d'art et des aménagements urbains à partir du milieu du XVIII^e siècle. Le corps des Ponts et Chaussées créé en 1748 a eu une incidence notable sur la création urbaine en France. Mais dans le cas de la Nouvelle-France, Lavedan voyait juste : la colonie ayant été rendue aux Anglais en 1763 à l'issue du traité de Paris, la création récente du corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées n'y eut aucune influence. Néanmoins, le portrait professionnel qu'il dresse est bien trop restrictif. Il élude notamment le grand œuvre de « traceurs de plans » que les ingénieurs, non pas civils mais militaires cette fois-ci, accomplirent dans les colonies françaises. Envoyés en Amérique Septentrionale (Nouvelle-France et Antilles) et en Amérique Méridionale (Guyane) pour soutenir le pouvoir royal à partir de la fin du XVII^e siècle, ces praticiens polyvalents, jouèrent un rôle majeur sur la fabrique urbaine coloniale.

Leur travail est directement lié au contexte de main mise royale sur les colonies américaines à partir de 1663, année durant laquelle Louis XIV, qui venait d'initier son règne personnel, décida de reprendre progressivement le contrôle de territoires jusqu'alors administrés par des compagnies de commerce privées. En Nouvelle-France, le contraste entre les premières années d'établissement de la colonie, entre 1604 et 1663 et la période suivante de 1663 à 1759 est majeur. Alors que la colonie, peu consolidée en 1663 ne comptait que 2.500 habitants partagés entre quelques postes de traite et trois

bourgades établies le long du fleuve Saint-Laurent (Québec, Trois-Rivières et Montréal), le nombre d'habitants y fut multiplié par quatre durant les vingt années suivantes, atteignant plus de 10.000 colons en 1685³. En établissant une province française en Nouvelle-France, Louis XIV y imposa graduellement la mise en place d'un système administratif monarchique concrétisé par la nomination d'un gouverneur représentant le roi, d'un intendant régissant les affaires administratives et juridiques, ainsi que d'un conseil souverain dont les pouvoirs étaient partagés entre instances administratives, religieuses et militaires. C'est dans ce contexte que Robert de Villeneuve, le premier « ingénieur du roy » fut mandaté dans la colonie en 1685, initiant un flot modéré mais continu d'envoi d'ingénieurs français jusqu'en 1759. Avant d'explorer les raisons de leur envoi en terrain colonial, il est intéressant de rappeler les profils très diversifiés de professionnels que le terme d'« ingénieur du roy » recouvrait alors.

Etre « ingénieur du roy » à l'époque moderne

Recrutés à un âge encore tendre, les ingénieurs militaires étaient formés à rude école et possédaient déjà à la fin de l'adolescence une solide expérience professionnelle. Avant que ne soit créée l'école du Génie de Mézières en 1748, leur formation consistait essentiellement en une longue période de cléricature sur le terrain qui leur permettait d'être par la suite « *a ppointé sur l'état des ingénieurs* »⁴. Ce système de formation est resté essentiellement familial et endogamique jusqu'au milieu du XVIII^e siècle. Un bon tiers des nouvelles recrues était ainsi fils ou neveux d'ingénieurs. Les autres étaient issus de familles d'entrepreneurs et de corps de métiers liés aux travaux de fortifications. C'est le cas de Gaspard Chaussegros de Léry, envoyé en Nouvelle-France en 1716, dont le père, entrepreneur toulonnais influent travaillait alors sur le chantier de l'arsenal⁵. De fait, leurs compétences étaient très diversifiées. Certains, à

³ HAVARD, Gilles & VIDAL, Cécile, *Histoire de l'Amérique française*, Paris, Flammarion, 2014.

⁴ ORGEIX, Emilie d', « Un métier au dessus de nos forces: ingénieur au service du roi selon Vauban », *Vauban : bâtisseur du Roi-Soleil*, Paris, Somogy - Musée des plans-reliefs, novembre 2007, p. 149-157.

⁵ ORGEIX, Emilie d', « Les travaux de Gaspard Chaussegros de Léry à Toulon à la fin du XVII^e siècle. L'ascension sociale d'un petit entrepreneur sur le chantier de l'arsenal de Vauban (1675-

l'issue de leurs sept ou huit années d'apprentissage sur le terrain, étaient devenus d'excellents « ingénieurs de sièges » capables de mener des travaux d'approche lors de l'investiture de villes ennemies. D'autres, plus rares, spécialisés dans la construction de l'architecture militaire étaient connus sous le nom d'« ingénieurs de places ». Dans ce cas, leur maîtrise dans l'art de guerre était souvent moins solide. Enfin, un petit nombre d'entre eux étaient employés à des activités de dessin et de supervision de travaux et servaient en tant qu'adjoints dans les différentes places fortes. Bien que Vauban, nommé commissaire des fortifications en 1668, se soit efforcé d'homogénéiser ces différents profils, il était difficile de normaliser les savoirs d'hommes issus de toutes les provinces de France et formés sur différents chantiers. Leur métier demandait en outre, selon Vauban: « beaucoup de cœur, beaucoup d'esprit, un jugement très solide et, outre cela, une étude perpétuelle et une expérience consommée sur les principales parties de la guerre⁶ ». Les ingénieurs qui parvenaient à être à la fois de bons militaires tout en maîtrisant l'architecture et les savoirs constructifs étaient assez rares pour que Vauban les signale à ses supérieurs. C'est le cas de Beauregard, au sujet duquel il écrit flatteusement à Louvois en 1700 « il est au poil et à la plume, c'est-à-dire propre à la guerre et aux ouvrages⁷ ». Beauregard illustre néanmoins un cas exceptionnel car il était plus facile de former un militaire qu'un architecte. Vauban s'en plaint d'ailleurs à Louvois en 1693, notant « Il n'y a point d'officier capable d'un peu de bon sens que je ne puisse rendre capable de la conduite d'une tranchée, d'un logement de contrescarpe, d'une descente de fossé (...) en trois sièges un peu raisonnables, mais un bon bâtisseur ne se fait qu'en quinze ans d'application. Nous en avons présentement une bonne quantité de ceux qui sont propres aux sièges, mais très peu qui entendent bien le bâtiment et encore moins de ceux qui entendent l'un et l'autre. Si vous saviez la peine que j'ai à corriger et cacher les défauts des uns et des autres, je vous ferai pitié⁸ ».

1707) », *Les Ports français du Ponant au Levant: Brest et Toulon, Actes des colloques de Brest et Toulon*, Association Vauban, 2000, p. 143-156.

⁶ BLANCHARD, Anne, *Vauban*, Paris, Fayard, 1996, p. 169.

⁷ ROCHAS D'AIGLUN, Albert de, *Vauban, sa famille et ses écrits, ses oisivetés et sa correspondance*, Genève, Slatkine, 1972. tome II, p 496.

⁸ BLANCHARD, Anne, *Les ingénieurs du Roy de Louis XIV à Louis XVI*, Montpellier, collection du CHMEDNM n°9, 1979, p. 104.

Quels ingénieurs pour la Nouvelle-France?

Cette diversité de profils, tout autant que le peu d'officiers capables de planifier et de mettre en œuvre des projets urbains, va avoir une forte incidence dans le contexte colonial. En 1685, l'intendant Denonville craignant tant la menace indienne que celle des Anglais requiert l'envoi d'un ingénieur militaire pour planifier des travaux de fortifications autour de Québec et dans les forts avoisinants : « Nous avons parlé de l'ennemi déclaré de la colonie (les iroquois) et des moyens de s'en pouvoir défaire. Il est bon de voir s'y l'Anglais n'est pas aussi et même plus à craindre à l'avenir et si nous ne devons pas prendre autant de soin de nous garantir [...] »⁹. Mais Vauban est peu enclin à envoyer dans la colonie l'un de ses rares « ingénieurs de places ». Il propose alternativement d'y nommer Robert de Villeneuve « l'un des dessineurs [sic] que j'ay eu l'honneur de vous proposer. Il vous porte un plan de Luxembourg copié sur le mien par lui même avec une petite carte qu'il a faite pour Monsieur de Bertillac. Il est capable de bien lever les plans de quelque lieu que ce soit et d'assez bien faire une carte qui est à mon avis tout ce qui peut vous faire besoin au pays ou vous voulez l'envoyer¹⁰ ». Cette dernière remarque est particulièrement éclairante. Elle met en valeur la principale qualité professionnelle que Vauban attendait d'un ingénieur envoyé en Nouvelle-France : savoir établir des cartes et plans lui permettant de connaître la topographie des sites et des territoires afin de retravailler en France sur les propositions qui lui seraient envoyées. Vauban est à cet égard tout à fait explicite : « encore une fois si vous voulez vous contenter de me faire envoyer des plans et profils des lieux que le roi voudra faire accommoder au Canada, [...] je vous en ferai tant de dessins qu'il vous plaira [...] »¹¹. Cette posture lui permettait en outre de conserver les ingénieurs les plus talentueux sur des chantiers royaux prioritaires. Il s'en explique d'ailleurs l'année suivante rétorquant qu'il ne peut envoyer un ingénieur véritablement

⁹ *Collection de manuscrits, lettres, mémoires et autres documents Historiques relatifs à la Nouvelle-France* [...], Québec, A. Côté, 1883-1885, t. I, p 348, « Mémoires sur le Canada par Monsieur de Denonville, Québec, 12 Novembre 1685 »,

¹⁰ DECHENE, Louise, *Correspondance de Vauban relative au Canada*, Québec, Ministère des Affaires culturelles, 1968, p. 9, Lettre de Seignelay à Vauban, 23.03.1685.

¹¹ *Ibid.*, Lettre de Vauban à Seignelay, 29.03.1685.

polyvalent en Nouvelle-France car: « l'aqueduc [de Maintenon] occupe tant de gens Monseigneur qu'il m'est impossible de pouvoir vous donner un homme tel que vous me le demandez¹² ». Et, lorsqu'il reparle du cas de Villeneuve, il renchérit à nouveau sur ses qualités de dessinateur: « Il a d'ailleurs de très bonnes choses dont il serait bon de profiter, car non seulement il dessine fort bien, mais il est encore très propre à bien faire la carte d'un pais. Il aurait de très bonnes pièces du Canada à vous mettre au net et cela pourrait l'occuper le reste de cette année en lui donnant de quoi vivre [...]»¹³ ».

Ces extraits de correspondances sont importants car ils donnent le ton d'une relation fondée, jusqu'à la perte de la colonie, sur des rapports de force bien inégaux entre administrateurs royaux français et coloniaux. Bien que la situation évolue à la fin du siècle avec l'envoi de Jacques Levasseur de Neré en 1693, puis de Gaspard Chaussegros de Léry en 1716, deux ingénieurs qui participent largement à la refonte urbaine de la ville et de l'enceinte de Québec, les jeux d'influence entre colonie et métropole se déclinent au rythme d'un tempo toujours dominé, d'une part, par l'agenda politique et militaire métropolitain et, d'autre part, par l'éloignement physique avec les sphères de décision. La méconnaissance du terrain colonial qu'aggravait la lenteur d'acheminement des correspondances entre la colonie et Versailles fragilisait en permanence la colonie et ses administrateurs, générant de nombreux malentendus et conflits nés tant de la porosité du partage des pouvoirs sur place que du peu de réactivité que les situations d'urgence militaires coloniales suscitaient en France. Ainsi, Gaspard Chaussegros de Léry, passa l'essentiel de sa carrière à Québec à peaufiner un projet de fortifications pour la ville dont la réalisation fut sans cesse différée. Mandaté à Québec par le Conseil de Marine pour y dessiner les relevés et les profils topographiques de la ville, son projet d'enceinte, interrompu seulement quatre ans après son arrivée, ne sera mis en œuvre que dans l'urgence au début de la guerre de Succession d'Autriche [2]. Et lorsqu'il meurt en 1756, son œuvre n'est pas encore achevée. Dans ce contexte, les travaux des ingénieurs réalisés dans le « Pays-d'en-Bas », même s'ils sont nombreux et diversifiés, n'ont jamais

¹² *Ibid.*

¹³ SHD, Vincennes, Papier Vauban, carton 28, n 59, *Vauban à Seignelay*, 12.08.1690.

consisté en la fondation de villes neuves. Dépêchés en terrain colonial alors que les principaux établissements existaient déjà, ils ont essentiellement consisté à régulariser des tracés urbains existants comme ce fut le cas à Québec et à Montréal, protéger les villes par de nouvelles enceintes, moderniser les forts et les postes et participer à la construction d'ouvrages militaires, civils et même parfois religieux dans la colonie. Chaussegros de Léry signa ainsi successivement la réfection de la façade de l'église Notre-Dame en 1721, celle de l'église des Jésuites de Québec en 1723, avant de diriger le projet de reconstruction de la cathédrale de Québec en 1745.



Fig. 2. Gaspard Chaussegros de Léry, Plan de la ville de Québec, Capitale de la Nouvelle-France, plume et lavis, 1716. ANOM, FR CAOM 03DFC399B.

Louisbourg, place forte royale

On comprend dès lors combien l'annonce de la création d'une grande ville forte *ex-nihilo* au lendemain du traité de Ryswick en 1716 fut importante. Sa situation particulière sur l'île royale (aujourd'hui île du Cap Breton) lui conférait en outre un statut particulier. Très éloignée du royaume de France dont elle se trouvait à 6.000 kilomètres, elle était également établie aux confins de la Nouvelle-France dont la ville la plus proche se trouvait à 1.500

kilomètres. Si elle fit l'objet de nombreux enjeux de pouvoir, son isolement lui permit néanmoins d'échapper à certains paradigmes coloniaux. Fondée suite à la perte du port de Plaisance sur l'île de Terre-Neuve, Louisbourg fut conçue dès l'origine comme une *tête-de-pont* urbaine faisant tout à la fois office de port de pêche à la morue et de bastion militaire protégeant l'embouchure du Saint-Laurent. Cette double vocation est intéressante car elle est à l'origine de tensions permanentes entre fonctions militaire et commerciale. Le choix de son site en est révélateur : des trois lieux d'implantation envisagés sur l'île de Cap-Breton : port Dauphin, port Toulouse et port Louisbourg, aucun ne possédait de double qualité portuaire et défensive. Le site choisi, celui de port Louisbourg, était même de loin le plus malcommode à fortifier : situé sur des terrains marécageux « en amphithéâtre commandé par diverses hauteurs¹⁴ », il était particulièrement vulnérable au tir en enfilade. Jean-François de Verville, le premier ingénieur militaire en charge du projet, souligna ces défauts à plusieurs reprises avant de se plier à la décision du Conseil du roi qui favorisa ouvertement en 1717 la fonction portuaire et commerciale qu'offrait la vaste rade de Louisbourg. Le plan urbain régulier qu'il fonda, établi parallèlement à la grève, se compose d'îlots rectangulaires de dimension égale qui furent progressivement enclos par une enceinte comportant deux bastions et deux demi-bastions côté terre et un bastion et un demi-bastion côté mer. Tout comme à La Nouvelle-Orléans, dont le projet est contemporain, les années de fondation urbaine furent complexes. Les îlots intérieurs ne furent jamais entièrement remplis tandis que la ville continua à se développer à l'extérieur des remparts et le long de la grève où les marchands établissaient toujours leurs séchoirs à morue [3].

Verville, qui avait été recommandé par le successeur de Vauban, le marquis d'Asfeld, était fondamentalement un « ingénieur de sièges » qui avait combattu pendant toute la guerre de Succession d'Espagne. Peu formé aux pratiques urbaines, il n'avait occupé qu'un seul poste administratif à Douai deux ans avant son départ pour Louisbourg. De fait, il s'investit peu à Louisbourg et, de sa nomination en 1717 jusqu'à son remplacement définitif par Etienne Verrier en 1725, ne dirigea les travaux que pendant les mois

¹⁴ AN, col. C11b, vol. 29, fol. 366, Roma « Mémoire sur l'île royale », 1750.

d'été. Rentrant en France tous les hivers, il supervisait de loin les travaux qui, en son absence, étaient conduits par ses deux adjoints. Muté à Valenciennes en 1725, Verville laissa définitivement sa place à Etienne Verrier qui avait déjà effectué un séjour dans l'île l'année précédente.

La nomination de Verrier fut éminemment profitable pour Louisbourg. Contrairement à Verville, Verrier était un ingénieur de places chevronné qui avait été en poste pendant 17 ans à Rochefort et s'était pleinement investi dans les travaux du port et de l'arsenal. Conscient des faiblesses militaires de Louisbourg, il fut assez fin pour ne pas remettre en question le projet tout en lui donnant une inflexion particulière. Plutôt que de tenter de remédier coûteusement aux faiblesses d'un chantier déjà largement engagé, il œuvra pour doter Louisbourg d'une architecture de ville royale à l'européenne en l'honneur de Louis XV et de ses ministres. Durant ses vingt années de mandat, il n'eut de cesse de proposer, en parallèle des travaux de fortifications qu'il suivit avec diligence, des aménagements urbains visant à mettre en valeur et à servir la propagande royale dans la colonie.

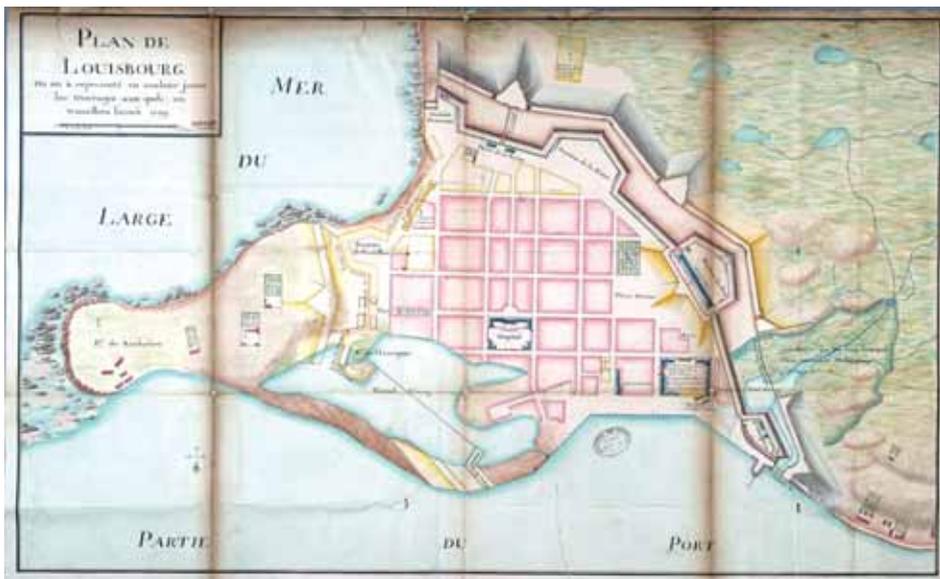


Fig. 3. Etienne Verrier, *Plan de Louisbourg ou l'on a représenté en couleur jaune les ouvrages auxquels on travaillera l'année 1739*, plume et lavis, 1739. ANOM, FR CAOM 03C11B39012701_H.

Ainsi, en l'honneur de la naissance du Dauphin, en 1729, Etienne Verrier proposa d'édifier à l'entrée du bastion Dauphin, une porte royale nommée « porte Dauphine », projet qui fit l'objet de nombreuses variantes avant d'être achevé. Elle se composait du côté de la campagne d'une arcade monumentale encadrée par deux piliers à chaînes et tables couronnée par un décor d'armes royales dans son tympan et surmontée de pots-à-feu. Doublée d'un corps de garde abritant un passage voûté et des logis du côté de la ville, le décor intramuros était constitué d'une table de marbre noir portant une dédicace au roi et au Dauphin. Verrier, qui s'inspirait du modèle européen classique adopté pour les portes de villes fortes royales, notamment celui de la porte Dauphine de La Rochelle construite par François Ferry entre 1694 et 1697, apporta un grand soin à la réalisation de son ornementation. Finalisée en 1735, cette porte, empruntée par tous les marchands français et étrangers qui débarquaient sur la grève située à l'extérieur du port, signalait de manière monumentale l'entrée côté terre de la ville.

Dans le sillage de cette première réalisation, Verrier projeta à la même époque la construction d'une deuxième porte, la porte Maurepas en l'honneur du nouveau ministre de la Marine nommé en 1723. Elle se composait d'une façade à fronton triangulaire encadrée de pilastres d'angle et portant des armes royales. Une inscription en lettres d'or gravée dans une plaque de marbre blanc commémorait la double dédicace au roi et au ministre. Verrier fit spécialement commander le décor à Rochefort : « pour rendre tout l'honneur au nom qu'elle porte [...] ordonne de faire à Rochefort les armes du Roy en pierre blanche suivant le dessin qu'il envoie¹⁵ » [4]. Au delà de ce décor, par ailleurs exceptionnel en Nouvelle-France, la localisation de cette porte était surprenante. Percée dans la courtine entre les bastions Brouillant et Maurepas, elle ne donnait que sur quelques modestes propriétés situées sur la langue de terre proche de la mer, dans un secteur qui fut principalement utilisé comme cimetière. Pourtant, bien loin d'illustrer une maladresse courtisane, son emplacement révèle la parfaite intelligence du territoire de Verrier. Edifiée sur un terrain plat, faisant face à la mer, elle était éminemment

¹⁵ AN Col 118 B, vol. 28 , p. 310v.

visible par tout bateau cabotant le long de la côte soulignant, de manière magistrale, la présence royale le long du littoral.



Fig. 4. Etienne Verrier, *Porte de Maurepas, plume et lavis, 1741*. ANOM, FR CAOM 03DFC195C.

Verrier paracheva, par la suite, ce faisceau de signes monarchiques en construisant une troisième porte qu'il nomma « porte Frédéric », toujours en l'honneur de Maurepas. Située le long de la cale centrale qui menait à l'entrepôt du Roy et à la citadelle par la rue Toulouse, elle était couronnée par un toit brise et flanquée d'obélisques détachés. Cette fois ci encore, son emplacement semble, à première vue, peu judicieux. Situé en plein espace de déchargement des ballots, il ralentissait le travail des ouvriers et gênait les manœuvres des troupes et des charrois. C'est néanmoins une œuvre tout aussi symbolique que les précédentes : donnant directement sur la baie, elle signalait de manière visible l'accès au quai à tout navire entrant dans le port.

Conçue en bois, matériau familier à Verrier dont le père était sculpteur, sa fonction défensive était évidemment minimale. Mais ce n'était pas son objectif premier, elle doit être comprise comme une mise en scène théâtrale participant pleinement de la construction scénographique de place forte royale de Louisbourg.

Enfin, afin de compléter ce système de propagande visuelle monarchique, Verrier tenta en vain de faire réaliser un dernier projet durant ses années de résidence à Louisbourg. N'ayant pu créer une place royale dans la ville, il imagina transformer le quai de déchargement du port, alors encombré de séchoirs à morue, en un quai royal où serait installée une statue pédestre de Louis XV [5]. Bien que ce projet ne fut jamais réalisé, il illustre parfaitement la façon dont Verrier a pu endosser un rôle qui dépassait celui de simple *fortificateur*. À l'instar de plusieurs de ses condisciples métropolitains, dont Jacques Robelin chargé de la reconstruction de Rennes après l'incendie de 1720, Verrier était, au premier chef, un agent au service de la monarchie dont le travail consistait à signaler et à rappeler, par le biais de l'architecture et de l'art urbain, l'obédience que le peuple devait à son roi. Sa volonté de ponctuer, à la manière d'un almanach royal, le parcours à travers la ville de Louisbourg d'une suite d'édifices dont les noms et les décors rappelaient les grands événements de la vie de cour, participait tant du maintien de l'étiquette en territoire colonial que la nécessité de marquer d'un sceau royal le bastion français qui gardait l'entrée du fleuve menant vers le bas Saint-Laurent.

Ainsi, de Québec à Louisbourg en passant par Détroit et Montréal, ces quelques trajectoires d'ingénieurs illustrent la diversité de carrières des ingénieurs envoyés en Amérique. Bien qu'ils aient rarement eu l'occasion d'être des « traceurs de villes » comme l'a justement fait remarquer Pierre Lavedan, leurs carrières révèlent cependant combien ils ont servi leur roi avec constance et loyauté malgré un agenda politique métropolitain souvent peu favorable à la réalisation de leurs projets. La mise en valeur des fonds d'archives coloniaux depuis quelques décennies, permet aujourd'hui de réviser l'affirmation un peu hâtive que Pierre Lavedan avait énoncée à une période où la connaissance des nombreux projets des ingénieurs à une période où les nombreux projets des ingénieurs étaient encore inédits. Cette œuvre de réévaluation, encore aujourd'hui riche en perspectives, est importante à

poursuivre pour nuancer en finesse le rôle de praticiens qui, tel Etienne Verrier, ont œuvré en territoire colonial pour assurer la renommée de l'État française.

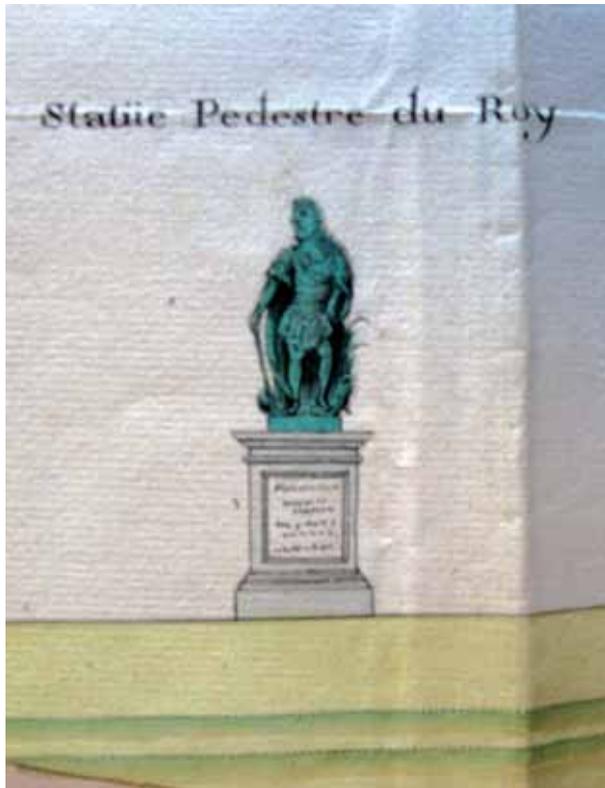


Fig. 5. Etienne Verrier, « Détail de la statue pédestre de Louis XV », Profil du Revettement du quay de Louisbourg, plume et lavis, vers 1726. ANOM, FR CAOM 03DFC253C.