

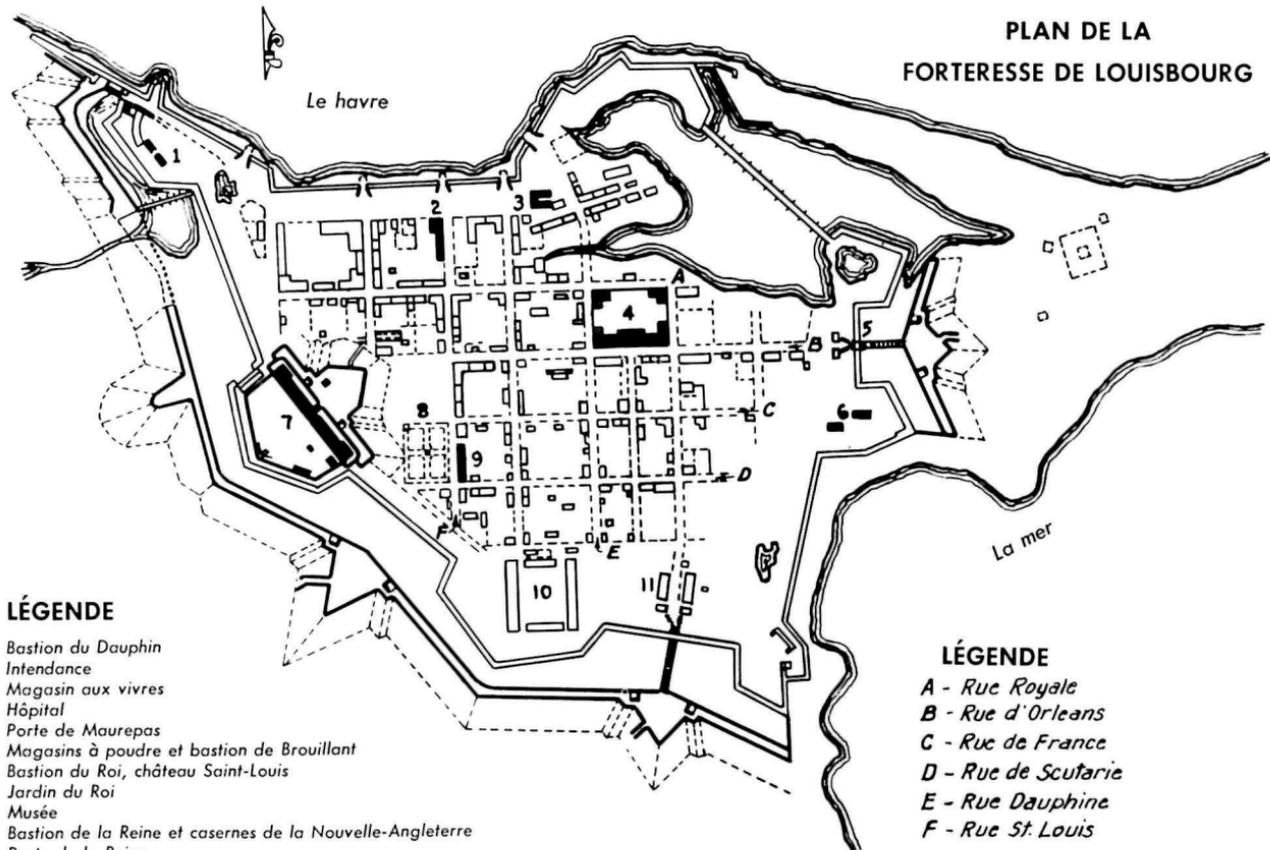
Parc historique national de la forteresse de Louisbourg

NOUVELLE-ÉCOSSE

PLAN DE LA FORTERESSE DE LOUISBOURG

Le havre

La mer



LÉGENDE

1. Bastion du Dauphin
2. Intendance
3. Magasin aux vivres
4. Hôpital
5. Porte de Maurepas
6. Magasins à poudre et bastion de Brouillant
7. Bastion du Roi, château Saint-Louis
8. Jardin du Roi
9. Musée
10. Bastion de la Reine et casernes de la Nouvelle-Angleterre
11. Porte de la Reine

LÉGENDE

- A - Rue Royale
- B - Rue d'Orleans
- C - Rue de France
- D - Rue de Scufarie
- E - Rue Dauphine
- F - Rue St. Louis

PARC HISTORIQUE NATIONAL DE LA FORTERESSE DE LOUISBOURG

Par

KATHARINE McLENNAN

Conservateur honoraire du

MUSÉE DE LOUISBOURG



Publié avec l'autorisation de
l'honorable Arthur Laing, C.P., B.S.A.,
ministre du Nord canadien et des Ressources nationales

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1965

Voici l'historique des quarante-sept années d'existence de Louisbourg, la place forte française du Cap-Breton.

Avant la conclusion du traité d'Utrecht, en 1713, Louisbourg portait le nom de Havre à l'Anglais, parce que l'endroit était le lieu de rendez-vous des pêcheurs anglais. Ceux-ci traversaient l'Atlantique, bon an, mal an, pêchaient la morue sur les bancs, entraient au port afin de saler leur prise, et partaient ensuite pour revenir l'année suivante. Les pêcheurs espagnols fréquentaient la baie des Espagnols (Sydney-Harbour) aux mêmes fins, tandis que les Français se réunissaient à Sainte-Anne. Étant donné qu'au moins cinq ou six cents bateaux des trois nations pêchaient dans ces eaux et entraient au port, il était très nécessaire, pour le maintien de la paix, qu'ils fussent séparés et il semble qu'on ait pris et respecté unanimement cette disposition judicieuse. Le seul souvenir de cette époque est le canon du 16^e siècle se chargeant par la culasse.

En raison des victoires de Marlborough et du prince Eugène sur Louis XIV dans la guerre de la succession d'Espagne, l'Angleterre était en posture favorable lorsque le traité de paix fut négocié. Les articles 12 et 13 énoncent « que toute la Nouvelle-Écosse, ou l'Acadie . . . l'île de Terre-Neuve, y compris les îles voisines . . . la ville et la forteresse de Plaisance . . . appartiendront de droit, dorénavant, à la Grande-Bretagne. Mais l'île du Cap-Breton appartiendra de droit désormais au roi de France, qui aura le droit d'y fortifier tout endroit qu'il jugera à propos. » Cela signifiait que le long de toute la côte de l'Atlantique, le Cap-Breton serait la seule possession française, un petit avant-poste protégeant les seules voies de communication avec le Canada — le golfe et le fleuve Saint-Laurent. L'avant-poste exigeait les meilleures fortifications possibles, et ces dernières devaient être construites dans un havre qui conviendrait aux pêcheurs. L'avant-poste devait aussi servir de port de transbordement pour les produits de la France et des Antilles.

Auparavant, trois colonies du Cap-Breton avaient eu une existence passagère et malencontreuse: celles de Lord Ochiltree à La Baleine, du capitaine Daniel à Sainte-Anne et de Nicolas Denys à Saint-Pierre. Cette dernière eut la plus longue durée et le plus de succès. Les Français songèrent à Sainte-Anne, où se trouvaient de bonnes terres et d'épaisses forêts, mais la baie gelait en hiver et elle était éloignée des pêcheries. La baie des Espagnols, bien qu'elle constituât un magnifique port, gelait aussi et l'entrée était trop vaste pour que les canons de l'époque pussent la protéger; on ne put trouver qu'au Havre à l'Anglais une entrée étroite protégée par une île et un port accessible tout l'hiver et situé à proximité des pêcheries; on constate que ces avantages étaient contrebalancés par divers inconvénients: brouillard, terrain rocailleux, forêt composée d'épinettes de petite taille, et absence de bois dur dans le voisinage.

Cette question importante ne fut pas réglée hâtivement. En 1713, 180 colons, la plupart des pêcheurs, furent transportés de Plaisance, que les Français évacuaient conformément aux conditions du traité, et débarqués au Havre à l'Anglais, mais cet endroit ne fut pas définitivement choisi avant 1719. Dans l'intervalle, son nom, devenu tout à fait inapproprié, fut changé en celui de Louisbourg, et l'on baptisa l'île du nom de «Royale». Philippe Pastour de Costebelle vint de Plaisance pour occuper le poste de premier gouverneur.

Les ingénieurs Verville et Verrier établirent les plans des fortifications, lesquelles furent construites par des entrepreneurs qui embauchèrent les soldats pour l'exécution des travaux. Bien qu'on en jugeât le prix élevé — Louis XV déclara qu'il s'attendait de voir, un bon matin, les murs s'élever au-dessus de l'horizon — 10 millions de dollars en monnaie de notre époque ne semblent pas un montant excessif. On apporta de France de la pierre de Caen qu'on employa pour les ouvrages en pierre taillée, et l'on apporta aussi de la brique de France jusqu'à ce qu'on eût découvert de l'argile à brique à Catalogne et à Miré.

Le pourtour du mur à partir de la porte du Dauphin ou de l'Ouest, du côté du havre, jusqu'au demi-bastion de la Princesse, du côté de l'Atlantique, renfermait une superficie de 57 acres.

Le château Saint-Louis, ou bâtiment de la Citadelle, dans la gorge du bastion du Roi, avait 360 pieds de longueur et comprenait le logement du gouverneur, la chapelle, les quartiers des officiers et les casernes. Plusieurs des objets exposés dans les vitrines du musée proviennent du fossé à sec qui longeait le bâtiment du côté de la ville. On trouva dans ce fossé quatre squelettes, émouvants souvenirs du second siècle. Deux des squelettes étaient de soldats qui s'étaient accroupis pour s'abriter près des piliers sous le pont-levis. A côté d'eux on trouva des boutons, des pièces de monnaie, du galon et une garde d'épée. Un autre squelette gisait tout près, sous le mur de la Citadelle. Les soldats avaient dû être cernés lors de l'incendie et de l'écroulement du bâtiment au cours du second siècle.

L'hôpital avait 280 pieds de longueur; il comprenait un grand jardin ainsi qu'une boulangerie et une buanderie installées dans de petits bâtiments distincts. La direction en fut confiée à quatre Frères de la Charité venus de Paris en 1716. Les Sœurs de la Congrégation avaient un couvent et une école au milieu de la ville. Parmi les objets très peu nombreux découverts au cours de fouilles partielles de l'emplacement il y a quelques années, se trouvaient, comme de juste, une petite croix et un dé à coudre.

Sur les falaises donnant sur l'entrée du havre s'élevait un phare construit de matériaux à l'épreuve du feu. Cette belle tour, qui comportait les derniers perfectionnements de l'époque dans le domaine de la construction de phares, fut en grande partie démolie par les bombardements de la batterie de l'île en 1758. On peut voir dans le phare moderne actuel une intéressante plaque de plomb découverte en 1923 au cours des travaux de creusage des fondations.

La ville, formant une petite entité compacte, possédait un dépôt de charbon, un marché au poisson, une glacière, une boulangerie, un «billard», c'est-à-dire une taverne où l'on pouvait jouer au billard, une prison dans le bâtiment de la Citadelle, et au moins un magasin où l'on vendait des articles pour les dames.



Partie de la muraille entourant les fortifications, montrant diverses phases des travaux de reconstruction en cours. A gauche, on voit les pierres d'angle équarries et la muraille complètement restaurée; à droite de l'angle de la muraille, le mur à noyau central de béton, paré de pierre de taille; au delà de l'abri qui recouvre les casemates du bastion du Roi, on aperçoit la muraille primitive.

En moyenne, cent cinquante bâtiments, sans compter les bateaux de pêche, venaient chaque année à Louisbourg des ports voisins, Gaspé et Québec, de la Nouvelle-Angleterre, de la Guadeloupe, de Saint-Domingue, de la Martinique et de France. La saison de navigation se terminait à l'automne, et l'on n'entreprenait guère de longs voyages en hiver. La ville de Louisbourg exportait de la morue et du saumon, de l'huile de poisson, du charbon, quelques fourrures et des madriers de chêne, et elle faisait un gros commerce de réexportation de rhum, de mélasse, de café et de tabac. Tout ce dont la ville avait besoin, y compris la majeure partie de sa nourriture, était apporté d'outre-mer. Une liste des importations pour l'année 1752 mentionne tant d'aunes de drap importées de Montauban dans le sud de la France, et l'on peut voir au musée un plomb marqué «Inspection de Montauban» qui avait sans doute été jadis fixé au drap.

En 1739, Isaac-Louis Forant, officier de marine, fut nommé gouverneur, et François Bigot lui fut adjoint en qualité de «Commissaire-ordonnateur». Il est intéressant de signaler, vu la conduite ultérieure de Bigot comme intendant du Canada, que durant ses premières années à Louisbourg il fut un fonctionnaire excellent et dévoué au bien public. Forant et lui ne manifestèrent nullement la jalousie ou l'humeur querelleuse si communes à Louisbourg entre les divers fonctionnaires et officiers; mais au contraire les deux hommes se consultaient et travaillaient ensemble en bon accord. Malheureusement, Forant mourut de pneumonie au mois de mai 1740. Bigot continua de développer les ressources de la colonie, mais avant de partir pour la France en 1745, il avait commencé à s'enrichir par des moyens suspects. L'année suivante il fut chargé d'armer la flotte du duc d'Anville.

En mars 1744, après trente et un ans de paix, la France déclara la guerre à l'Angleterre et elle envoya un voilier rapide avertir ses colonies. L'Angleterre fit sa déclaration de guerre presque un mois plus tard et tarda à annoncer la nouvelle, de sorte que cette dernière ne parvint à Boston qu'au commencement de juin.

Dans l'intervalle, DuQuesnel, gouverneur de Louisbourg, envoya une expédition dirigée par DuVivier, son commandant en second, avec mission de détruire Canso et de capturer Annapolis. Canso était un florissant village de pêche situé à l'extrême pointe orientale de l'Acadie. Il était protégé par un petit blockhaus où l'on avait placé quatre-vingts soldats en garnison. Vu que le détachement français comptait soixante-dix soldats et trois cents miliciens, Canso se rendit et la population fut amenée en captivité à Louisbourg.

DuVivier ne réussit pas à prendre Annapolis, mais la destruction de Canso eut pour effet de ruiner les pêcheries et de rompre les communications avec Terre-Neuve, et la présence d'une foule de corsaires français au large des côtes de la Nouvelle-Angleterre suscita tant de clameurs en Acadie et alarma tellement la Nouvelle-Angleterre qu'une expédition contre Louisbourg, dont il était question depuis quelque temps, sembla être devenue nécessaire. On ne sait pas au juste qui fut l'initiateur du projet, mais les premiers animateurs furent le juge Auchmuty, le colonel William Vaughan, du New-Hampshire,

et le colonel John Bradstreet. William Shirley, avocat de Londres qui, après un séjour de dix ans seulement au Massachusetts, avait été nommé gouverneur, fut dès le début un ardent protagoniste de l'entreprise. Aussitôt que le conseil eut voté son assentiment, il désigna son président, William Pepperrell, au commandement de l'expédition. Pepperrell était un riche marchand du Maine et un officier de la milice.

Au mois de février 1744, Shirley mit le ministère britannique au courant du projet et demanda l'aide d'un détachement naval. Les ministres approuvèrent la proposition et ordre fut donné au commandant de la flotte de l'Atlantique, le commodore Peter Warren, qui était aux Antilles, de faire route vers le nord.

Les cadres de l'armée de terre furent en très peu de temps remplis par des volontaires, la réponse à l'appel démontrant que l'entreprise avait l'entier appui de la population de la Nouvelle-Angleterre. Le 24 mars, l'expédition — 4,000 hommes à bord de dix-neuf transports, accompagnés de vaisseaux provinciaux armés — quitta Boston à destination de Canso. Ils furent immobilisés pendant un mois à cet endroit après qu'on eut appris qu'il y avait des glaces flottantes au large de la côte du Cap-Breton. Le commodore Warren, à bord de son bâtiment commandant, le *Superb*, croisa au large avec sa flotte de huit vaisseaux de guerre, afin d'empêcher tout bâtiment français d'atteindre Louisbourg. Dès qu'on eut appris que les côtes étaient libres de glaces, l'expédition se mit en route et, le 30 avril, elle entra dans la baie de Gabarus où les provinciaux aperçurent pour la première fois les clochers de Louisbourg dans le lointain.

Dans l'intervalle, à Louisbourg, DuQuesnel était mort et DuChambon lui avait succédé au poste de gouverneur. Au mois de décembre de l'année précédente, la compagnie suisse de Karrer, comptant une centaine d'hommes, s'était mutinée, entraînant avec elle les six compagnies de l'infanterie de marine française. La révolte avait été déclenchée par les arriérés de paiement relatifs aux travaux de fortification et la pénurie du bois de chauffage, de vêtements et de nourriture. On fit droit aux réclamations des mutins, mais au cours de l'hiver et du printemps ces derniers furent, d'une façon plus ou moins ordonnée, en possession de la ville, leurs officiers n'osant donner que

les ordres relatifs aux services courants. Dès qu'apparut la flotte ennemie dans la baie de Gabarus, DuChambon harangua les révoltés, leur promettant le pardon s'ils rentraient dans leur devoir. Ils consentirent et se conduisirent bien durant tout le siège. On peut relever le fait qu'à leur retour en France, en dépit des promesses qui leur avaient été faites, plusieurs des meneurs furent pendus.

La flotte de transports avait à peine jeté l'ancre que le débarquement commença. Les embarcations atterrirent près de la pointe Plate et plusieurs centaines des provinciaux avaient pris pied sur la côte avant l'arrivée d'un petit détachement de Français et d'Indiens qui avait reçu ordre de les combattre. De la Boularderie, le commandant français, fut blessé deux fois et fait prisonnier, et seize autres combattants français furent tués avant que le détachement se repliât sur la ville, brûlant sur son passage les maisons situées en dehors des murs.

Le camp des miliciens de la Nouvelle-Angleterre à la pointe Plate et l'endroit où eût été possible une attaque effective contre Louisbourg étaient séparés par une bande de terrain marécageux de trois milles, d'affleurements rocheux couverts de peuplements épais d'épinettes obstrués d'arbres abattus. Les Français étaient convaincus de l'impossibilité de transporter des canons sur un tel terrain — mais, au prix d'efforts surhumains, les Anglais réussirent à accomplir cette tâche. Les provinciaux tentèrent d'abord de traîner les canons sur leurs roues, mais les pièces s'embourbaient presque complètement dans les marécages. Ensuite, on fit des traîneaux en bois de seize pieds de longueur et de cinq pieds de largeur, sur lesquels on plaça les canons que l'on réussit à transporter à force de bras jusqu'à portée des murs. Les soldats portèrent la poudre, les boulets et les provisions sur leur dos.

Le premier événement du siège fut la prise de la batterie Royale. Cet ouvrage de forme bizarre, comportant deux tours hautes de soixante pieds, à l'épreuve des bombes, faisait face à l'entrée du havre et une étendue d'eau d'environ un mille le séparait de la ville. Les Français décidèrent hâtivement de l'abandonner le jour même du débarquement et ils enclouèrent les canons. Le 2 mai, quelques hommes du colonel Vaughan remarquèrent qu'aucune fumée ne s'échappait des cheminées de la batterie et, constatant que cette dernière avait été

évacuée, ils l'occupèrent. Comme ils n'avaient pas de drapeau, un des soldats cloua au mât sa tunique rouge. Quatre vaisseaux venus de la ville lancèrent un assaut qui fut repoussé et les armuriers, au moyen d'outils convenables, commencèrent immédiatement à dégager les canons encloués.

Au cours des jours suivants, on érigea cinq batteries dont le feu devait être dirigé contre le bastion du Roi et la porte du Dauphin et l'on somma formellement la ville de se rendre, mais DuChambon rejeta, il va sans dire, cette sommation.

Pendant toute la durée du siège, des troupes de reconnaissance de provinciaux parcoururent la région, détruisant tous les établissements de colons. Elles étaient parfois attaquées par des Français et des Indiens, mais le plus souvent elles revenaient saines et sauvées avec des prisonniers et du butin. Les bâtiments de la flotte croisaient au large de Louisbourg, poursuivant les vaisseaux ennemis et faisant une capture de temps à autre.

Le 20 mai, le succès de l'expédition balançait: aucune brèche n'avait été pratiquée dans les fortifications, l'approvisionnement de poudre baissait, et beaucoup d'hommes étaient malades. A Louisbourg la situation était à peu près semblable en ce qui concernait les munitions et la maladie. Les deux camps avaient besoin d'une aide immédiate pour réussir l'un à prendre et l'autre à défendre la ville. L'arrivée de secours était imminente car le *Vigilant* se dirigeait vers Louisbourg. Il portait 64 canons et avait à son bord cinq cents hommes. Il en était à son premier voyage de Brest et transportait tant de munitions et d'approvisionnements que l'on ne pouvait se servir des canons de la rangée inférieure. Au large de la côte, le navire français rencontra et poursuivit le *Mermaid*, portant 40 canons, mais il dut bientôt s'enfuir devant le *Superb*, l'*Eltham*, le *Mermaid* et un vaisseau provincial. Le capitaine Maisonfort, qui commandait le *Vigilant*, combattit jusqu'à ce que son vaisseau fût devenu désarmé et que 60 membres de son équipage eussent péri, après quoi il baissa pavillon. Le *Mermaid* remorqua ensuite jusqu'à la baie de Gabarus le vaisseau qui, malgré ses avaries, constituait une prise d'une grande valeur. Les historiens sont d'avis que le siège eût été levé si Maisonfort n'avait pas téméraire-

ment dévié de son cours afin de poursuivre le *Mermaid* mais avait réussi plutôt à atteindre Louisbourg. Cette capture ranima considérablement le courage des provinciaux et les aida matériellement.

La batterie de 39 canons installée dans l'île fermait efficacement le havre aux vaisseaux ennemis et les forçait à se tenir à distance. Sa capture fut jugée assez importante pour décider le conseil de l'Armée à hasarder une attaque par surprise en bateau au cours de la nuit. La petite île rocheuse est située dans un lieu où se brisent les lames de fond, et il n'existe qu'un endroit où l'atterrissage soit possible et seulement par temps calme. La première tentative eut lieu dans la nuit du 23 mai, qui se trouva éclairée comme le jour par la lune et les aurores boréales et il n'y eut pas de descente. La seconde tentative eut lieu dans la nuit, trois jours plus tard, et elle fut entreprise par 400 volontaires qui choisirent leurs officiers. On dit qu'au moment où les bateaux approchaient de l'île un soldat réclama un ban et alerta les Français. Même contre une garnison alertée et en face de forts brisants, on fit un débarquement et un violent combat s'ensuivit, mais à quatre heures du matin les agresseurs durent battre en retraite après avoir essuyé la perte de 189 hommes morts, blessés ou faits prisonniers. Toute l'armée fut terriblement déprimée et presque paralysée par la défaite et les pertes qu'elle avait occasionnées.

Au cours des derniers jours de mai, une batterie établie au phare, en un point plus élevé, dirigea son feu directement sur l'île, à une distance d'un demi-mille seulement. Cependant, ce ne fut pas avant le 15 juin que l'on parvint à faire taire les canons. Ce jour-là, des dix-neuf boulets lancés par le «Gros Mortier», dix-sept tombèrent à l'intérieur du petit fort, l'un d'entre eux touchant la poudrière. Une des batteries bombardant la ville avait pu s'avancer jusqu'à 250 verges de la porte Ouest. Les boulets avaient ouvert de larges brèches dans les murs à divers endroits et toutes les maisons étaient endommagées.

Le 15 juin, l'armée était équipée et prête à livrer l'assaut aux murs, et les vaisseaux au branle-bas attendaient dans la baie de Gabarus le moment de se frayer un passage vers le port, lorsque DuChambon arbora le drapeau parlementaire demandant une suspension d'armes

pour la discussion des conditions de capitulation. Les termes que l'on trouva finalement acceptables stipulaient, notamment, que les civils seraient transportés en France avec leurs biens tout en continuant dans l'intervalle à occuper leurs habitations sous sauvegarde; que les soldats seraient immédiatement placés sur des vaisseaux et éloignés de la ville et que tous les soldats malades et blessés recevraient «de bons soins». Toutefois il n'en fut pas ainsi. On ne put empêcher le pillage, et l'espace disponible à bord des vaisseaux était si limité que les civils ne purent apporter que très peu de leurs biens, de sorte qu'il leur fut impossible de profiter de cette concession que comportaient les termes de la capitulation.

Le lundi 17 juin, par un jour de vent modéré et de brume légère, le drapeau anglais flotta dans l'île de la Batterie et à deux heures de l'après-midi les bâtiments de guerre, les vaisseaux armés et les transports entrèrent dans le havre. «Ils offraient un beau spectacle», dit un témoin oculaire.

Vu que la porte du Dauphin, principale voie d'accès vers la ville, était en ruines, les troupes firent leur entrée à quatre heures de l'après-midi, par la porte sud, dite de la Reine. Les troupes françaises furent alignées sur la place d'armes près de la Citadelle et la reddition se fit formellement «selon les convenances et avec dignité».

La belle température qui s'était maintenue durant les quarante-six jours du siège changea immédiatement après la reddition et la pluie tomba pendant plusieurs jours. Pepperrell rapporta que 9,000 boulets et 600 bombes avaient été lancés sur la ville. Les pertes françaises de cinquante personnes tuées et de quatre-vingts blessés, semblent faibles et ne représentent probablement que celles des soldats, dont le nombre s'élevait à six cents. Un récit du siège mentionne qu'environ trois cents personnes furent tuées à l'intérieur des murs. Les provinciaux perdirent cent un hommes tués et trente qui moururent de maladie. Leurs lourdes pertes devaient se produire au cours de l'hiver suivant.

En guise de récompense, Warren fut nommé «Admiral of the Blue» (amiral de la haute mer) et sa part du butin capturé durant et immé-

diatement après le siège lui assura la fortune. Pepperrell reçut le titre de baronet, ainsi que Shirley, et on leur conféra à tous deux le droit de lever des régiments, ce qui constituait un privilège lucratif.

Le gouvernement anglais remboursa au complet les Colonies de leurs dépenses qui s'élevaient à 183,000 livres. Cette somme fut divisée entre le Massachusetts, le New-Hampshire, le Connecticut et le Rhode-Island. Le Massachusetts employa sa part à réduire son papier-monnaie.

Warren et Pepperrell passèrent l'hiver à Louisbourg en qualité d'administrateurs conjoints. Il était nécessaire de tenir la force armée de la Nouvelle-Angleterre en service actif jusqu'à ce que des troupes régulières pussent être envoyées pour la remplacer. Il en résulta beaucoup de mécontentement, car les civils enrôlés voulaient retourner chez eux immédiatement, le but de l'expédition ayant été atteint. La situation devint si tendue qu'on fit venir le gouverneur Shirley, qui arriva au mois d'août avec sa famille et Lady Warren. Au mois de septembre les hommes étaient déjà sur le point de se révolter, mais Shirley les harangua et leur promit de porter leur solde à 40 shillings par mois. Le mécontentement s'apaisa et les soldats se mirent sérieusement à la tâche de nettoyer la ville et de réparer les fortifications. Le changement de la vie au grand air à celle des casernes viciées empira encore les fléaux de la fièvre et de la dysenterie, tandis qu'un régime quotidien de porc occasionna le scorbut. Huit cent quatre-vingt-dix provinciaux moururent entre décembre et avril. L'endroit de leur sépulture se trouve en dehors de la porte Maurepas, sur la pointe à Rochefort, où s'élève aujourd'hui un monument érigé par la Société des guerres coloniales.

Au mois de mai 1746, les régiments de Fuller et de Warburton arrivèrent de Gibraltar et les provinciaux furent renvoyés chez eux. En juin, Warren et Pepperrell partirent et le commodore Charles Knowles devint gouverneur.

L'été se passa sans incidents. Toutefois, on apprit que la France équipait une grande flotte pour reprendre Louisbourg. Sous le commandement du duc d'Anville, grand aristocrate qui, dès sa jeunesse,

avait obtenu d'importantes nominations navales sans jamais avoir été marin, la flotte composée de quarante-trois bâtiments de guerre de toutes catégories et de trente transports quitta la France au mois de juin. Tandis que la Nouvelle-Angleterre se réarmait anxieusement et que l'amiral Townsend en mer et Knowles à terre à Louisbourg se préparaient à défendre le Cap-Breton à tout prix, la malheureuse flotte était dispersée par les tempêtes et détruite par les naufrages et les collisions (même la foudre ajouta aux dégâts) et perdait 1,200 hommes par la maladie.

Au mois de septembre, quelques bâtiments et transports à bord desquels le scorbut sévissait, entraient lentement dans la baie de Chibouctou. Le duc mourut d'apoplexie et fut enterré dans l'île connue plus tard sous le nom de Saint-Georges. D'Estournel prit alors le commandement, mais, malade et accablé de responsabilités, il se tua dans un accès de délire. La Jonquière ramena en France les quelques bâtiments qui restaient.

Knowles détestait Louisbourg, trouvant le climat désagréable après celui des Antilles, et il avait exprimé l'opinion que l'île ne valait pas la peine d'être gardée. Peu après, comme en accomplissement de ses désirs, l'île devait être restituée.

En avril 1748, à Aix-la-Chapelle, on signa un traité dont l'article 5 stipule que «toutes les conquêtes qui ont été faites depuis le commencement de la guerre seront restituées sans exception.»

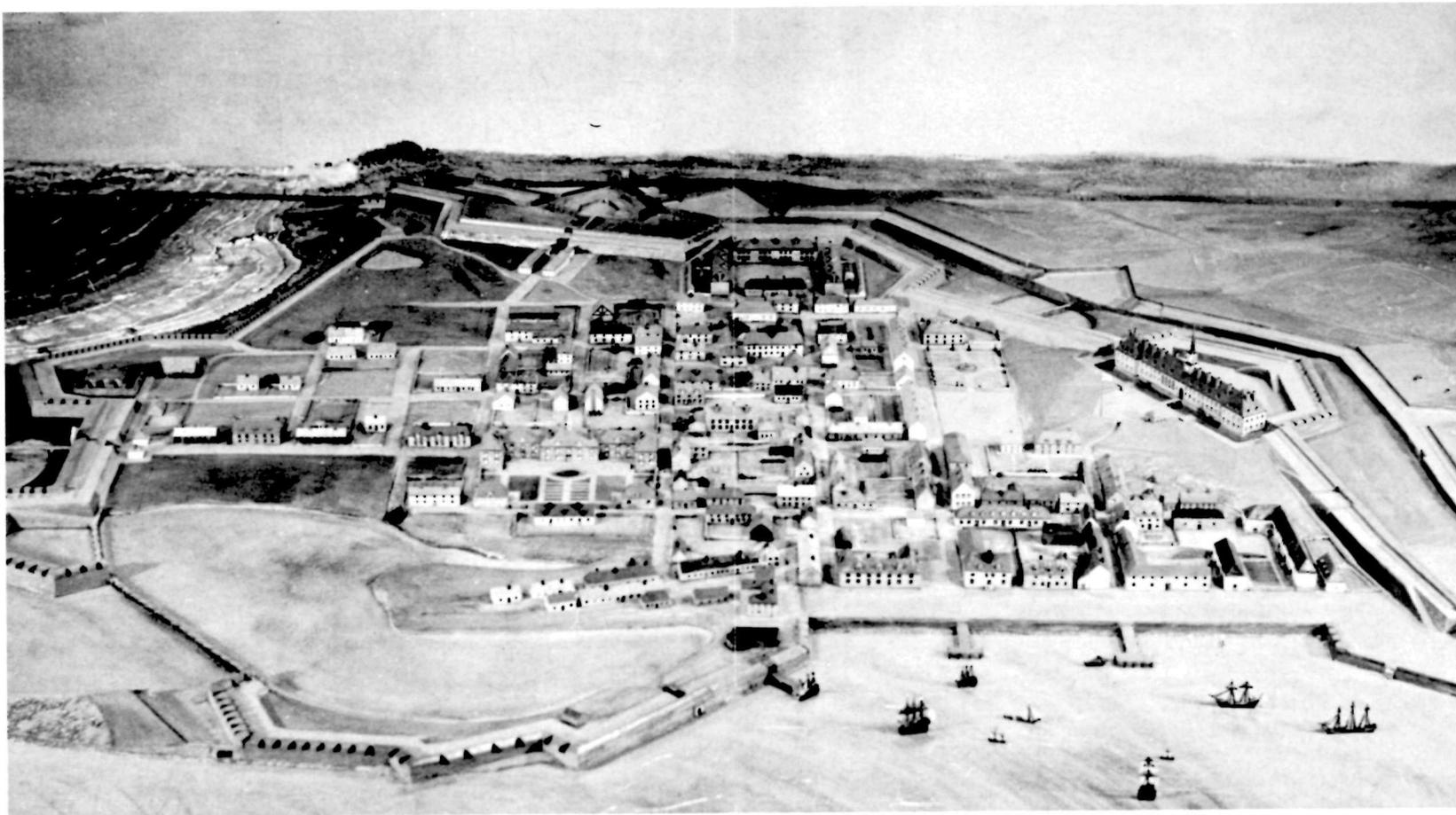
En raison de la grande distance, le transfert de Louisbourg exigeait du temps, et l'Angleterre consentit à envoyer des otages à Paris jusqu'à ce que les Français eussent repris possession de la ville. La population anglaise était très mécontente du traité et mortifiée de ce que l'Angleterre eût eu à donner des otages, mais ses sentiments ne pouvaient se comparer à l'indignation éprouvée par les habitants de la Nouvelle-Angleterre qui étaient courroucés de voir leur conquête, une possession qui sauvegardait leurs intérêts, échangée comme un pion dans une partie d'échecs.

Le 30 juin 1749, le gouverneur français, des Herbiers, capitaine de marine, arriva à Louisbourg. Le colonel Hopson, qui avait succédé à

Knowles, reçut les Français avec grande courtoisie. L'évacuation de la ville fut retardée par suite du manque de vaisseaux anglais, mais avant la fin de juillet toutes les mesures avaient été prises et Hopson remit les clefs à des Herbiers. Le drapeau blanc et or de France flotta une fois de plus au-dessus de Louisbourg. La plupart des anciens habitants revinrent du Canada et même de France. Ils trouvèrent leurs maisons en mauvais état, vu que les Anglais s'étaient surtout appliqués à réparer les fortifications. Durant le reste de l'été, les hommes furent désavantagés par la pénurie de bateaux de pêche, et les nombreuses restrictions concernant le commerce causèrent de grandes privations à la population.

Après avoir livré Louisbourg, le gouvernement britannique se rendit compte de la nécessité d'établir une colonie en Acadie sur les côtes de l'Atlantique, et il choisit la baie de Chibouctou. Lors de la cession de Louisbourg, 1,200 colons, sous la conduite du lieutenant-colonel Cornwallis, descendirent sur le rivage de la baie et fondèrent la ville d'Halifax. Un des premiers actes de courtoisie de Cornwallis envers les Français à Louisbourg fut de rendre le corps du duc d'Anville. Par suite de l'indisponibilité d'un vaisseau anglais, un bâtiment français transporta le corps à Louisbourg où il fut réinhumé en face du maître-autel dans la chapelle de la Citadelle. Un squelette trouvé à cet endroit en 1932 est peut-être celui du duc. Le crâne avait été trépané et nous savons d'après une lettre du chirurgien de la marine qui soignait le duc au temps de sa mort qu'une autopsie avait été faite.

La paix entre la France et l'Angleterre empêcha la guerre ouverte, mais les actes manifestes d'animosité comme celui d'encourager les Indiens à piller les Anglais rendirent misérable la vie des colons durant les quelques années qui suivirent. En 1751, le comte Raymond, major général, remplaça des Herbiers au poste de gouverneur. Sous bien des rapports, dans le civil, Raymond fut un bon gouverneur. Il visita les avant-postes, établit des colons et exprima le désir de construire des routes et des redoutes, mais l'armée s'opposa à ces projets. Le secrétaire du gouverneur était Thomas Pichon à qui l'on doit un récit intéressant sur le Cap-Breton; il fut congédié pour une faute insignifiante et plus tard il devint commissaire au fort Beauséjour, où il



MAQUETTE DE LA FORTERESSE DE LOUISBOURG



Un groupe d'archéologues discute un problème d'ordre technique avant de pousser leurs recherches plus avant.

espionna pour le compte des Anglais, tenant les officiers du fort Lawrence, situé tout près, au courant de tout ce qui se passait sous ses yeux.

La défaite de Washington à Fort-Necessity, en 1755, poussa les Anglais à envoyer le général Braddock en Amérique avec deux régiments. Les Français suivirent cet exemple en envoyant les régiments d'Artois et de Bourgogne à Louisbourg et quatre autres au Canada. Vu que ces renforts étaient plus nombreux que ceux de Braddock, la fièvre de la guerre s'éleva en Angleterre, et l'on confia à l'amiral Boscawen une flotte de 15 vaisseaux, avec mission d'aller croiser dans le golfe et d'empêcher tout bateau français de se rendre jusqu'à Québec ou d'entrer dans le havre de Louisbourg. Toutefois, quatre escadres françaises, dont deux de quatre bâtiments et une de onze,

cette dernière sous le commandement de Dubois de la Motte, arrivèrent à bon port. De la Motte avait reçu instructions de mettre Louisbourg à l'abri de toute attaque et il employa ses matelots et la garnison à construire hâtivement des terrassements dans toutes les petites baies situées à l'est et à l'ouest de Louisbourg, comme l'indique sa carte conservée au musée.

Le personnage qui devait être le dernier gouverneur, le chevalier Drucourt, arriva en 1754. Il trouva les fortifications en mauvais état, un peu à cause de la négligence et aussi par suite du manque de matériaux et d'argent pour leur réfection. Il fit plusieurs sages recommandations à son gouvernement, l'exhortant spécialement à renforcer la garnison et, chose plus importante, à élaborer quelque méthode visant à accroître l'approvisionnement de vivres de la ville, vu que cette dernière ne pouvait se ravitailler que par mer. À cause du blocus annuel dirigé par le commodore Holmes, par Temple West ou par l'amiral Holbourne, seuls quelques navires réussissaient à entrer dans le port, et la population était donc, chaque année, presque réduite à la famine.

En 1757, l'amiral Holbourne croisait au large de Louisbourg dans l'espoir d'attirer la flotte de Dubois de la Motte quand, à la fin de septembre, une terrible tempête dispersa et avaria ses vaisseaux. Le *Tilbury*, portant 60 canons, fit naufrage sur les rochers de Saint-Esprit, au sud de Louisbourg, et le capitaine ainsi que la moitié de l'équipage se noyèrent. Les Français envoyèrent immédiatement du secours aux survivants de crainte qu'ils ne fussent découverts et massacrés par les Indiens. De fait, les Indiens trouvèrent les naufragés sans défense et à demi-morts par suite des souffrances qu'ils avaient endurées, mais ils les traitèrent bien, «Ce qui nous surprit», dit le narrateur français.

Plusieurs des vaisseaux français qui se trouvaient dans le port furent poussés sur la côte par le vent, bien qu'ils fussent affourchés sur quatre ancres, et le *Tonnant*, portant 80 canons, fut sérieusement avarié. Force fut à Holbourne de conduire ses navires à Halifax, et le blocus se trouva donc levé. Dès que le *Tonnant* eut été radoubé, Dubois de la Motte fit voile vers la France.

Bien qu'on se fût battu depuis 1755 tout le long de la frontière séparant les Anglais des Français en Amérique, la guerre ne fut pas déclarée avant le printemps de l'année suivante lorsque Minorque tomba aux mains des Français et que l'amiral Byng fut fusillé «pour ne pas avoir fait tout son possible». Pitt l'aîné vint au pouvoir et, à la différence de la plupart des ministres, il put indiquer les moyens propres à assurer un succès militaire. La réduction de Louisbourg constitua le premier objectif de la guerre en Amérique.

Au printemps de 1758, une flotte de vingt-trois bâtiments sous le commandement de l'amiral Boscawen transporta 14,000 soldats à Halifax. Leurs commandants étaient le major général Jeffrey Amherst et les trois chefs de brigade Whitmore, Lawrence et Wolfe.

James Wolfe, âgé de trente et un ans, avait passé la moitié de sa vie, sauf une année, dans l'armée, car il s'était enrôlé à 16 ans. Il combattit à Dettingen et en Écosse durant la rébellion des Jacobites en 1745. Après la bataille de Culloden, il passa quatre ans en garnison à Glasgow, à Inverness et à d'autres endroits, et il commença à se faire remarquer pour le soin qu'il portait à la santé de ses soldats, mais il était en outre féru de discipline et son régiment était un des mieux exercés de l'armée. Son intérêt et son ambition le portèrent à étudier tout ce qui se rapportait à l'art de faire la guerre et, bien que d'une constitution débile, il avait une forte volonté et un tempérament érigique qui compensaient ce désavantage.

Les forces navales anglaises tentèrent d'empêcher l'envoi de secours à Louisbourg, mais une escadre sous le commandement de Beaussier de l'Isle s'y rendit sans encombre. Ces malheureux vaisseaux portant tous 74 et 64 canons jouèrent un certain rôle dans le second siège; c'étaient le *Prudent*, le *Bienfaisant*, l'*Entreprenant*, le *Capricieux* et le *Célèbre*. Louisbourg comptait beaucoup plus d'hommes qu'en 1745, le nombre de soldats réguliers de la garnison s'élevant à 3,300, en plus de quelques miliciens, mais ce nombre ne pouvait être comparé à l'effectif de l'armée envoyée contre eux. En effet, comme nous l'avons déjà vu, cette dernière comptait 14,000 soldats.

La flotte de cent-huit bâtiments entra dans la baie Gabarus le 2 juin. Les Français avaient fait de leur mieux pour prévenir une répétition du débarquement réussi de 1745. Les terrassements de Dubois de la Motte longeaient la crête de la berge dominant les côtes de la baie. L'anse Cormorandière, ou Kennington, et les pointes Plate et Blanche étaient mieux défendues par des canons, et plus de deux mille hommes gardaient la ligne entière.

Par suite de la mauvaise température, on ne put tenter de débarquer que le 8 juin. Les hommes étaient descendus dans les chaloupes alors qu'il faisait encore nuit. A l'aube, les frégates qui se trouvaient près du rivage ouvrirent le feu et les canons français répondirent. Un peu plus tard, les embarcations de bord quittèrent les navires. Whitmore et Lawrence feignirent de débarquer aux pointes Plate et Blanche tandis que le groupe principal composé des *Fraser's Highlanders*, de l'infanterie légère et des *Rangers* américains, sous le commandement de Wolfe, se dirigea vers l'anse Cormorandière. Les Français retinrent le feu jusqu'à ce que les embarcations fussent tout près pour les balayer ensuite d'une rafale de boulets et de mitraille. On sonna la retraite, mais trois embarcations, dirigées par les lieutenants Hopkins et Brown et l'enseigne Grant, qui se trouvaient à la droite de la ligne d'assaut, firent route vers une grève étroite abritée par un petit promontoire qui les dérobaux regards des Français et ils y débarquèrent. Wolfe les vit et commanda aux occupants de toutes les embarcations d'aller les rejoindre; dans le tumulte, quelques-unes furent défoncées ou chavirèrent, et trente-huit hommes se noyèrent mais, cachés par la fumée des canons, les Anglais mirent pied à terre, se formèrent en rangs et déclenchèrent immédiatement l'attaque. La présence inattendue de l'ennemi qui prenait leurs tranchées en enfilade força les Français à battre en retraite. Ils furent poursuivis par les Anglais jusqu'à portée des canons de la ville. Les Français perdirent plus de cent hommes et les Anglais, de quarante à cinquante.

Le lieutenant-colonel Alexander Murray accompagnait Wolfe et il fut l'un des premiers à descendre à terre. Dans une lettre, conservée au musée, qu'il écrivit à sa femme, à Halifax, il décrit le débarquement. Madame Murray rejoignit son mari plus tard et ils passèrent l'hiver

suivant à Louisbourg. Leur fils, que Wolfe tint sur les fonts baptismaux, naquit à cet endroit.

L'armée campa à la pointe Plate, à l'endroit même où treize ans auparavant, avaient campé les soldats de la Nouvelle-Angleterre. Wolfe apprit bientôt d'un déserteur que la batterie du phare avait été abandonnée. Le 12 juin, il conduisit 1,600 hommes autour du port, par un brouillard épais qui les cachait aux regards des Français et ils campèrent à la batterie. On y apporta des canons par eau, les embarcations atterrissant à l'endroit maintenant connu sous le nom d'anse Wolfe, à l'est du phare. La batterie ouvrit le feu le 19 et, avec d'autres placées autour du havre, elle réussit en quelques jours à faire taire presque complètement les canons de la batterie de l'île et força les navires français à se replier si près de la ville que quelques-uns d'entre eux s'échouèrent.

Drucourt avait espéré que les navires serviraient effectivement de batteries flottantes possédant l'avantage de la mobilité, et qu'ils harasseraient les Anglais et les empêcheraient d'installer leurs canons à des endroits choisis. Un seul navire remplit cette attente — la frégate *Aréthuse* portant 36 canons. Son brave et habile capitaine, Jean Vauquelin, jeta l'ancre au large de Barachois et protégea les abords occidentaux de la ville. Wolfe lui fit l'honneur d'installer une batterie spéciale afin de le déloger. Le capitaine de vaisseau Des-Gouttes, qui avait, dès le début du siège, demandé la permission de retirer les navires, permission que le gouverneur et le Conseil lui avaient refusée, fit alors débarquer ses équipages, ne laissant qu'une petite garde sur chaque vaisseau.

Drucourt savait fort bien que Louisbourg ne pourrait résister que pendant très peu de temps, mais il défendit cette ville de son mieux, secondé par madame Drucourt, qui soutint le moral des troupes en se rendant chaque jour aux murs pour se charger du tir de trois canons. Plus longue serait l'immobilisation des Anglais devant Louisbourg, plus Québec se trouverait à gagner du temps, et qui pouvait prévoir l'importance que pourrait prendre le facteur temps?

Le seul secours du dehors sur lequel les Français pouvaient compter était celui qu'apporterait Boishébert, le fameux chef des Indiens. Des approvisionnements et de la poudre avaient été placés pour lui à un certain endroit sur la rivière Miré, mais le Père Maillard, missionnaire des Micmacs, qui avait quitté Louisbourg, avec tous les Indiens du lieu, le jour même du débarquement des Anglais, était passé par là et avait emporté les approvisionnements, ne laissant rien pour Boishébert et son détachement. Drucourt fut mécontent de cet acte et déçu de la conduite de Boishébert qui, à son arrivée, rôda autour de Louisbourg sans porter un seul coup et disparut au moment de la capitulation.

Le 1^{er} juillet, Wolfe put placer une batterie sur une butte non loin de la porte occidentale. Cette batterie endommagea les murs, démolit le cavalier « inutile » (selon l'opinion de Wolfe) que Knowles avait construit dans le bastion du Dauphin, et tira à portée dangereuse sur les navires. La ville commença à éprouver de fortes pertes; au cours de la soirée du 6 juillet, une bombe tomba sur l'hôpital bondé, tuant un chirurgien et blessant deux Frères de la Charité.

Dans le dessein de détruire les ouvrages avancés des Anglais et de déloger les assaillants de leurs avant-postes, les Français firent trois sorties durant le siège, toutes trois durant la nuit, naturellement. La première eut lieu le 13 juin, la deuxième le 1^{er} juillet, la bataille durant deux heures, et la troisième, effectuée le 9, fut dirigée contre les ouvrages établis au sud de la ville. Les Anglais furent pris à l'improviste et Lord Dundonald fut tué pendant qu'il amenait des renforts. Aujourd'hui, un petit monument marque l'endroit approximatif où il tomba.

Dans la ville, les murs étaient en si mauvais état que les coups de canon tirés par les Français les ébranlaient. Divers édifices et des poudrières, ainsi que les vaisseaux, étaient protégés par des barriques de tabac, dont il y avait grande abondance dans la ville, et qui constituaient du butin de guerre pris aux Anglais avant le siège. Comme les munitions commençaient à manquer, on se servit de ferraille dans les mortiers ainsi que de boulets anglais récupérés. Les Français s'ef-

forcèrent de bloquer le port en coulant cinq navires à son entrée mais cette tentative s'avéra infructueuse.

Le 16, les Anglais refoulèrent l'avant-poste français établi au pont de Barachois et ils élevèrent à la hâte des retranchements à environ deux cents verges de la porte de l'Ouest; l'occupation de cette position extrêmement exposée leur occasionna de nombreuses pertes de vie.

Le 21 juillet, au commencement de l'après-midi, le *Célèbre* prit feu après avoir été atteint par un boulet qui provoqua l'explosion de cartouches à son bord. Des étincelles embrasèrent l'*Entreprenant* qui, à son tour, mit le feu au *Capricieux*. Les équipages composés de vingt-cinq ou trente hommes furent impuissants à éteindre les flammes surtout parce que les Anglais ne cessaient de bombarder les navires en feu. Les canons du *Célèbre* éclatèrent et leurs débris endommagèrent les autres vaisseaux et les maisons de la ville. Les navires flambèrent toute la nuit et finalement ils dérivèrent jusqu'à Barachois où leurs carcasses s'échouèrent.

Le 22 juillet, la ville essuya le feu de douze batteries qui l'encerclaient et aucun endroit à l'intérieur des murs ne fut à l'abri de la pluie de projectiles. La Citadelle fut mise en feu et détruite, sauf l'extrémité sud où se trouvait le logement du gouverneur. Lorsque le toit s'écroula, la fuite de fumée faillit asphyxier les femmes et les enfants ainsi que les blessés que l'on avait placés par mesure de sûreté dans les abris à l'épreuve des bombes formant les flancs du bastion du Roi, seule partie des fortifications qui soit encore debout. On peut imaginer ce que la ville et ses habitants eurent à endurer si l'on songe qu'une batterie anglaise de six canons tira six cents boulets par jour. Les casernes en bois, construites en 1745 pour les troupes de la Nouvelle-Angleterre et s'élevant dans le bastion de la Reine, furent mises en feu par les bombes et complètement détruites.

Lorsque DesGouttes retira les équipages des bâtiments, ne laissant que quelques hommes à bord de chacun, Drucourt craignit qu'une manoeuvre d'isolement dirigée contre eux ne vînt à réussir. De l'escadre de Beaussier de l'Isle il ne restait que deux navires, le *Bien-faisant*, à flot au large de la ville, et le *Prudent*, échoué à un point

plus rapproché du rivage. Le 25, juste après minuit, à la faveur de l'obscurité, deux groupes de vingt-cinq chaloupes de la flotte se glissèrent dans le port sans être observés. Les embarcations, sous le commandement du capitaine Laforey, approchaient du *Prudent* lorsqu'elles furent hélées. Quelqu'un répondit en français que les hommes venaient de la ville et voulaient monter à bord. La sentinelle fut rassurée et avant qu'elle eût pu faire le moindre geste, les Anglais étaient sur le pont; constatant que le bâtiment était échoué, ils y mirent le feu et prirent la fuite. L'équipage du *Prudent*, tardivement éveillé, monta sur le pont et gagna la côte sain et sauf, dirigé par un enseigne. La tâche du capitaine Balfour, qui commandait le second groupe, fut plus rude, car il eut à faire face à une résistance qui entraîna des pertes de part et d'autre; toutefois, le *Bienfaisant* fut remorqué jusqu'à l'entrée du port. La ville fut alertée, Drucourt lui-même se précipitant à la batterie de la Grave et dirigeant le feu des canons, mais bien que les lieux fussent brillamment éclairés par le *Prudent* en feu, comme l'indique d'une façon frappante la gravure gardée au musée, les chaloupes purent s'échapper. Ce dernier revers, qui priva le port des navires de défense, si peu utiles qu'ils eussent été, et le fait que trois canons seulement pouvaient répondre au feu des Anglais, portèrent Drucourt et les officiers supérieurs de la ville à demander une trêve, le 26, en vue de la discussion des conditions de la capitulation. Les Anglais avaient fait placer une nouvelle batterie et projetaient pour cette nuit-là une attaque par mer et par terre. Plutôt que d'accepter de se rendre à discrétion, conformément aux conditions, les plus rigoureuses qui fussent, qu'on leur avait imposées, Drucourt et ses collègues décidèrent de résister et ils examinèrent divers endroits où ils pourraient élever des retranchements à l'intérieur de la ville.

Ils avaient déjà envoyé des parlementaires signifier leur refus à Amherst, lorsque des représentants de la population civile leur présentèrent un mémoire exposant les privations déjà endurées et celles, plus sérieuses, qu'on aurait à subir en cas d'attaque, et énonçant d'autres arguments. Ce mémoire convainquit le gouverneur, et deux officiers portant l'acceptation des conditions anglaises, furent chargés d'aller en toute hâte rejoindre ceux que l'on avait envoyés en pre-

mier lieu. Les soldats et les officiers des régiments, furieux de la reddition, brisèrent leurs mousquets et brûlèrent leurs drapeaux. Le 27, les troupes anglaises entrèrent par la porte du Dauphin. Un témoin oculaire faisant partie des forces navales décrit la désolation du port, des eaux et des côtes jonchées de petites embarcations coulées, de bouées d'ancres détachées dansant sur l'eau, de mâts, d'espars, de pièces de gréement, d'épaves, et de tabac, et «la coque du *Prudent* échouée sur un haut-fond boueux . . . brûlée jusqu'au niveau de l'eau, une bonne partie de sa ferrure et de ses canons s'offrant crûment à notre vue».

Les pertes françaises durant le siège s'élevèrent à quatre cent onze et celles des Anglais à cent quatre-vingt-quinze hommes.

Il y eut beaucoup de réjouissance en Angleterre quand arriva la nouvelle de la capture; on en voit une manifestation dans les vers populaires «A New Song wrote on the Taken of Louisbourg» (Nouvelle chanson écrite sur la prise de Louisbourg), gardés au musée. Onze drapeaux français furent solennellement placés dans la cathédrale St-Paul à Londres; ils y restèrent jusqu'en 1852 puis disparurent lorsque l'église fut dégarnie en vue des funérailles du duc de Wellington.

Lorsque Boscawen débarqua après la reddition, il s'informa de Vauquelin, qui s'était glissé à travers la flotte de Hardy, le 15 juillet, avec des dépêches pour la France. Quand on lui apprit que Vauquelin était le capitaine d'une petite frégate, Boscawen déclara qu'il aurait recommandé la nomination de cet officier au poste de commandant d'un vaisseau de ligne s'il l'avait eu sous ses ordres.

Drucourt fut envoyé en Angleterre comme prisonnier de guerre et madame Drucourt retourna en France. Ils étaient réduits à une extrême pauvreté et Drucourt, très injustement, fut appelé à justifier la façon dont il avait dirigé la défense au cours du siège. Il entra de nouveau au service de la marine et mourut en 1762.

Il convient de mentionner un personnage remarquable qui servit à Louisbourg. Il s'agit d'un jacobite, le chevalier Johnstone, autrefois capitaine principal dans l'armée du prince Charles-Édouard. Ses mémoires racontent ses évasions miraculeuses après la bataille de

Culloden. Il parvint en France sain et sauf et, acceptant un rang inférieur dans l'armée française, il fut envoyé à Louisbourg en 1752. Désirant surtout se dérober aux Anglais, il quitta Louisbourg avant la reddition et se rendit à Québec où il devint aide-de-camp d'abord de Lévis et ensuite de Montcalm. Ses récits sur Louisbourg renferment des détails que l'on ne trouve nulle part ailleurs.

Boscawen et Amherst décidèrent qu'il était trop tard dans la saison pour aller attaquer Québec, et par conséquent Drucourt et les défenseurs de Louisbourg pouvaient croire qu'ils avaient assuré au Canada un an de répit.

Dès qu'arriva la nouvelle de la défaite d'Abercrombie à Ticonderoga, Amherst partit, le 30 août, pour Boston. Wolfe fut placé à la tête d'une expédition chargée d'aller détruire les colonies de pêche de Gaspé, tâche pour laquelle il exprima sa répugnance. Boscawen s'embarqua pour l'Angleterre en octobre, laissant à Louisbourg le contre-amiral Durell à titre de commandant de la flotte, et *Whitmore avec quatre régiments en garnison.*

Au printemps de 1759, du 13 mai au 4 juin, Wolfe, qui commandait l'expédition contre Québec, revint à Louisbourg. Durell était parti plus tôt pour précéder l'amiral Saunders et la flottille qui devaient remonter le Saint-Laurent.

Le sort de Louisbourg fut décidé en moins d'un an et demi après sa prise. En février 1760, Pitt écrivit à Amherst, le commandant en chef en Amérique du Nord, «qu'après la plus sérieuse et la plus mûre délibération . . . le Roi a décidé que la Forteresse ainsi que tous les ouvrages, et les défenses du havre, devront être le plus efficacement et le plus complètement démolis».

Halifax se développait et un second endroit exigeant une grosse garnison n'était pas nécessaire en Nouvelle-Écosse. De plus, si la France réussissait à reprendre l'île par la guerre ou la diplomatie, et l'on s'attendait à ce qu'elle fit de grands efforts en ce sens, il vaudrait mieux lui rendre une ville ouverte plutôt qu'une ville murée.

Au printemps de 1760, le commodore Byron arriva à Louisbourg, à bord du *Fame*, emmenant des sapeurs et des mineurs pour faire sauter

les fortifications. Byron, le grand-père du poète, avait fait naufrage lorsqu'il était aspirant de marine et, durant toute sa vie, il eut constamment à lutter contre les tempêtes, d'où son sobriquet «Foul-Weather Jack». Il devint amiral et mourut en 1798 alors que son petit-fils avait dix ans.

On pratiqua 47 galeries dans les murs, travaux qui nécessitèrent une grande quantité de poutres que l'on obtint, vers la fin des travaux, par la démolition de maisons. Il y avait 345 chambres à poudre et l'on provoqua successivement 18 explosions, la dernière ayant lieu le 17 octobre 1760.

La pierre taillée de la Citadelle, de l'hôpital et des portes fut transportée à Halifax et employée à la construction de divers bâtiments publics. Par conséquent, il ne reste plus aujourd'hui à Louisbourg que quelques pierres désassorties qu'on trouve ici et là.

En 1928, la vieille ville et une grande partie du champ de bataille en dehors des murs en ruines, furent converties en un lieu historique national. Depuis lors, on a fait beaucoup de fouilles et l'on a découvert un grand nombre d'objets intéressants, y compris ce que l'on croit être les restes du duc d'Anville, qui commanda la malheureuse expédition contre Louisbourg en 1746.

Durant 1935-1936, le gouvernement fédéral a fait construire un vaste musée en face de l'emplacement de la Citadelle, pour emmagasiner les objets et les souvenirs offerts par des citoyens dévoués au bien public, ainsi que les pièces historiques découvertes dans les ruines de la forteresse.

L'emplacement, devenu un parc historique national en 1940, reçoit des milliers de visiteurs annuellement.

La reconstruction de Louisbourg

En 1960, la Commission royale d'enquête sur la houille a recommandé au gouvernement fédéral de reconstruire la forteresse de Louisbourg, comme mesure propre à augmenter le nombre de travailleurs à l'île du Cap-Breton, tout en donnant un essor à l'industrie touristique locale. Après une étude intensive, le gouvernement cana-

dien a décidé en 1961 non seulement d'entreprendre la reconstitution partielle de la forteresse, mais aussi d'aménager le terrain sur lequel la forteresse a été bâtie et quelque vingt milles carrés des environs, pour en faire le plus important des parcs historiques nationaux du Canada. Les points saillants des fortifications, de même que l'imposant château Saint-Louis et un nombre restreint mais représentatif des petits bâtiments, des habitations et des installations portuaires du temps, sont présentement en cours de reconstruction ou de restauration. En outre, on envisage de restaurer entièrement quelques autres ouvrages annexes de grande importance, tels que les travaux de siège coutumiers de l'époque. Par ailleurs, le reste des fortifications et de la ville est laissé à l'état de ruines, afin que les visiteurs puissent se représenter nettement l'étendue de la destruction et du délabrement des lieux à la suite de la conquête définitive en 1758.

C'est la Direction des ressources naturelles et historiques qui a entrepris les travaux d'aménagement, dont on estime le coût au bas mot à douze millions de dollars et lesquels se prolongeront jusqu'à la prochaine décennie. Elle a confié la tâche d'exécuter les travaux sur place à un organisme créé à cette fin, soit la Section de restauration de la forteresse de Louisbourg, qui a entrepris les travaux préliminaires en juillet 1961.

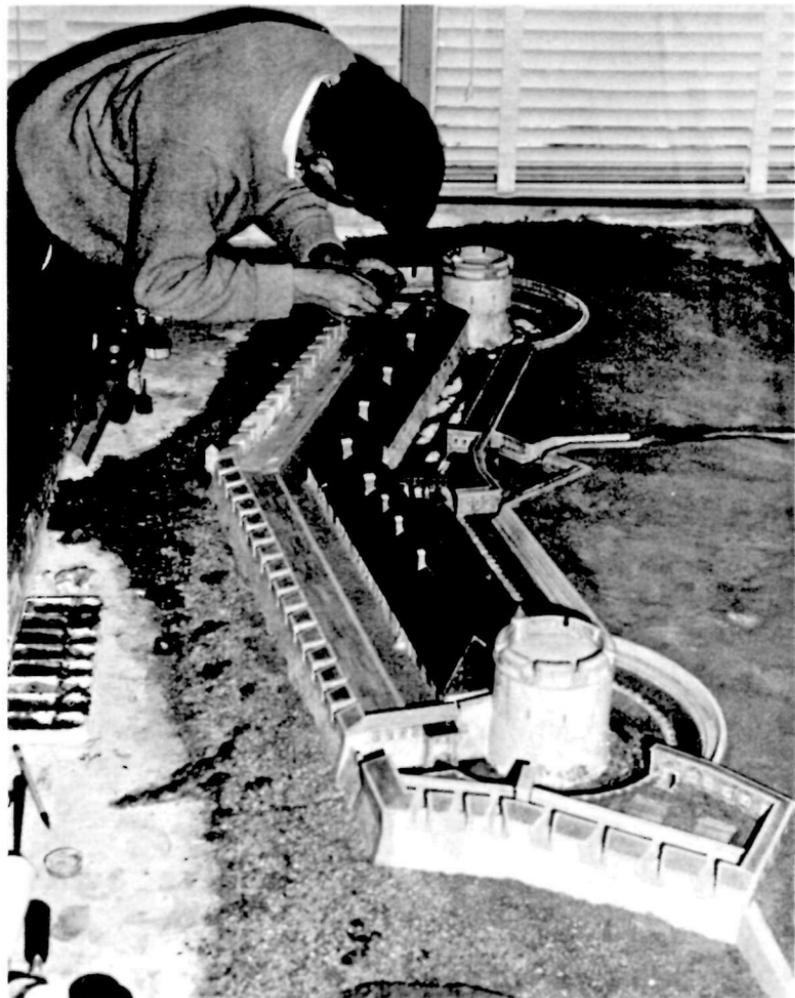
Jusqu'en 1964, les efforts se sont concentrés surtout sur l'élaboration du projet, le recrutement et la formation d'artisans et de gens de profession, la mise en réserve d'une grande variété de matériaux de construction, l'établissement d'un secteur particulier servant de quartier général et constitué d'ateliers, de bureaux, de magasins et d'un laboratoire, la construction de routes, l'aménagement des services d'utilité publique (eau, électricité, égouts), ainsi que la construction de résidences pour les employés attachés au projet et leurs familles.

C'est au cours de cette période qu'on a entrepris la construction d'une digue afin de protéger l'emplacement où se trouvait autrefois la batterie Royale. La digue a été aménagée de telle façon qu'elle sera dissimulée, si l'on reconstruit jamais la batterie Royale. On a aussi reconstruit les deux remparts latéraux du bastion du Roi, jusqu'au

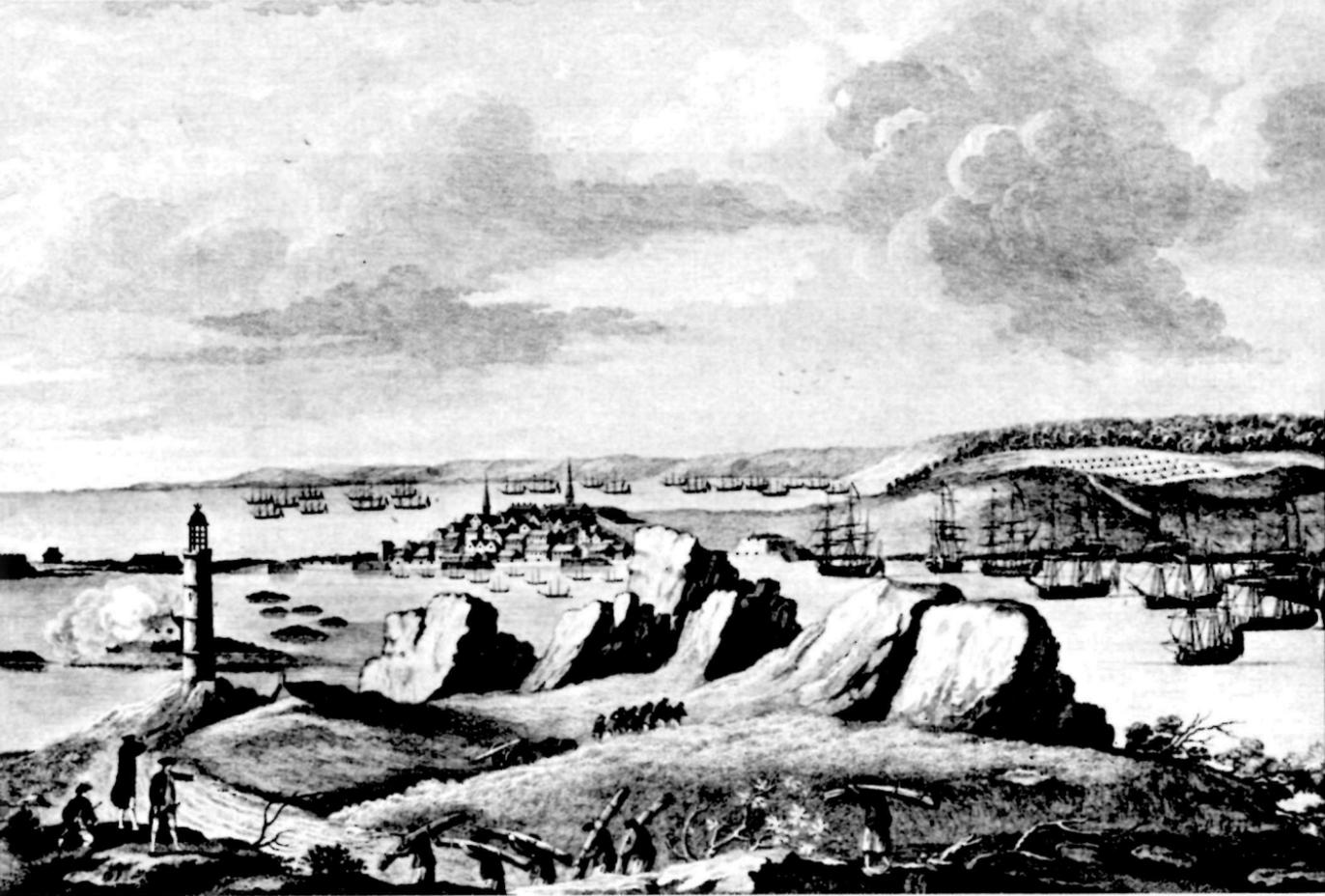
niveau du cordon de corniche; ces travaux ont comporté la construction de 100,000 pieds cubes de noyau central et de maçonnerie.

Le programme de recherches historiques est en cours depuis 1961 en France, en Angleterre, aux États-Unis et au Canada. Les nombreux historiens qui fouillent les archives, transmettent leurs découvertes à un centre d'opérations situé à Ottawa, pendant qu'un groupe d'archéologues du Canada, des États-Unis et de l'Angleterre pratiquent des fouilles à Louisbourg même.

Avant d'entreprendre les travaux majeurs de reconstruction, il faudra mettre en corrélation les résultats des recherches effectuées par les archivistes et les archéologues au sujet de chaque structure, ainsi que dresser les plans architecturaux. On verra, à partir de 1965, le résultat pratique de tous ces patients travaux, lorsque les silhouettes imposantes du château Saint-Louis et du bastion du Roi s'élèveront au-dessus du paysage nu des environs.

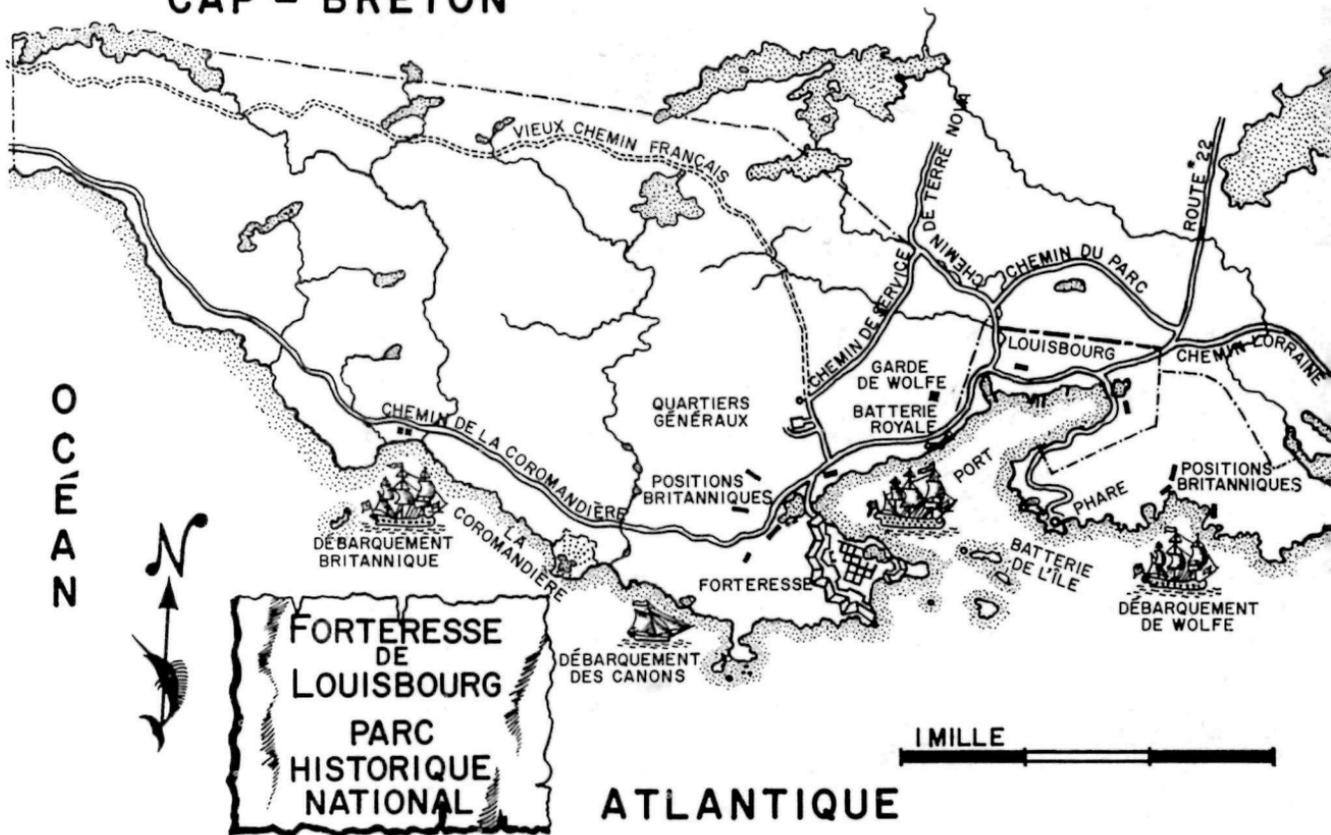


Dernières retouches à une maquette de la batterie Royale, qui sera exposée à l'intention des touristes près de cet ouvrage de fortification.



VUE DE LOUISBOURG PRISE DU PHARE EN 1758

CAP - BRETON



OCEAN



1 MILE

ATLANTIQUE