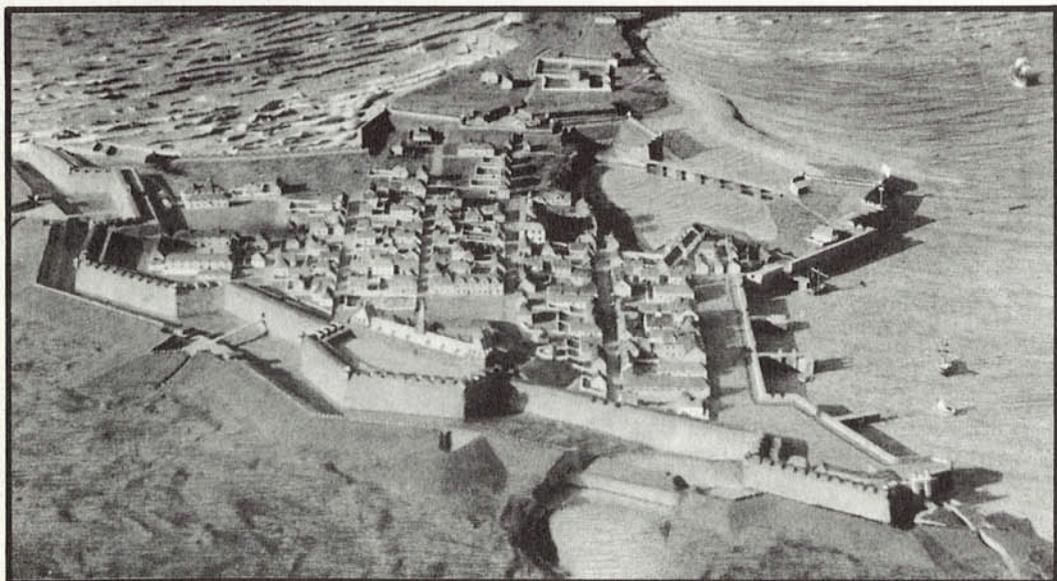


# LOUISBOURG : FORTERESSE ET PORT DE L'ATLANTIQUE

Terry Crowley



LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA  
BROCHURE HISTORIQUE N. 48

Rédacteurs de la  
collection

**Terry Cook**  
*(Archives nationales du Canada)*

**Gabrielle Blais**  
*(Archives nationales du Canada)*

Droits réservés par  
**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA**  
**OTTAWA, 1990**

Photo couverture : *Louisbourg, 1756. D'après un modèle de Katherine McLennan dans le Musée de Louisbourg, c. 1930. Avec l'aimable concours des Archives nationales du Canada, C-1168.*

# **LOUISBOURG : FORTERESSE ET PORT DE L'ATLANTIQUE**

**Terry Crowley**

Traduction de  
**Yvon de Repentigny**

ISBN 0-88798-160-7 *Brochures historiques*  
ISSN 0700-6950 *Brochures historiques*  
(imprimé)  
ISSN 1715-8613 *Brochures historiques* (En  
ligne)

**Ottawa, 1990**

**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA  
BROCHURE HISTORIQUE N. 48**

Né à Toronto, **Terry Crowley** a grandi dans les Cantons de l'Est et a commencé ses études supérieures à l'Université Bishop. Il a par la suite obtenu le grade de M.A. à l'Université Carleton. Bénéficiaire d'une bourse James B. Duke Commonwealth pour le Canada, il a reçu les grades de A.M. et de Ph.D. à l'Université Duke, avec la mention *Phi Beta Kappa*. Depuis 1971, il est membre du département d'histoire de l'Université de Guelph; en 1987-1988, toutefois, il a enseigné en Chine. Ses écrits ont paru dans diverses revues, comme la *Canadian Historical Review*, *Histoire sociale*, *Acadiensis*, *Canadian Papers in Rural History*, *Ontario History*, *Alberta History* et *Canadian Woman Studies*. Il est l'auteur de *One Voice* (1989), un historique de l'Association canadienne des médecins vétérinaires, et a servi de rédacteur en chef pour l'ouvrage *Clio's Craft: A Primer of Historical Methods* (1988).

## **LOUISBOURG : FORTERESSE ET PORT DE L'ATLANTIQUE**

À la fois port de pêche, forteresse et plaque tournante commerciale, Louisbourg était aussi un véritable avant-poste colonial. Situé sur la côte de l'île du Cap-Breton, au carrefour des grandes voies de navigation entre l'ancien et le nouveau continents, le port maritime de Louisbourg, bourdonnant d'activités, accueillait régulièrement des navires de Québec, des colonies anglo-américaines, des Antilles et de la France. Il jouait donc, en quelque sorte, le rôle de port franc dans les colonies d'Amérique. En outre, Louisbourg était le plus cosmopolite des centres de la Nouvelle-France : protestants et catholiques y coexistaient; des Allemands, des Basques et d'autres Européens y côtoyaient des Noirs, des habitants de la Nouvelle-Angleterre, des Canadiens et des Acadiens.

Louisbourg étant situé près du détroit de Cabot, la seule voie navigable vers Québec au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, la France l'a choisi comme emplacement de sa plus grosse forteresse en Amérique du Nord. Son port témoignait tant de l'intensification de l'activité militaire que de l'importance que la France attachait aux pêches nord-américaines. Ses fortifications inspiraient crainte et envie aux habitants de la Nouvelle-Angleterre, qui ne disposaient pas d'ouvrages de défense semblables, à tel point qu'en 1745 ceux-ci organisèrent contre Louisbourg, avec l'aide de la marine britannique, la plus gigantesque expédition jamais montée en terre étrangère. Sortis vainqueurs de la bataille, ils n'en jouirent toutefois pas bien longtemps. En effet, Londres rétrocéda la forteresse à la France en 1748, en dépit de leur opposition, envenimant ainsi le conflit qui divisait de plus en plus l'Angleterre et ses colonies, et qui devait aboutir à la guerre de l'Indépendance américaine. À Louisbourg, le commerce reprit de plus belle et la forteresse demeura un enjeu de taille dans la lutte que se livraient les deux puissances impériales en Amérique du Nord. Plus tard, après la fondation de Halifax comme établissement anglais pouvant faire contrepoids à la présence française à l'île du Cap-Breton, la forteresse servit les desseins des autorités britanniques dans la tragique décision de déporter des Acadiens. Par deux fois, la France envoya à Louisbourg la plus imposante flotte jamais dépêchée en Amérique septentrionale pour reprendre la forteresse et raffermir ses défenses. En guise de riposte, l'Angleterre organisa la plus formidable expédition par terre et par mer de toute l'histoire de l'Amérique du Nord. Louisbourg retomba pour une deuxième et dernière fois aux mains des Anglais en 1758.

Partie intégrante de l'empire colonial de la France et fondé pour des motifs militaires, Louisbourg était doté d'essentielles installations portuaires; son économie, reposant sur la pêche et le commerce, était florissante. Grâce à ses redoutables fortifications, Louisbourg avait certes la réputation d'être imprenable, mais, comme le reste de l'empire français en Amérique du Nord, il n'était qu'un colosse aux pieds d'argile. Les faiblesses militaires de la ville

fortifiée étaient liées autant aux carences de la France sur les plans colonial et naval qu'aux restrictions découlant de sa conception et de son emplacement. Il n'en reste pas moins que durant deux guerres Louisbourg a rempli sa mission, qui consistait à contrer et à retarder la prise d'assaut de Québec, le coeur de la Nouvelle-France, par les troupes anglo-américaines.

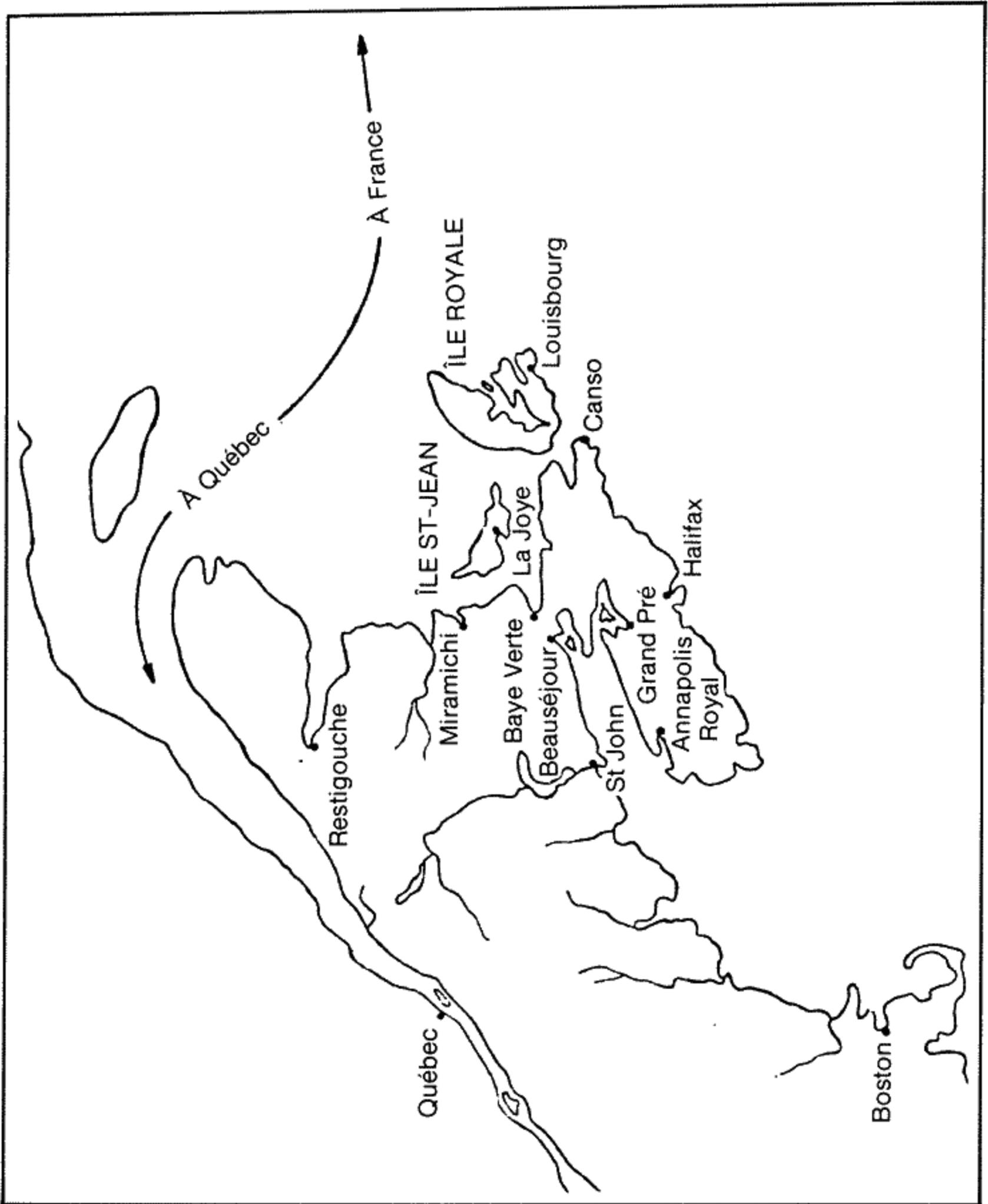
### *Les débuts*

Aux termes du traité d'Utrecht de 1713, qui mettait fin à la guerre de la Succession d'Espagne, la France cédait à l'Angleterre Terre-Neuve et la péninsule acadienne, et ne conservait que le droit de débarquer et de sécher du poisson à certains points le long de la côte de Terre-Neuve. Le besoin le plus pressant de la France était donc de remplacer Plaisance, un petit village établi sur la côte méridionale de Terre-Neuve et qui lui avait servi de centre de pêche côtière et de port de premier ordre. Les autorités jetèrent ainsi leur dévolu sur l'île du Cap-Breton en raison de sa situation stratégique par rapport aux bancs de morue, aux voies de navigation et au golfe Saint-Laurent.

Les nations européennes convoitaient les pêches de l'Atlantique Nord presque autant que les mines d'argent du Mexique. Pour une somme inférieure au coût d'établissement d'une plantation de tabac ou de sucre, les pêches produisaient un surplus qui trouvait facilement preneur dans les pays méditerranéens. Les pêches canadiennes arrivaient au premier rang du commerce maritime de la France; aucune autre région de la planète n'attirait autant de navires tous les ans. Conformément aux principes économiques dominant à l'époque, puisque le commerce mondial avait une valeur fixe, une nation commerçante ne pouvait accroître sa richesse qu'au détriment des autres. Aussi, la France ne pouvait se permettre d'être exclue d'une activité si lucrative dont les recettes dépassaient le budget total de sa marine et de ses colonies. Les pêches nécessitaient également une main-d'oeuvre abondante et constituaient un soutien essentiel à la puissance navale. Employant près de 20 p. 100 des meilleurs marins français, les expéditions de pêche formaient trois fois plus d'hommes d'équipage que les voyages maritimes ordinaires, sans les pertes subies dans les Antilles à cause de la maladie.

D'autre part, la pêche hauturière n'exigeait pas d'établissement permanent. Toutefois, les havres servaient d'abris en temps de paix comme en temps de guerre. Le gouvernement français comptait faire jouer à sa nouvelle colonie de l'île du Cap-Breton, qu'il rebaptisa île Royale, le même rôle qu'à ses anciennes, soit celui de port de pêche doublé d'un établissement colonial. Des réfugiés provenant de Terre-Neuve prirent possession de l'île au nom du roi de France en 1713, marquant ainsi les débuts de la colonisation permanente de l'île par des Européens. Mais les conditions étaient pénibles, les vivres manquaient et certains officiers étaient réfractaires

# L'Acadie continentale et la Nouvelle-Écosse



aux durs travaux. Le scorbut fit de nombreuses victimes. Les nouveaux arrivants apportaient avec eux d'autres maladies. En outre, les colons acadiens de la péninsule néo-écossaise, à qui les autorités avaient accordé un an pour quitter le sol britannique, trouvèrent l'île Royale inhospitalière, d'autant qu'ils s'intéressaient à l'agriculture. Préférant vivre dans un cadre plus familier plutôt qu'être dominés par des étrangers, quelques centaines seulement d'Acadiens émigrèrent au début à l'île Royale et s'établirent, pour la plupart, à Saint-Pierre et à l'île Madame, près de Canso.

À l'île Royale, les Français étaient dans une situation précaire. L'histoire turbulente du siècle précédent montrait clairement que les établissements côtiers devaient être fortifiés de quelque manière pour résister aux attaques des maraudeurs sans foi ni loi qui s'adonnaient au pillage et au massacre en temps de guerre. Fait plus grave encore, une autre menace pesait sur la Nouvelle-France. En effet, pendant les deux guerres intercoloniales précédentes, les Anglais avaient conçu un plan d'attaque par terre et par mer dans lequel les troupes de la Nouvelle-Angleterre et la marine britannique joignaient leurs forces. Ce plan devint encore plus redoutable après la cession à l'Angleterre de l'Acadie, dont la capitale de Port-Royal fut rebaptisée Annapolis Royal, et de Terre-Neuve, où les Anglais détenaient le havre fortifié de St. John's. À cette époque-là, l'Angleterre était la première puissance navale du monde, grâce à la vigueur de son économie, à la création de techniques de financement efficaces et à des réformes navales. La prise de Port-Royal en 1710 et l'attaque ratée de Québec l'année suivante marquaient le début d'une nouvelle phase plus globale de la guerre intercoloniale. Les soldats et la marine britanniques étaient prêts à se joindre aux troupes de la Nouvelle-Angleterre dans la lutte contre leur ennemi commun, la Nouvelle-France.

Malgré tout, la France était, en 1713, une puissance militaire tout aussi formidable, mais qui misait sur l'armée plutôt que la marine. Comptant des ressources variées et une population trois fois plus nombreuse que celle de l'Angleterre, la France éprouvait toutefois des difficultés en raison d'un appareil financier archaïque et d'un régime fiscal inefficace, qui accordait des exemptions aux riches. C'est donc de peine et de misère qu'elle réussit à maintenir une petite marine, tout en recourant, à l'instar de l'Espagne, à une politique consistant à ériger des fortifications terrestres et à piller les navires de commerce ennemis en temps de guerre. C'était une stratégie raisonnable. En effet, dans une guerre prolongée, la victoire irait vraisemblablement à celui des belligérants qui tiendrait le plus longtemps. Or, la France était invulnérable à tout blocus maritime, grâce à ses ressources abondantes, tandis que l'Angleterre et les Pays-Bas dépendaient du commerce extérieur pour leur survie. Conserver la maîtrise des mers était en outre plus difficile que défendre des positions terrestres. Les navires de bois de l'époque ne pouvaient demeurer en mer pour plus d'une campagne en raison de

problèmes d'ordre technique et du scorbut, dont la cause n'avait pas encore été découverte. Par contre, les armées se déplaçaient lentement et ne faisaient campagne que durant les mois chauds et secs avant de rentrer dans leurs quartiers pour l'hiver. Des ports coloniaux stratégiques, comme Louisbourg pour la France et la Havane pour l'Espagne, constituèrent ainsi des pièces centrales dans la défense d'outre-mer. Lourdemment fortifiés, ils abritaient les escadres et les flottes commerciales en temps de guerre. Ils faisaient office aussi de bases d'opérations pour les corsaires, ces marchands armés qui, comme les pirates du XVIIe siècle, pillaient et détruisaient les vaisseaux marchands ennemis.

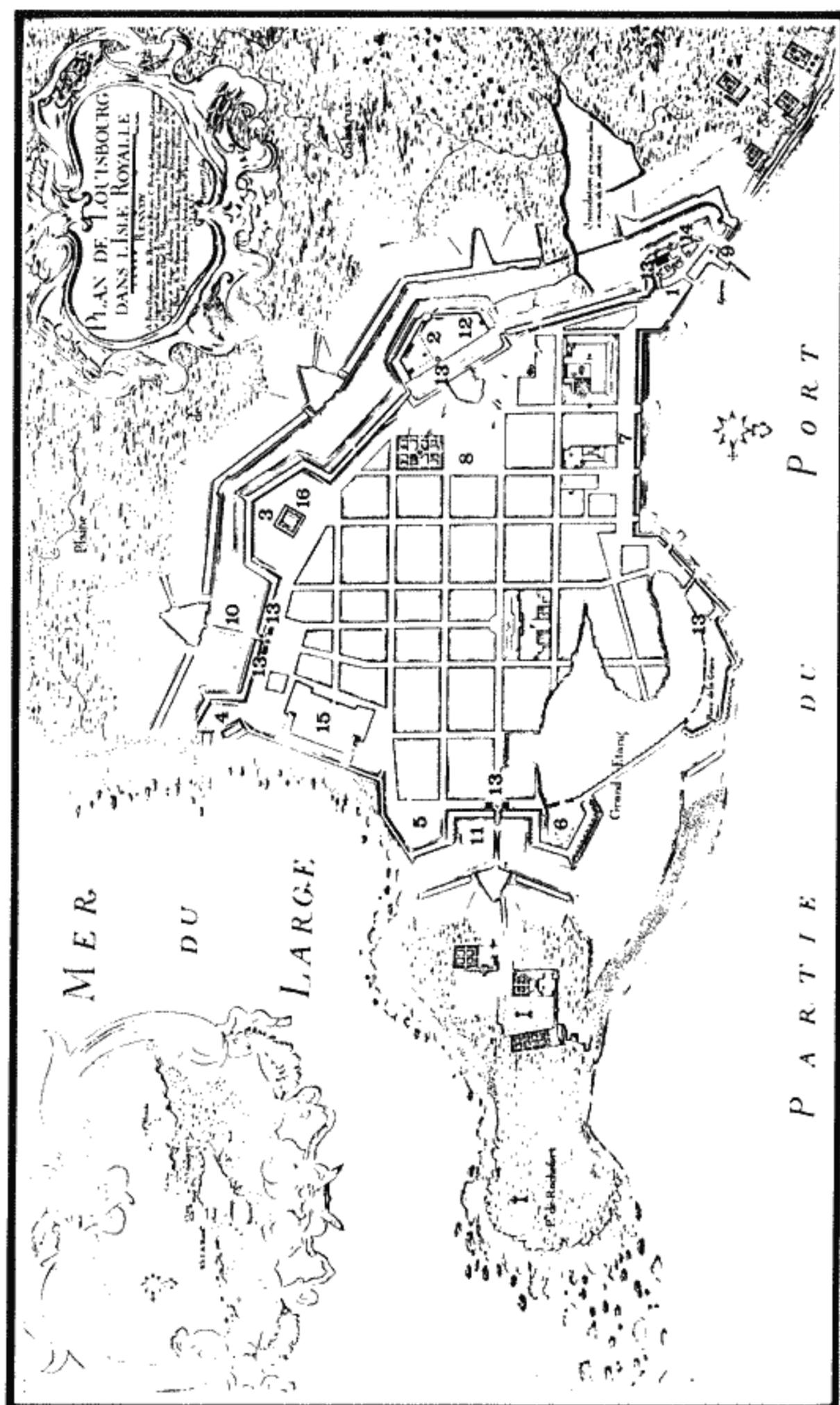
D'obscur village de pêche, Louisbourg devint une ville puissamment fortifiée, capable de jouer ce rôle stratégique. Par suite du décès de Louis XIV, les autorités françaises ont réévalué les ouvrages de défense coloniaux et ont porté leur choix sur Louisbourg parce que cet emplacement était le moins éloigné de l'Europe et le plus près du plateau continental et des Grands Bancs, la première source de morue de l'Atlantique. Pouvant abriter plus d'une centaine de navires, le havre de Louisbourg semblait le plus approprié à l'édification de fortifications à l'européenne. Aux plus beaux jours de la reprise de l'après-guerre, la France céda aux partisans de l'expansionnisme et rejeta du revers de la main les objections financières antérieures. Elle entreprit donc de fortifier ce havre à une échelle que les coloniaux ne pouvaient guère imaginer. Le gouvernement français approuva également la fondation de la Nouvelle-Orléans en 1718 de même que le renforcement des ouvrages de défense de Montréal, de Québec et des Antilles.

En fondant Louisbourg, les autorités française n'ont tenu aucun compte de l'infertilité des terres entourant la ville, ainsi qu'elles l'avaient fait en choisissant Brest comme base navale en Bretagne. Le fait qu'il était ouvert toute l'année conférait certes au port de Louisbourg un avantage considérable, mais c'était compter sans la présence de glaces au printemps qui nuisaient à la navigation et réduisaient de beaucoup l'utilité de Louisbourg comme base navale et commerciale. De plus, les brumes qui se levaient souvent entre avril et la fin de juillet constituaient un obstacle supplémentaire à la navigation.

En dépit de ces lacunes, Louisbourg figurait au premier plan de la politique française, qui visait à contenir l'expansion des colonies anglaises au cours du XVIIIe siècle. Même si la ville a joui de trente ans de paix pour se doter de fortifications à l'européenne, la vocation militaire a fini par prendre le pas sur l'aspect économique de l'établissement. Ainsi, la forteresse a envahi des secteurs réservés aux pêcheurs, de sorte que ceux-ci ont dû s'établir ailleurs. Pendant cette période, les pêcheurs français ont graduellement abandonné la pêche côtière pour la pêche hauturière.

## LE FORTIFICATIONS DE LOUISBOURG, 1745

D'après le «Plan de Louisbourg dans l'Île Royale», de Verrier fils  
(Archives nationales du Canada, NMC 34312)



1. Bastion du Dauphin
2. Bastion du Roi
3. Bastion de la Reine
4. Bastion de la Princesse
5. Bastion de Brouillan
6. Bastion de Maurepas
7. Le Quai
8. Place du Champ de Bataille

9. Porte Dauphine
10. Porte de la Reine
11. Porte de Maurepas
12. Casernes et logements du Gouverneur
13. Corps de garde
14. Magasins à poudre
15. Nouvelle casernes (projet)
16. Magasins à poudre (projet)

## *La construction de la forteresse et de la ville*

En qualité de ville fortifiée, Louisbourg était unique en son genre dans toute la Nouvelle-France. Nulle part ailleurs dans la colonie les considérations militaires ont autant influé sur la configuration des lieux. Commencée en 1720 par l'enceinte du côté terre, la construction de la forteresse allait devenir le plus important projet de travaux publics au nord du Mexique. Bien que modeste par comparaison à bon nombre de places fortes européennes, la forteresse de Louisbourg n'en était pas moins conforme en tous points à la plus pure tradition française en matière de fortifications. Pour améliorer les lignes de tir, les ingénieurs français ont fait appel à la géométrie. Constitués de deux flancs et de deux faces, les bastions étaient des ouvrages défensifs faisant saillie sur le mur d'enceinte de la ville. Les ouvrages avancés étaient fabriqués en maçonnerie et en terre afin de mieux résister aux canonnades. Aucune forteresse n'était jugée imprenable, les fortifications n'étant conçues que pour retarder l'ennemi jusqu'à l'arrivée de renforts. Les places fortes les mieux défendues et les mieux approvisionnées pouvaient tenir au plus huit semaines.

C'est l'industrie de la construction militaire de la France qui s'est chargée des travaux de Louisbourg. Des ingénieurs militaires français supervisaient la construction sous la direction d'entrepreneurs venant aussi de la métropole et à qui l'administration avait octroyé des contrats par adjudication. La main-d'oeuvre qualifiée était recrutée en France et des soldats de la mère patrie travaillaient comme manoeuvres. Compte tenu des restrictions géographiques et d'une exploitation inadéquate des ressources de l'île Royale et du Canada, une bonne partie des matériaux a dû être importée de France. On trouvait dans la colonie de la pierraille, du sable, de la pierre à chaux et du gypse, mais il fallait faire venir de grandes quantités de grès, d'ardoise, de verre et d'articles de quincaillerie. De plus, l'insuffisance des approvisionnements locaux en briques et en bois d'oeuvre a entraîné une très forte croissance du commerce que pratiquaient depuis longtemps l'Acadie et les colonies anglaises, le Massachusetts notamment.

Les ouvrages de défense de Louisbourg visaient à protéger la ville contre des attaques par mer et par terre. Les défenses terrestres avaient pour fonction de défendre le secteur du port où était établie la ville. Ces fortifications étaient composées de deux bastions entiers et de deux demi-bastions reliés par des courtines. Ces ouvrages étaient entourés d'un premier écran protecteur constitué par un fossé et un glacis (sorte de talus incliné). On entreprit plus tard la construction de la batterie de l'île à l'entrée du port, qui fut dotée de trente canons, de même que celle de la batterie Royale au fond du port, où devaient être montés par la suite de plus puissants canons. L'artillerie du demi-bastion Dauphin, côté port des défenses terrestres, contribuait à la défense de la ville du côté de la mer, tout comme le canon installé sur le flanc droit du bastion du Roy. Plus tard, deux autres bastions

furent érigés à l'autre extrémité de la ville face à la mer, soit à la pointe de Rochefort, et on entourra toute la ville d'une enceinte.

Tenant lieu de citadelle, le bastion du Roy était aussi le siège du gouvernement, qui occupait l'édifice le plus impressionnant. Dans les deux ailes de cet immeuble étaient aménagés les confortables appartements des deux dirigeants de la colonie, de même qu'une grande chapelle et des casernes. Place fortifiée au sein même de la forteresse, la citadelle devait servir d'abri pour les soldats en cas d'attaque ou de base d'opérations en cas de soulèvement populaire. Au-delà du fossé et des escarpes de la citadelle, du côté de la ville, aucune construction n'était autorisée. Un pâté de maisons était réservé uniquement à des fins officielles. Dans la ville s'élevaient aussi un magasin général, une boulangerie, qui fournissait du pain aux réguliers coloniaux, ainsi que les imposants quartiers de l'ingénieur en chef. Autre grand édifice, l'hôpital, qui pouvait recevoir une centaine de malades, comprenait un apothicaire, une chapelle, une boulangerie, des cuisines, une buanderie et une morgue.

La forteresse de Louisbourg a été un chantier permanent. En effet, les travaux de construction et de réfection n'ont jamais cessé à cause des nécessaires modifications des plans initiaux et des lacunes de l'emplacement. Les conditions climatiques et géologiques ont ainsi posé constamment des difficultés aux ingénieurs et aux entrepreneurs. L'instabilité des sols argileux les a forcés à recourir à la construction en maçonnerie, plus coûteuse, alors qu'à Montréal et à Québec les ingénieurs ont opté plutôt pour le remblayage. L'utilisation de sable de mer mal lavé pour la confection du mortier de même que les fréquents gels et dégelés ont nécessité un recouvrement supplémentaire à l'aide de planches. Enfin, à cause du mauvais temps, la saison de construction se limitait à une période de trente à cent jours par année.

Par ailleurs, compte tenu de la rareté des ressources humaines et des matériaux, les travaux publics donnaient lieu à des conflits entre les pouvoirs publics et les particuliers, qui se réglaient généralement à l'avantage des premiers. Le gouvernement imposait ses vues à la colonie, qui était prospère mais rudimentaire, provoquant des expropriations, des démolitions et d'interminables procès. L'adoption d'un plan de développement systématique en 1723, qui visait à aligner la plupart des maisons de la ville suivant un mode régulier, a aggravé davantage les conflits. Les immeubles situés trop près des fortifications durent être démolis et le recouvrement des toitures avec de l'écorce fut interdit en raison du risque d'incendie qu'il constituait. La loi restreignait la hauteur des maisons privées pour ne pas nuire au mouvement de l'air nécessaire au séchage de la morue; cette disposition n'a cependant jamais été appliquée. Favorisant les pêcheurs sédentaires dans l'octroi de terrains le long de la rive, une ordonnance royale fut source d'autres différends.

Éventuellement, bon nombre de pêcheurs ont été chassés de la ville protégée. S'étendant jusqu'à la plage du havre, les fortifications comprenaient un quai qui devint le principal accès pour les marchands dans le port. Louisbourg avait certes une population très variée, mais c'étaient les militaires et les fonctionnaires qui détenaient la plus grande partie des terres cédées par le gouvernement. Celui-ci n'a cependant jamais concédé la totalité des terres de la ville. Un faubourg a même pris naissance à l'extérieur de la porte Dauphine, l'entrée principale de la ville du côté terrestre. Des entrepreneurs de pêche et des marchands occupaient des terrains le long de la rive et du port. L'accès à l'eau exigeait aussi, comme dans la vallée du Saint-Laurent, la division du sol en bandes étroites le long de la rive, bien qu'il n'y eût pas à Louisbourg de tenure seigneuriale. Les maisons privées, à l'intérieur comme à l'extérieur des murs, étaient évidemment plus modestes que les édifices publics. Bien peu de ménages pouvaient se permettre des maisons de pierre. Les premières maisons étaient faites de simples poteaux de bois fichés verticalement en terre, mais bientôt celles-ci ont fait place aux maisons à charpente et à fondations. Petites, les maisons mesuraient souvent dix mètres sur six. Parfois, une cheminée centrale divisait la maison en deux parties : d'un côté, la cuisine, de l'autre, la pièce principale, meublée d'alcôves servant de chambres à coucher.

De conception européenne, Louisbourg différait des autres villes de la Nouvelle-France, entre autres sur le plan de l'étendue des fortifications et celui des dépenses. Les retards, les dépassements de coûts et les conflits étaient inévitables dans un chantier de construction permanent de cette envergure. Fait étonnant, malgré des recherches approfondies, les historiens ont découvert très peu de cas de fraudes, contrairement à ce qu'on a dit. La construction des fortifications et des édifices publics de Louisbourg a coûté plus de quatre millions de livres françaises (sans compter les frais de fonctionnement), soit près de soixante millions de dollars canadiens actuels. Les sommes dépensées annuellement ne représentaient toutefois qu'une infime portion du budget de la marine. C'est pourquoi le cauchemar de Louis XV dans lequel les rues de Louisbourg sont pavées en or tient davantage de la légende que de la réalité.

Les précurseurs de Louisbourg étaient dotés de fortifications bien plus modestes. Les villes de Montréal et de Québec étaient également protégées par des murs, qui comprenaient cependant des bastions plus rudimentaires, mais ces ouvrages de défense ont été érigés au prix d'une combinaison d'impôts locaux et du recours aux corvées (travail gratuit obligatoire). On a accordé une plus grande attention à Louisbourg à cause de l'importance des pêches et des conceptions stratégiques de l'époque. Les dirigeants français d'alors en sont venus à considérer Louisbourg comme le "rempart du Canada", qu'ils estimaient capable non seulement de résister à une attaque de la Nouvelle-Angleterre, mais aussi de dissuader pareille entreprise. Ils

croyaient qu'en cas de guerre Louisbourg servirait de fer de lance à une offensive contre les colonies anglaises pour la reconquête du territoire perdu en 1713.

### *La vie quotidienne à Louisbourg*

Louisbourg dépendait de l'extérieur pour sa survie, ses approvisionnements en vivres et ses ressources humaines. Avant-poste de l'empire, il était la plus européenne des colonies septentrionales. Les Micmacs de la région ont exercé fort peu d'influence sur la ville parce qu'ils y venaient rarement. La société d'Ancien Régime de la France n'a donc été que faiblement modifiée par les exigences de la vie nord-américaine. Louisbourg comptait peu de nobles, mais un grand prestige était attaché au service dans les corps d'officiers coloniaux. D'éminents représentants des milieux d'affaires cherchaient souvent à se faire reconnaître officiellement par une nomination au sein de la fonction publique ou un mariage avec un membre d'une famille militaire. La société était fortement hiérarchisée. Treize pour cent des habitants détenaient 73 p. 100 de la richesse de la colonie. Certes, d'autres villes nord-américaines connaissaient des divisions semblables, mais à Louisbourg le rang social jouait un rôle plus important, tout comme à Québec, une autre capitale à forte vocation administrative et militaire. On recherchait la fortune pour les biens qu'elle permettait d'acquérir, mais le rang et la fonction conféraient à celui qui les détenaient un statut social supérieur.

Dynamique, la population augmentait régulièrement, grâce, notamment, à la loi qui exigeait des navires français qu'ils transportent des serviteurs engagés. Pendant plus d'une décennie, la France a expédié à Louisbourg, comme à Québec, des criminels coupables de délits mineurs de même que des fils de famille indésirés. Mais, attirés par les possibilités d'avancement social, la plupart des colons sont venus par leurs propres moyens ou en qualité d'engagés. La majorité d'entre eux arrivaient directement de France ou étaient issus d'immigrants français et provenaient surtout des provinces donnant sur l'Atlantique comme la Bretagne, la Gascogne et la Normandie. Compte tenu de l'importance de la pêche et du commerce, la population fluctuait considérablement au fil des saisons. Les hommes ont de tout temps été beaucoup plus nombreux que les femmes. En conséquence, les femmes de Louisbourg se mariaient plus jeunes (soit à l'âge de vingt ans, en moyenne, en premières noces) et les hommes plus tard qu'en bon nombre d'endroits. La composition de la population était plus variée que dans le reste de la Nouvelle-France. Outre un noyau d'Irlandais catholiques, elle comprenait des Noirs libres et des esclaves de couleur, des protestants ainsi que des Européens de diverses nationalités venus dans la colonie à titre de soldats principalement.

Les militaires ont toujours constitué une forte proportion de la

population, soit généralement un quart. La garnison était formée surtout de soldats français venant des troupes de la marine, mais comprenait aussi un régiment de mercenaires suisses recrutés par le colonel Karrer, comme il en existait aux Antilles. Les soldats assuraient les services de police, ce qui ne les empêchait pas de troubler fréquemment l'ordre public : certains d'entre eux se rendaient coupables de vol, d'extorsion et d'actes violents. Rien ne montre mieux l'influence des militaires sur les mœurs sexuelles que l'anecdote suivante. Pendant une classe de catéchisme, un prêtre demanda à ses élèves ce qu'était l'espérance. L'une d'elles répondit : "L'Espérance est un gros sergent du régiment d'Artois qui couche avec ma mère tous les soirs." Les officiers fournissaient divers articles à leurs hommes, de l'alcool notamment, pratique qui incitait ceux-ci à l'indiscipline et attisait leur haine des supérieurs. Ainsi, un soldat du nom de Le Bon, sous l'empire de l'alcool, désacralisa par inadvertance l'autel de la chapelle royale; une fois dégrisé, il fut condamné à l'humiliation publique. Vêtu d'une longue chemise, une corde autour du cou, un cierge à la main et, portant sur la poitrine et dans le dos un écriteau sur lequel se lisaient les mots "Profanateur de lieux saints", il fut forcé de demander pardon à Dieu et au roi à genoux devant la porte de la chapelle. Il finit même par être banni de la colonie.

---

#### LA POPULATION DE VILLES COLONIALES

Année	Louisbourg	Québec	Montréal	Boston
1706		1 771		
1718	853			
1737-1740	1 963	4 603		17 000
1752-1754	4 174	7 995	4 432	15 731

---

Le caractère de la ville a été fortement marqué par le flux annuel de visiteurs de passage à Louisbourg. Quoique le nombre d'enfants illégitimes ne fût pas exceptionnel, 15 p. 100 des jeunes mariées se présentaient à l'autel enceintes de plus d'un mois déjà, soit un taux supérieur à celui de Québec, mais bien plus bas que dans les ports de la Nouvelle-Angleterre. De multiples auberges et cabarets servaient de centres d'attraction par excellence. Soixante-quinze d'entre eux avaient un permis d'exploitation, mais comme les pouvoirs publics n'ont jamais réussi à les régir tous, plusieurs débits de boissons fonctionnaient sans autorisation. Peu coûteux, le rhum était la boisson la plus populaire, suivi du vin importé de France. Le commandant Du Quesnel, qui mourut à Louisbourg en 1744, détenait une cave à vins de plus de cinq mille bouteilles. D'autre part, moins fortunés, les pêcheurs et les soldats, entre autres, devaient se contenter d'une boisson infecte appelée sapinette, qui s'obtenait par la fermentation de bourgeons d'épinette dans de l'eau, de la mélasse et un peu de brandy.

Les auberges modifiaient certes leurs services et leurs prix suivant la clientèle, mais les pièces surpeuplées et les conditions rudimentaires des meilleures d'entre elles auraient rempli d'horreur les plus intrépides voyageurs d'aujourd'hui. Les bons établissements offraient, à ceux qui en avaient les moyens, des mets de luxe, tels du cochon de lait, de l'oie ou du canard. Comme le porc coûtait à un bon menuisier l'équivalent du salaire de sept jours, et le canard, celui de deux jours, ces mets étaient réservés à des occasions spéciales ou à des festivités. Élevés dans l'île, la vache, le mouton, la dinde et le poulet étaient un peu moins chers. Circulant en toute liberté, les cochons avaient la vilaine habitude de fouiller dans les ordures. Comme ils étaient sauvages au point de menacer la vie des enfants, ils durent, aux termes d'un règlement municipal, être enfermés dans des enclos. Dans les nombreux jardins poussaient non seulement des légumes, mais aussi des herbes médicinales. La chasse permettait de diversifier le régime alimentaire qui, en hiver, était composé surtout de poisson et de viande séchée ou salée et qui, en d'autres saisons, s'agrémentait de produits exotiques comme le citron. Connaissant déjà le thé et le chocolat, les Européens avaient découvert depuis peu le café : les Louisbourgeois en étaient friands. Regorgeante de gibier, l'île Royale n'a pas échappé à la manie de l'humanité qui consiste à polluer l'environnement : ces effets étaient manifestes dans les ports où le produit de l'éviscération du poisson était tout simplement jeté par-dessus bord des bateaux de pêche.

Officiellement subventionnée par l'État, mais subordonnée à lui pour toutes les matières ne concernant pas la foi, l'Église catholique avait fort à faire pour détourner l'attention de ses ouailles de leurs intérêts matériels. Les incertitudes de la vie favorisaient toutefois l'émergence de sentiments religieux dans certains milieux. Un enterrement sur trois était celui d'un enfant de cinq ans ou moins; il faut mentionner cependant que la mortalité infantile était bien plus faible à Louisbourg qu'en Europe. La colonie comptait aussi moins de personnes âgées. L'existence était plus périlleuse : on n'a qu'à penser aux dangers des voyages en mer ou aux effets dévastateurs des épidémies pour s'en rendre compte. En dépit de toutes les précautions, une épidémie de petite vérole provenant de Boston frappa la ville en 1732-1733, tuant près de deux cents personnes, des jeunes surtout. Faisant saillie à la surface du sol des cimetières où, revêtus de linceuls, les victimes furent enterrées à la hâte, des os rappelaient à tous la fragilité de la vie.

La ville de Louisbourg et ses avant-ports étaient desservis par des récollets de Bretagne, qui furent souvent critiqués pour des pratiques religieuses inorthodoxes et leur intempérance notoire. De plus, ils n'ont établi aucune école paroissiale et n'enseignaient le catéchisme que sporadiquement. Les Louisbourgeois n'ont pas jugé bon de se doter d'une église paroissiale, se contentant d'assister aux offices à la chapelle royale; les récollets n'ont pas non plus imposé de dîme. En outre, pour l'époque, on considérait que 555

fidèles pour un prêtre, c'était peu (suivant les données de 1734). L'évêque de Québec, Mgr de Saint-Vallier, devint même tellement mécontent de la conduite des récollets qu'il dépêcha à Louisbourg un émissaire qui suspendit officiellement le curé de la ville après la grand-messe. Les cinq frères de la Charité (Ordre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Dieu), qui desservaient l'hôpital du roi, n'ont pas non plus échappé aux critiques, mais il faut dire, à leur décharge, qu'ils faisaient preuve d'une plus grande ardeur au travail. Par ailleurs, des différends éclatèrent fréquemment entre le gouvernement et l'hôpital en raison du niveau élevé des frais médicaux, quoique ceux qui en avaient les moyens aient évité d'aller à l'hôpital, réservé plutôt aux soldats sans famille. Un des frères de la Charité exerçait les fonctions d'infirmier, et un autre, celles de chirurgien, même si la colonie comprenait beaucoup de représentants de cette spécialité. Les nouveaux venus devaient satisfaire à certaines conditions pour pouvoir pratiquer la médecine ou la chirurgie. Classés comme travailleurs manuels et sachant souvent à peine lire et écrire, les barbiers-chirurgiens s'initiaient aux soins des maux externes du corps. La saignée, les lavements, les infusions, les bains de vapeur et le jeûne étaient des traitements courants à cette époque, où les connaissances médicales étaient limitées. Des sages-femmes pratiquaient des accouchements, mais aucun véritable disciple d'Esculape n'a jamais exercé son art à Louisbourg.

À l'instar des autres colonies françaises, Louisbourg avait un gouvernement autocratique marqué par la rivalité entre ses deux dirigeants, qui s'appuyaient sur leurs factions respectives. Le gouverneur et le commissaire-ordonnateur de Louisbourg régissaient dans ses moindres détails la vie de la colonie, sous réserve des décisions de la métropole; dans les faits, ils sollicitaient souvent l'avis de leurs subordonnés. Le poste de gouverneur, représentant du roi, était toujours confié à des officiers supérieurs de l'armée ou de la marine nés en France. D'anciens loups de mer comme Du Quesnel, qui perdit une jambe dans un combat naval au large de l'Espagne, ont occupé ce poste. Pour bien montrer le prestige qui se rattachait à sa fonction, Du Quesnel apporta d'ailleurs avec lui une chaise à porteurs, symbole par excellence de la royauté. Commandant en chef de l'armée et responsable des relations extérieures, y compris des relations avec les Indiens, le gouverneur devait toutefois composer avec le commissaire-ordonnateur pour les questions intéressant les finances, l'ordre public et la justice. Généralement plus jeunes, les titulaires de ce poste faisaient partie du réseau qui s'était chargé d'unifier, du point de vue administratif, le disparate royaume de France. Ayant la main haute sur les nominations dans les secteurs relevant de leur compétence, le gouverneur et le commissaire-ordonnateur servaient les intérêts de leurs factions, qu'ils mobilisaient en cas de conflit de préséance.

Louisbourg était la capitale de la colonie, qui était composée de l'île Royale, de l'île Saint-Jean (île du Prince-Édouard) et d'autres plus petites

îles du golfe. Vers 1750, quelque dix mille Européens et deux mille Micmacs occupaient son territoire. Trois tribunaux exerçaient des fonctions réglementaires mineures, en plus de rendre la justice : la cour du bailli (tribunal de première instance), la cour de l'Amirauté pour les questions maritimes et le Conseil supérieur, plus haut tribunal de la colonie, qui était formé d'officiers et d'éminents citoyens nommés par le roi sur la recommandation du gouverneur et du commissaire-ordonnateur. Les matières civiles se jugeaient conformément à la coutume de Paris et aux pratiques traditionnelles propres aux pêcheries. La procédure judiciaire était de type inquisitorial plutôt qu'accusatoire. Les avocats ne pouvaient plaider car ils avaient la réputation d'intenter de coûteux procès pour des riens. La torture — on brûlait les victimes avec des charbons ardents jusqu'à ce qu'elles perdent connaissance — était permise dans les procès au criminel; elle était cependant fortement réglementée et on n'y recourait que sporadiquement. L'emploi de bourreau était le plus détesté de toute la colonie. Humides et froides, les prisons servaient uniquement de centres de détention de courte durée.

Les peines n'étaient pas prescrites par la loi; elles étaient plutôt établies suivant la nature des crimes commis. On cherchait avant tout à dissuader la criminalité. Les voleurs risquaient d'être marqués d'un v, pour voleur, au fer rouge, tandis que les auteurs de délits plus graves étaient fouettés et condamnés à perpétuité aux galères du roi. Les personnes trouvées coupables d'infractions mineures n'étaient passibles que de l'exposition publique dans un carcan ou un pilori, qui était placé le long de la partie commerciale du bord de l'eau pour un effet maximal. Dans les cas de condamnation pour meurtre, les accusés faisaient automatiquement appel du jugement devant le Conseil supérieur; en cas de maintien de la décision, ils étaient pendus ou, pour les crimes crapuleux, condamnés au supplice de la roue et à l'étranglement. La dissuasion s'appliquait aussi au suicide. Dans une affaire de suicide, un citoyen de Louisbourg dut, pour se conformer à un jugement du tribunal, faire traîner le corps de la victime, face contre terre dans toute la ville, le suspendre devant sa maison pendant vingt-quatre heures et le jeter ensuite à la mer. La justice était généralement expéditive et souvent très dure, suivant les coutumes de l'époque, quoique l'Angleterre ait renoncé à la torture judiciaire et que la France lui ait emboîté le pas après 1780.

La vie économique et sociale avait pour fondement le réseau de relations familiales. La majorité des femmes se mariaient, certaines subvenant à leurs besoins soit comme propriétaires de pêcheries, d'auberges ou de cabarets, soit comme couturières, blanchisseuses ou servantes. Il arrivait que des femmes plus âgées s'unissent à des hommes de beaucoup leurs cadets. Les affaires ne dépassaient pas le cadre familial et étaient souvent exploitées dans une partie du foyer transformée à cette fin. Les sociétés de personnes étaient

fréquentes; en revanche, la société par actions était inconnue. Partout dans l'Ouest, la vie économique était dominée par la rareté plutôt que l'abondance. Comme l'État ne garantissait aucune sécurité sociale, les contrats de mariage étaient souvent assortis de clauses complexes visant à faire fructifier le patrimoine familial. Les enfants étaient essentiels pour qui voulait jouir d'une vieillesse confortable, et n'accédaient à l'indépendance juridique qu'à l'âge de vingt-cinq ans. L'Église exigeait des jeunes gens, jusqu'à l'âge de trente ans, qu'ils obtinssent le consentement parental avant de se marier. S'étant vu refuser cette permission, Louise Samson, une Acadienne, et Jean Lelarge, un capitaine de vaisseau, se levèrent de leur banc à la fin de la messe à la chapelle, un lundi, s'approchèrent de la balustrade et se marièrent eux-mêmes suivant une coutume populaire, mais condamnée par l'Église. Pendant que le prêtre se réfugiait dans la sacristie pour ne pas se faire complice de ce sacrilège, le couple demanda à des fidèles présents de leur servir de témoins. Ainsi mariés, ils s'écrièrent "Au lit maintenant". Pour ce geste, le couple furent emprisonnés et mis à l'amende. Autorisés par la suite à faire un mariage d'amour, ils eurent leur premier enfant neuf mois et neuf jours plus tard.

Le rang social influait beaucoup sur les chances de réussite dans la vie, sans être pour autant déterminant. Louisbourg présentait un contraste frappant entre les perruques poudrées des bien nantis et les vêtements en lambeaux des classes laborieuses. On savait, par ses habits, si un adolescent trouvé mort dans un trou d'eau était un engagé ou un marin. S'ils étaient pauvres, les parents envoyaient leurs enfants, à partir même de l'âge de sept ans, travailler à l'extérieur comme engagés. L'apprentissage d'un métier sur le tas était plus courant que la scolarisation. Ceux qui apprenaient à lire et à écrire le faisaient souvent à la maison à l'aide de simples livres de lecture achetés au magasin. On recourait parfois aux services d'un tuteur. Les religieuses de la Congrégation de Notre-Dame, dont on louait toujours les efforts, vinrent de Québec pour ouvrir une petite école où elles enseignèrent aux jeunes filles la lecture, l'écriture et les travaux ménagers. Comme elles ne recevaient aucune aide de l'État, elles devaient vendre des objets de leur fabrication afin de réussir à joindre les deux bouts; ce qui ne les a pas empêchées d'accepter quelques élèves par charité. Ceux qui en avaient les moyens allaient à Québec ou en France parfaire leurs études. Le taux d'analphabétisme était plus élevé à Louisbourg qu'à Trois-Rivières, mais plus bas qu'à Montréal. Quarante pour cent des épouses et 57 p. 100 des époux pouvaient signer leur nom à leur mariage, soit la norme utilisée par les historiens pour déterminer le degré d'alphabétisation.

Les femmes étaient fréquemment victimes de harcèlement et de mauvais traitements, et les violations des valeurs communautaires étaient sanctionnées par les tribunaux. Les archives de 1752 et de 1753 comprennent huit cas où des soldats ont été punis pour avoir battu des femmes et un cas où

une femme a poursuivi en justice et fait condamner à l'amende un homme qui avait essayé de l'embrasser dans un débit de boissons. Les insultes proférées contre les femmes avaient un caractère sexuel : en les traitant de putains ou de garces, on mettait en doute leur moralité sexuelle. Quant aux hommes, les injures avaient plutôt trait à leur honnêteté, qui était contestée par les mots fripon, coquin ou voleur.

Si la vie dans les tripots en intéressaient plus d'un, ceux qui en avaient les moyens préféraient tenir des soirées mondaines, écouter de la musique et organiser des danses. La lecture était un passe-temps fort répandu. On trouvait le plus souvent dans les bibliothèques privées des livres sur la religion, la philosophie et les sciences appliquées. Les cartes et les jeux de hasard étaient en vogue dans tous les milieux. Le gouvernement subventionnait deux événements religieux annuels, la Fête-Dieu et la Saint-Louis, le patron de la France, marqués par des processions dans toute la ville, des salves d'artillerie et des feux de joie. Tous les ans, au Mardi gras, dernier jour du carnaval avant le carême, se tenaient des réjouissances des plus populaires.

### *L'économie*

La mer plutôt que l'île Royale constituait le véritable arrière-pays de Louisbourg. Par suite de la fondation de la colonie, la pêche sédentaire ou côtière a été rapidement rétablie non seulement dans la capitale, mais dans plusieurs avant-ports le long de la côte atlantique. Aux barques des pêcheurs côtiers, qui rentraient au port tous les jours pour y débarquer leurs prises, on ajouta quelques goélettes semblables à celles de la Nouvelle-Angleterre. Prenant plus de poisson que les pêcheurs côtiers, les bateaux de pêche hauturière ne s'arrêtaient dans la colonie que pour arrondir leurs profits, grâce au commerce de fournitures.

La prospérité de Louisbourg reposait sur la morue. Les exportations de morue représentaient en effet entre 66 et 90 p. 100 de l'ensemble des exportations de la colonie, soit autant que les fourrures à Québec. La concurrence était féroce, notamment en ce qui touche les ressources humaines, qui se faisaient rares. Par de multiples règlements, les pouvoirs publics ont bien cherché à favoriser les propriétaires de pêcheries locales contre les pêcheurs non résidents en matière d'espace riverain et de pratiques d'emploi; ce fut peine perdue. L'importation de poisson de la colonie par la France fut cependant facilitée par la suppression des habituels droits d'accise. Jusqu'à la fin des années 1730, les pêcheries côtières françaises de l'île Royale ont progressé pour atteindre la valeur maximale de trente-six millions de dollars environ (en dollars actuels). La valeur totale des pêches s'établissait au triple de cette somme. Au cours de la décennie suivante, la production des pêcheries sédentaires a chuté en raison d'un changement dans les habitudes de migration de la morue et de la reprise des hostilités, une

situation qui frappera quelque temps après les pêcheries britanniques de Terre-Neuve.

L'émergence de Louisbourg comme principal port de la Nouvelle-France, et quatrième en Amérique du Nord, s'explique notamment par la prospérité croissante du commerce, qui a marqué le début du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'économie des Antilles productrices de sucre était en plein essor. Or, Louisbourg constituait l'endroit idéal pour le transbordement de marchandises sur des navires provenant de France, de Nouvelle-Angleterre, du Canada et des Antilles. Vers 1730, plus de cent-cinquante navires par an accostaient au port de Louisbourg, sans compter les petits bateaux qui se livraient au cabotage. Les ports français donnant sur la façade atlantique constituaient toujours les principaux fournisseurs, qu'il s'agisse du nombre de navires comme du tonnage. Venant pour commercer et pêcher, les bateaux français apportaient à Louisbourg des vivres, du vin, des produits finis et des fournitures destinées tant à l'industrie de la pêche qu'à celle de la construction. Ils rapportaient avec eux du poisson surtout.

Louisbourg permit aux Français de réaliser leur vieux rêve de commerce intercolonial, même s'il semble que celui-ci n'ait pas vraiment suivi le mode triangulaire, Louisbourg servant d'entrepôt où se faisaient les échanges commerciaux. Les Antillais, qui avaient toujours craint de naviguer dans les eaux traîtresses du fleuve Saint-Laurent, trouvèrent, à l'instar des marchands de Louisbourg, le nouvel emplacement plus commode, au point d'y faire deux voyages par année. Les navires antillais transportaient du sucre et du rhum provenant des colonies françaises des îles du-Vent et de l'île de Saint-Domingue, et rapportaient du bois d'oeuvre, de la morue ainsi que d'autres produits alimentaires. L'île Royale devint en outre un marché important pour les produits forestiers et agricoles du Canada, d'autant plus qu'à partir de 1728 celui-ci fut chargé d'approvisionner en farine la garnison de Louisbourg. Les habitants du Canada et de Louisbourg raffolaient du sucre des Antilles et de ses sous-produits, le rhum et la mélasse. Vital pour le Canada, ce négoce ne représentait cependant qu'une faible proportion du commerce d'import-export de Louisbourg.

Depuis les débuts de la colonie, la Nouvelle-Angleterre a toujours été un fournisseur plus sûr et plus important de produits naturels et de matériaux de construction. Ayant prohibé la plus grande partie de ce commerce, les autorités des deux empires fermaient généralement les yeux sur cette activité qui leur était profitable à tous deux. Les besoins de Louisbourg étant très grands, les marchands français n'arrivaient pas à suffire à la demande. Les autorités métropolitaines ont donc autorisé le commerce de bétail, de denrées et de matériaux de construction avec les colonies anglaises. Les marchands de la Nouvelle-Angleterre achetaient à Louisbourg des produits des Antilles (sucre et produits dérivés), qu'ils payaient à des prix inférieurs à ceux de Boston; ils y trouvaient aussi de la morue et des produits finis de

France. Moins nombreux, mais tout aussi essentiels, d'autres échanges commerciaux se faisaient avec les Acadiens de la Nouvelle-Écosse. À son sommet, le commerce avec la Nouvelle-Angleterre, le Massachusetts notamment, représentait près de 20 p. 100 de l'ensemble des échanges commerciaux de la colonie. La contrebande était courante, mais, compte tenu du fait que le commerce avec la Nouvelle-Angleterre était permis et du volume élevé de marchandises qui transitaient dans le port tous les ans, son importance a été exagérée. De façon générale, les fonctionnaires de Louisbourg se sont le plus possible conformés aux règlements en interdisant l'entrée aux marchandises qui concurrençaient les produits du Canada. Dans l'ensemble, les douaniers des colonies anglaises toléraient aussi ce commerce lucratif. Les autorités britanniques ont jugé que ces échanges n'étaient pas illégaux, mais n'en croyaient pas moins qu'il fallait trouver le moyen d'y mettre un terme, afin d'affaiblir la colonie française qu'était Louisbourg.

Comprenant une foule de petits magasins et d'entrepôts, Louisbourg avait un caractère nettement commercial. Concentré dans le quartier longeant le quai, le secteur des affaires bourdonnait d'activités pendant la saison de la navigation, mais somnolait entre les mois de novembre et d'avril. Les gens d'affaires locaux exerçaient leur activité dans divers domaines, comme la pêche, le commerce de gros ou de détail, le courtage maritime, l'approvisionnement de l'État et l'armement de navires. Les marchands de Louisbourg avaient la main haute sur les prises locales. De par la loi, ils étaient les seuls à pouvoir engager des pêcheurs pour la pêche de l'automne. Certains négociants faisaient office d'agents pour de grandes entreprises de France ou de Nouvelle-Angleterre; ce travail d'agent ne représentait toutefois qu'une forme d'entreprise commerciale parmi d'autres. Les milieux d'affaires locaux étaient aussi stratifiés que la société dont ils faisaient partie; cependant, la fortune des plus riches marchands de la colonie ne faisait pas le poids comparativement à celle des négociants métropolitains. Les marchands de Louisbourg étaient propriétaires d'un peu plus d'un quart des navires de commerce ancrés dans le port, mais leurs bateaux étaient plus petits que les long-courriers métropolitains.

Le vaste réseau commercial centré sur Louisbourg permit à la colonie de surmonter les handicaps que lui imposait un environnement improductif. Après l'abandon progressif de l'île par les pêcheurs pour les bancs de morue et le déclin de la pêche côtière à partir de 1740, qui ont provoqué un manque de devises, le commerce avec les Antilles et la Nouvelle-Angleterre s'est fortement accru pour compenser ces changements. En d'autres termes, l'économie de Louisbourg ne s'est pas effondrée à cause de ces fluctuations et la colonie du golfe n'a jamais été forcée de recourir à la monnaie de carte comme à Québec. Cependant, la colonie s'accrochait à la côte et n'influa guère sur l'arrière-pays. De plus, le grand projet qui consistait à faire de l'île

Saint-Jean le grenier de la colonie ne s'est jamais réalisé. À la merci des transports maritimes, le marché de Louisbourg a connu à la fois des pénuries périodiques et de fréquents surplus qui ont provoqué d'après conflits entre les divers marchands concernés. Louisbourg a manqué de vivres à plusieurs reprises, mais lors des deux sièges de la forteresse, celle-ci disposait de réserves de nourriture et de poudre en quantités suffisantes pour résister à l'ennemi.

### *Un pion dans la défense impériale*

La longue période de paix qui est à l'origine de la fondation de Louisbourg a pris fin en 1744, la France et l'Angleterre croisant de nouveau le fer. Conformément à un plan établi dix ans auparavant, les troupes françaises prirent le petit poste de pêche de Canso. Ils assiégèrent ensuite Annapolis Royal, mais ne purent s'en emparer. Du port de Louisbourg, des corsaires français pillèrent un bon nombre de navires marchands anglais, gagnant la première manche de la guerre navale et rapportant un riche butin. Se plaignant de la piètre qualité de la nourriture et du refus de leurs chefs de distribuer le butin pris à Canso, les soldats se mutinèrent. Ils tinrent la ville en otage jusqu'à ce que les autorités réussissent à les maîtriser.

Dans la colonie du Massachusetts, un petit groupe de citoyens dirigé par le gouverneur William Shirley décida d'organiser une expédition par terre et par mer contre la forteresse de Louisbourg. Donnant les raisons militantes en faveur de la prise de celle-ci, les habitants de la Nouvelle-Angleterre (comme les auteurs britanniques devaient le faire plus tard) décrivirent la place forte française en des termes exagérés qui ont beaucoup influé sur ce que les historiens ont par la suite écrit à ce propos. Qualifiant Louisbourg de ville fortifiée, ils soutenaient qu'il fallait prendre ce Dunkerque de l'Amérique septentrionale, qui constituait la clé de tout le continent. Ils réussirent ainsi à convaincre les colonies de la Nouvelle-Angleterre à voter en faveur d'une attaque combinée. Un riche commerçant de Piscataqua (Massachusetts), qui participait activement à la vie politique, William Pepperell, fut nommé commandant de l'expédition. Composée de trois mille hommes, sa troupe s'ébranla sans tarder et arriva à Canso le 15 avril 1745, où elle opéra sa jonction avec l'escadre de la marine britannique sous les ordres du vice-amiral Warren, qui arrivait des Antilles, et avec quelque mille hommes du Connecticut et du New Hampshire.

Les Français s'attendaient à un blocus ou à une attaque par mer, et non à un siège du côté des fortifications terrestres. La mère patrie ne dépêcha que trois bâtiments de guerre dans la colonie pour renforcer ses défenses et contre-attaquer les établissements anglais. Déjà affaiblies par le décès du commandant Du Quesnel à la fin de 1744 et son remplacement par un gouverneur intérimaire, Louis Du Pont Du Chambon, un poltron dont l'indécision coûta cher à Louisbourg, les forces françaises étaient beaucoup

moins nombreuses que les troupes ennemies, comptant 590 soldats à la loyauté chancelante et quelque neuf cents miliciens. De plus, les troupes anglo-américaines furent favorisées tant par la chance que par les lacunes de la forteresse. En effet, à la faveur du beau temps, elles débarquèrent à l'anse de la Cormorandière (Kennington Cove) dans la baie de Gabarus, à quelque cinq kilomètres de Louisbourg. La défense de la ville vacillait. Chargé de repousser les envahisseurs, un faible contingent français dut lui-même battre en retraite. Le faubourg à l'extérieur de la porte Dauphine fut incendié pour priver les assaillants d'abris et de bois de chauffage. En outre, on évacua la batterie Royale parce que les travaux de réfection n'avaient jamais été terminés, ce qui, croyait-on, rendait cette position indéfendable. Malheureusement, comme les canons ne furent pas proprement encloués, l'ennemi les retourna plus tard contre la forteresse, qui était une cible facile à atteindre parce que l'inclinaison du sol et les remparts formaient une sorte d'amphithéâtre au sein duquel la ville était exposée.

Les assaillants étaient animés par l'espoir d'un riche butin ainsi que leur haine traditionnelle des Français et de leur attachement à la foi catholique. Sans l'aide de bêtes de trait, ils traînèrent leurs canons à travers le terrain marécageux qui s'étendait entre leur point de débarquement et Louisbourg. Ils érigèrent des batteries de siège derrière de légers promontoires, exploitant une autre faiblesse des défenses terrestres de la forteresse. Bombardant le flanc du bastion du Roy de même que la batterie et la porte Dauphine, ils ne purent ouvrir une brèche. Hérissée de rochers et protégée par une forte houle, l'île de l'Entrée, plus isolée, présentait un plus formidable déficit aux assaillants, et résista à plusieurs attaques; au cours d'une de celles-ci, soixante soldats anglais furent tués, et cent-seize autres faits prisonniers. Un soldat écrivit plus tard combien il était horrible de voir des hommes tomber, baigner dans leur sang et mourir. Une batterie installée à la pointe de la lanterne, de l'autre côté du port, finit par venir à bout du poste de l'île de l'Entrée.

Dans le camp des Français, le capitaine du port, Pierre Morpain, se chargea de ranimer les troupes. Bien qu'âgé de près de soixante ans, il fit constamment pression en faveur d'une attaque contre les assaillants, dirigea une sortie à l'extérieur de la forteresse, prit en main l'artillerie et encouragea les troupes. La capture du navire de guerre français le *Vigilant* par les Britanniques, après que celui-ci eut imprudemment abandonné sa mission d'approvisionnement de Louisbourg pour se lancer aux troupes d'un corsaire, a marqué un point tournant dans le conflit. Après un siège de plus d'un mois, les troupes anglo-américaines décidèrent de bombarder la ville à coups de boulets rouges pour l'incendier avant de tenter une attaque combinée de la forteresse. La ville fut réduite en cendres et les Français capitulèrent, après avoir tenu pendant près de sept semaines. Les troupes eurent droit aux honneurs de la guerre et furent transportées en France où

les instigateurs de la mutinerie furent exécutés. Bien avant le départ en juillet d'une escadre de cinq navires de guerre chargés de secourir Louisbourg, celui-ci était tombé aux mains des forces anglo-américaines.

Les dirigeants anglo-américains trouvèrent Louisbourg encore plus difficile à administrer que ne l'avaient trouvé les Français. Les soldats de la Nouvelle-Angleterre faillirent se mutiner quand on refusa de leur verser la part du butin qu'ils estimaient leur revenir. En revanche, les marins britanniques eurent droit à de généreuses récompenses prélevées sur les cargaisons de navires français, qui étaient entrés dans le port en toute confiance, car les occupants avaient laissé délibérément flotter le fleurdelisé au lieu de hisser leurs couleurs. Quelques soldats anglais forcèrent un bateau de Louisbourg à les conduire chez eux au New Hampshire et au Connecticut. En outre, une épidémie, qui se propagea ensuite à Boston, décima les troupes de la Nouvelle-Angleterre durant leur premier hiver à Louisbourg. Près de mille deux cents hommes moururent, soit douze fois plus que pendant le siège. Quant aux autres, leur état de santé laissait à désirer en raison des piètres conditions du logement, de vêtements tombant en loques et d'une consommation abusive de rhum.

La France ne pouvait se résoudre à laisser Louisbourg aux mains des Anglais. En 1746, l'infortunée armada du duc d'Anville prit la mer en direction de la Nouvelle-Écosse. Retardée par le manque de vent, ravagée par la maladie et dispersée par un ouragan, la plus grande flotte jamais nolisée en France pour les affaires du Canada n'a pas pu atteindre son objectif. Il n'empêche que, conjugué à d'autres facteurs, cet échec a sauvé Québec d'une offensive britannique. Des négociations de paix se déroulèrent l'année suivante. Les Britanniques savaient que les Français voudraient à tout prix récupérer Louisbourg. En vertu du traité d'Aix-La-Chapelle (1748), l'Angleterre rétrocéda Louisbourg à la France en échange de l'abandon par celle-ci de ses conquêtes dans les Pays-Bas. L'Angleterre versa une compensation financière aux colonies américaines pour l'expédition de 1745 et les pertes de vies humaines qu'elle avait entraînées. La guerre s'internationalisait de plus en plus, tout en devenant plus commerciale.

La seconde occupation de Louisbourg par la France eut lieu au cours d'une période fort mouvementée sur le plan des relations internationales, qui servait de prélude à la reprise des hostilités. La péninsule acadienne fut l'un des deux points stratégiques les plus âprement disputés par les deux puissances impériales en Amérique du Nord. Les Anglais jugèrent essentiel de faire contrepoids à la population acadienne et à la présence française à Louisbourg en fondant, entre autres, la colonie de Halifax en 1749. Par le truchement des missionnaires chez les Micmacs, les administrateurs français de Louisbourg et de Québec répliquèrent en incitant les Micmacs, leurs alliés, à lancer des raids contre les Anglais pour le motif qu'ils violaient leurs territoires ancestraux. Le scalp était monnaie courante, tant chez les

Français que chez les Anglais. L'un des missionnaires français, Jean-Louis Le Loutre, se fit complice de la mort d'un négociateur anglais, pendant que flottait le drapeau blanc : il ordonna aussi aux Micmacs d'incendier le village acadien de Beaubassin pour ralentir l'avance des troupes anglaises. Passé chez les Anglais, pour qui il faisait de l'espionnage, un fonctionnaire français désabusé du nom de Thomas Pichon aida les Anglais à s'emparer du fort Beauséjour dans l'isthme de Chignecto en 1755. C'est dans ce contexte qu'eut lieu la déportation des Acadiens de la Nouvelle-Écosse, qui étaient accusés de déloyauté; amorcée en 1755, cette tragédie fut un des effets de la lutte que se livraient la France et l'Angleterre sur la côte atlantique.

Pendant ces années tumultueuses, les administrateurs de Louisbourg ont perdu un temps précieux en tentant de déterminer quels moyens il convenait de mettre en oeuvre pour renforcer les défenses portuaires. Attirée par la relance des pêches et la croissance du commerce avec la Nouvelle-Angleterre et les Antilles, la population avait augmenté. C'est alors que la guerre d'escarmouches, qui se poursuivait depuis 1750, fit place à la guerre de Sept Ans (la "French and Indian War", comme l'appelaient les colons américains), qui fut déclenchée officiellement en 1756. La stratégie britannique n'avait guère changée par rapport au conflit précédent, sauf sur un point : l'Angleterre était maintenant prête à consacrer davantage de ressources au théâtre nord-américain, tout comme la France. La garnison de Louisbourg fut renforcée de soldats réguliers, de coûteux travaux de réfection furent entrepris à la forteresse et une deuxième compagnie d'artilleurs fut mise sur pied. Les Français se livrèrent de nouveau à de très lucratives activités de piraterie. En 1757, la France dépêcha à Louisbourg une flotte supérieure à celle que l'Angleterre rassembla à sa nouvelle base navale de Halifax. Si l'escadre française avait saisi l'occasion pour attaquer au lieu de se ranger dans le port de Louisbourg, le déroulement de la guerre aurait peut-être été très différent. Cependant, la supériorité navale momentanée de la France a eu pour conséquence de retarder d'un an l'assaut, qui était inévitable. La prudence régnait dans les deux camps.

L'issue de la bataille, qui eut lieu en 1758, était loin d'être certaine, malgré l'écrasante supériorité des troupes britanniques. La présence de bâtiments français dans le havre, qui avaient pu rallier Louisbourg à temps, rendit la place imprenable par voie de mer. Comme en 1745, les Britanniques durent tenter un débarquement, mais il leur fallut cette fois affronter les troupes françaises, qui étaient disséminées à l'est et à l'ouest de la ville. Dans la baie de Gabarus, dont la plage était jonchée de broussailles impénétrables, les Français s'étaient retranchés dans des positions de défense armées de canons. Les brumes et la forte houle ont dans un premier temps retardé l'offensive. Dès le départ, le débarquement semblait voué à l'échec. Les barques se fracassaient sur le roc sous le feu nourri des Français. L'ardeur des envahisseurs ne fut pas tempérée par la vigueur de la riposte française.

“Qui n’irait pas en enfer pour entendre pareille musique, ne serait-ce qu’une demi-heure?” s’écria un soldat britannique qui, commettant l’imprudence de se dresser dans sa barque, fut tué d’un coup de fusil. La chance et la vivacité d’esprit vinrent à la rescousse des Anglais. Le brigadier général James Wolfe, qui commandait l’un des trois détachements britanniques, remarqua que plusieurs de ses bateaux dérivèrent dans un secteur protégé du feu ennemi par un rocher peu élevé. Il en profita pour établir une tête de pont. Le commandant français hésita; prises d’assaut, ses troupes se dispersèrent et coururent se réfugier dans la ville. Dans ce combat sanglant qui fit plus de 225 tués et blessés, les assaillants massacrèrent et scalpèrent des Indiens, ces alliés honnis des Français.

Le second siège de Louisbourg fut à bien des égards une répétition du premier, sauf pour quelques différences notables. Composées de treize mille hommes, sans compter le personnel marin, les forces britanniques étaient beaucoup plus puissantes et ne comprenaient que quelques miliciens de la Nouvelle-Angleterre. Les assaillants étaient quatre fois plus nombreux que les assiégés. À la différence du camp britannique où les relations entre le vice-amiral Edward Boscawen et le major général Jeffrey Amherst étaient cordiales, l’harmonie était loin de régner au sein du commandement unifié français. Les navires de guerre français restèrent dans le port jusqu’à ce que les batteries de siège anglaises atteignissent le magasin à poudre de l’un d’entre eux et le fissent sauter. Trois navires brûlèrent, et deux autres furent pris par les Britanniques en tentant d’échapper aux flammes. La défense inspirée de Jean Vauquelin, engagé par la marine marchande pour faire la guerre, contrastait vivement avec la timidité affichée par les officiers de la marine régulière française.

La ville fut de nouveau transformée en un amas de ruines, mais ses fortifications, quoique durement touchées, lui permirent de résister pendant près de sept semaines jusqu’à ce que le gouverneur décide de capituler afin d’épargner la population. Louisbourg tombait ainsi pour une deuxième fois aux mains des Anglais. L’année suivante, il servit de base d’opérations pour une plus grande offensive encore contre Québec. La valeur défensive du havre était incontestable, car il avait retardé d’au moins deux ans l’assaut contre Québec. Ayant acquis la maîtrise des mers, l’Angleterre allait maintenant lui faire jouer un rôle offensif. Les jours de l’empire français au Canada étaient presque comptés.

### *Postface*

Comme les Français avant eux, les Anglais ne tenaient pas à ce que Louisbourg leur échappât. C’est pourquoi, en 1760, les ingénieurs militaires britanniques démolirent ses fortifications. Lors des négociations de paix qui se tinrent l’année suivante, l’intransigeance des Anglais à propos de la question de Louisbourg, voire de la cession de tout abri pour les pêcheurs

français le long de la côte atlantique, poussa la France à s'allier à l'Espagne et à prolonger la guerre d'une année. Au traité de Paris de 1763, cependant, la Nouvelle-France passa pour de bon aux Anglais. La France ne conservait que les petites îles de Saint-Pierre et de Miquelon comme postes de pêche dans l'Atlantique Nord. Louisbourg fut occupé par une petite garnison et une faible population britanniques jusqu'en 1768, où ses troupes furent dépêchées à Boston pour enrayer l'agitation croissante dans les treize colonies américaines. Autrefois si fière, la forteresse disparut graduellement. Ses pierres furent transportées ailleurs où elles servirent de matériaux pour la construction d'autres bâtiments. Quelques fermiers et pêcheurs continuèrent de vivre dans la vieille ville pendant que la nature reprenait ses droits sur la forteresse et l'ensevelissait sous un épais tapis de terre et de verdure. Pendant plus d'un siècle, Louisbourg a sombré dans l'oubli.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'intérêt grandissant pour la préservation des lieux historiques incita le gouvernement canadien à faire l'acquisition, après la Première Guerre mondiale, de terrains situés près de l'ancienne forteresse. Louisbourg fut désigné lieu historique en 1928, mais la décision de reconstituer la vieille ville coloniale ne fut prise qu'en 1961. Des fouilles archéologiques et des recherches historiques approfondies dans les archives du XVIII<sup>e</sup> siècle précédèrent la construction. Le parc historique national de la forteresse de Louisbourg nous rappelle les grands événements qui ont marqué l'histoire nord-américaine ainsi que l'importance que revêtait la région de l'Atlantique Nord pour les puissances européennes sur le plan économique.

## OUVRAGES À CONSULTER

La décision du gouvernement canadien de reconstruire la forteresse de Louisbourg a suscité une foule de recherches historiques, dont une bonne partie des résultats sont toutefois consignés dans des articles de revues historiques, et des rapports d'État non publiés.

L'ouvrage de Christopher Moore intitulé *Visages de Louisbourg* (Saint-Laurent, 1985), qui a remporté un prix, constitue l'introduction la plus facile à lire et la plus accessible à l'histoire sociale de Louisbourg, qui est reconstituée par le truchement de la vie de cinq Louisbourgeois. Dans son livre qui a pour titre *La religion dans la vie à Louisbourg, 1713-1758* (Montréal, 1988), A.J.B. Johnston examine de près l'Église catholique et les services qu'elle assurait à Louisbourg. Portant sur la foi, les moeurs et les coutumes populaires, le dernier chapitre de cet ouvrage est particulièrement instructif. Cet auteur a également écrit *L'été de 1744 : La vie quotidienne à Louisbourg au XVIII<sup>e</sup> siècle* (Ottawa : Parcs Canada, 1983), un compte rendu détaillé de l'année 1744, qui a servi de point de repère pour la reconstitution de la forteresse. L'histoire sociale de Louisbourg a aussi fait l'objet d'un chapitre d'une édition spéciale de la revue *Canada: An Historical Magazine* (1974) 1 (4) consacrée à Louisbourg. L'étude de Blaine Adams, *Lieux historiques. Contributions de la forteresse de Louisbourg. Cahiers d'archéologie et d'histoire n°18* (Ottawa : Parcs Canada, 1978), comprend une description détaillée des casernes du bastion du Roy. Un bon nombre de personnes qui ont vécu à Louisbourg figurent dans le *Dictionnaire biographique du Canada*, vol II-IV.

Les relations entre les Indiens et la colonie de l'île Royale sont décrites dans le livre d'Olive P. Dickason, *Louisbourg et les Indiens : une étude des relations raciales de la France, 1713-1760* (Ottawa : Parcs Canada, 1976) et dans les premiers chapitres de celui de L.F.S. Upton, *Micmacs and Colonists: White-Indian Relations in the Maritimes, 1713-1867* (Vancouver, 1979). La garnison française et la mutinerie de 1744 font l'objet d'une analyse approfondie dans *Les soldats de l'île Royale* (Ottawa : Parcs Canada, 1979), d'Alan Greer.

Dans *Atlantic Empires of France and Spain, Louisbourg and Havana, 1700-1763* (Chapel Hill, 1986), John Robert McNeill traite des points communs et des différences des politiques économiques et des stratégies défensives de ces deux pays européens. Frederick J. Thorpe examine l'administration de la construction d'ouvrages de défense dans la région de l'Atlantique pendant cette période dans *Remparts lointains : La politique française des travaux publics à Terre-Neuve et à l'île Royale 1695-1758* (Ottawa, 1980). Dans "Un air de fort" *Les fortifications de Louisbourg* (deux vol., Ottawa : Parcs Canada, 1984), Bruce W. Fry donne, à l'aide d'abondantes illustrations, une description des ouvrages de défense de la ville

du point de vue historique et archéologique. L'ouvrage *Lieux historiques canadiens. Contributions de la forteresse de Louisbourg. Cahiers d'archéologie et d'histoire n°2* (Ottawa : Parcs Canada, 1971) comprend trois études concernant divers aspects archéologiques de Louisbourg.

Le meilleur compte rendu de l'attaque de 1745 contre Louisbourg se trouve dans le livre de George A. Rawlyk intitulé *Yankees at Louisbourg* (Orono, 1967), tandis que le contexte général est exposé dans un autre ouvrage du même auteur, *Nova Scotia's Massachusetts: A Study of Massachusetts-Nova Scotia Relations 1630-1784* (Montreal, 1973). La synthèse de J.S. McLennan, *Louisbourg: From Its Foundation to Its Fall* (Réimpression, Sydney, 1969), demeure le principal ouvrage de référence sur Louisbourg, les deux sièges de la ville notamment. Le premier tome de la biographie de François Bigot, commissaire-ordonnateur de Louisbourg, par Guy Frégault, *François Bigot : administrateur français* (Ottawa, 1948), comprend aussi une foule de renseignements utiles. Le cadre géopolitique dans lequel s'insère l'histoire de Louisbourg est établi dans les monographies de Dale Miquelon, *New France, 1701-1744* (Toronto, 1987), de G.F.G. Stanley, *New France: The Last Phase, 1744-1760* (Toronto, 1968), de Douglas E. Leach, *Roots of Conflict: British Armed Forces and Colonial Americans, 1677-1763* (Chapel Hill, 1987), de James S. Pritchard, *Louis XV's Navy, 1748-1762* (Montreal, 1987) et de Richard Middleton, *The Bells of Victory: The Pitt-Newcastle Ministry and the Conduct of the Seven Years' War, 1757-1762* (Cambridge, 1985).

Des nombreuses publications de sources premières concernant Louisbourg, celles qui ont paru plus récemment portent sur la guerre et les questions militaires: Julian Gwyn, ed., *The Royal Navy and North America: The Warren Papers, 1736-1752* (London, 1973), Julian Gwyn et Christopher Moore, *La chute de Louisbourg : Le journal du 1<sup>er</sup> siège de Louisbourg... par Gilles Lacroix-Girard* (Ottawa, 1978) et Bernard Pothier, *Course à l'Acadie : Journal de campagne de François Du Pont Duvivier* (Moncton, 1982).

Il n'existe pas encore d'histoire économique satisfaisante de Louisbourg, mais l'étude d'Andrew Hill Clark, *Acadia: The Early Geography of Nova Scotia to 1760* (Madison, 1968) renferme des renseignements utiles. Dans *La pêche de la morue à l'île Royale, 1713-1758* (Ottawa : Parcs Canada, 1984), B.A. Balcom brosse un tableau des pêches morutières à l'île Royale. Enfin, John F. Bosher traite de l'ensemble des échanges commerciaux dans *The Canada Merchants, 1713-1763* (Oxford, 1987).

**Pourquoi avoir construit une forteresse à Louisbourg?  
Comment vivait-on dans une ville fortifiée du XVIII<sup>e</sup> siècle?  
Quel rôle a joué Louisbourg dans le premier empire français?  
Pourquoi les habitants de la Nouvelle-Angleterre enviaient-ils  
autant Louisbourg au point d'en prendre la forteresse en 1745?  
Pourquoi Louisbourg a-t-il été par la suite rendu à la France?  
Pourquoi a-t-il été attaqué une seconde fois et pourquoi ses  
fortifications ont-elles été finalement démolies?**

**Bien documenté, ce guide indispensable de l'histoire de  
Louisbourg répond à ces questions ainsi qu'à une foule  
d'autres. Il constituera pour le profane un tour d'horizon  
intéressant de la vie à Louisbourg fondé sur les plus récentes  
recherches historiques.**