

THORPE, Frederick J., *Remparts lointains. La politique française des travaux publics à Terre-Neuve et à l'île Royale, 1695-1758*. Cahier d'Histoire de l'Université d'Ottawa n° 11, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1980, 194 p. \$6.75.

Yvon Desloges

Volume 35, Number 3, décembre 1981

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/303991ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/303991ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)

1492-1383 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this review

Desloges, Y. (1981). Review of [THORPE, Frederick J., *Remparts lointains. La politique française des travaux publics à Terre-Neuve et à l'île Royale, 1695-1758*. Cahier d'Histoire de l'Université d'Ottawa n° 11, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1980, 194 p. \$6.75.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 35(3), 430–431. <https://doi.org/10.7202/303991ar>

THORPE, Frederick J., *Remparts lointains. La politique française des travaux publics à Terre-Neuve et à l'île Royale, 1695-1758*, Cahier d'Histoire de l'Université d'Ottawa n° 11, Ottawa, Éditions de l'Université d'Ottawa, 1980, 194 p. \$6.75

Version française abrégée d'une thèse de doctorat, l'étude de Frederick J. Thorpe porte sur le poste de Plaisance et la forteresse de Louisbourg en fonction de ce qu'il conviendrait de nommer «l'industrie des forteresses». Louisbourg (1720-1758) et auparavant Plaisance (1695-1713) doivent leur raison d'être aux pêcheries et, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, au commerce. «La stratégie militaire, écrit l'auteur, importe moins dans la construction de Louisbourg...». Sans doute les revenus commerciaux anticipés justifient-ils les sommes importantes consacrées à ces constructions: de 1701 à 1710, Plaisance draine, en moyenne, annuellement 18 000 livres du budget accordé à la colonie; quant à Louisbourg, la métropole y consacre, au total, plus de quatre millions de livres, ce qui représente de 0,1% à 2,2% annuellement des crédits totaux du ministère de la Marine. Les fonds considérables dévolus à ces entreprises exigent une administration serrée et contrôlée. À Louisbourg, les attributions du gouverneur, du commissaire-ordonnateur et de l'ingénieur en chef font l'objet de délimitations précises afin de répartir les pouvoirs, sans pour autant assurer la prévention d'abus.

Des entrepreneurs métropolitains construisent Louisbourg; ce n'est qu'en 1753 qu'un entrepreneur local, Claude Coeuret, passe un contrat «provisoire» pour les travaux de reconstruction. La main-d'oeuvre provient en très grande partie de la métropole par le biais d'engagements ou des troupes de la garnison, puisque «le Canada n'a pas de réserve d'ouvriers qualifiés où l'on aurait pu puiser». Quant aux matériaux utilisés, la plus grande part provient de la métropole, de même que du milieu environnant ou encore de la Nouvelle-Angleterre, et très peu du Canada, car le «système de transport fait défaut». En somme, il s'agit d'une «entreprise essentiellement européenne» et, à ce compte, fort différente de celles du Canada.

Selon cette perspective, deux points méritent d'être soulignés. Quoique cela traduise une intention métropolitaine, comparer les crédits

alloués aux fortifications de Plaisance et du Canada, peut s'avérer trompeur. D'une part, il s'agit de deux colonies très différentes, tant au niveau de la main-d'oeuvre que des matériaux disponibles. D'autre part, il s'agit de crédits et non de déboursés, du moins pour le Canada. L'analyse des débours qu'occasionnent les seules fortifications de Québec à la même période démontre que les crédits budgétaires s'avèrent plus souvent sous-estimés.

Cette comparaison avec des entreprises similaires au Canada conduit également à s'interroger sur l'absence d'entrepreneurs canadiens, à Louisbourg tout au moins. Que la main-d'oeuvre spécialisée et le système de transport canadien aient fait défaut avant 1720, soit. Tel n'est plus le cas après cette date. L'argument invoqué au sujet du transport des matériaux (possiblement à la suite de la soumission de Jean Maillou) n'est qu'un prétexte puisqu'on apprend que la métropole «assure fréquemment le transport à sa charge» par la suite. En conséquence, on serait en droit de soulever la question à savoir jusqu'à quel point le ministère de la Marine, et non «les personnalités locales», ne cherche-t-il pas à favoriser le lobby des entrepreneurs français au détriment des Canadiens?

Certes il aurait été intéressant d'établir des comparaisons avec les places fortes métropolitaines, comme le suggère l'auteur dans son avant-propos, et même celles du Canada, oserions-nous ajouter. Mais toute étude comparative ne doit-elle pas disposer à sa source de bonnes monographies? Celle de Thorpe en constitue un jalon important.