

DE LA PROVENCE À LA NOUVELLE-FRANCE

ETIENNE VERRIER (1683-1747)
INGÉNIEUR DU ROY

Les hommes de la famille Veyrier, membres d'une dynastie d'artistes ayant œuvré de la Provence à la République de Gênes, de la décoration des vaisseaux du Roi Soleil à l'ornementation de Versailles, ont bien souvent eu un destin extraordinaire.

Fils du sculpteur tretsois Christophe Veyrier, élève du grand Puget, Etienne Verrier ne déroge pas à cette règle.

Né à Aix-en-Provence en 1683, il succombe très tôt à l'appel de la mer. À La Rochelle, il va apprendre l'ingénierie militaire et l'art des fortifications à la manière de Vauban en servant dans la marine royale à diverses places fortes du Royaume. Après avoir navigué sur les mers de Chine, c'est en Nouvelle-France, dans les lointaines colonies d'Amérique, qu'il laissera finalement sa marque dans l'Histoire...



Louisbourg vue du ciel - Parcs Canada - Forteresse de Louisbourg, Ron Garnett



Chronologie

Etienne Verrier

1683	(4 janvier) Naissance d'Etienne Verrier à Aix-en-Provence.
1689	(12 juin) Décès de Christophe Veyrier à Toulon.
1707	Etienne Verrier est reçu dans le corps du génie de La Rochelle.
1709	(22 août) Mariage d'Etienne Verrier avec Hélène Papin, fille de feu Jean Papin, marchand, et de Marie d'Huis. Etienne est alors ingénieur ordinaire du Roi à La Rochelle.
1720	Etienne Verrier obtient le titre de chevalier de l'ordre militaire de Saint-Louis.
1721	(31 mai) Etienne Verrier obtient le rang de lieutenant.
1721	(7 mars) Etienne Verrier embarque à bord de La Danaé pour les mers de Chine.
1722	(25 janvier) La Danaé repart de l'île de Paulo Condor à destination de la France.
1722-1724	Etienne Verrier est en poste à Rochefort.
1724	(9 mai) Etienne Verrier est nommé ingénieur en chef sédentaire à Louisbourg.
1724	(entre le 23 et le 30 mai) Etienne Verrier embarque pour le Nouveau Monde avec Jean-François de Verville (son prédécesseur) sur la frégate La Victoire.
1729-1730	(de décembre 1729 à septembre 1730) Premier séjour d'Etienne Verrier en France, à Rochefort et à Versailles. Pendant ce séjour, il prend en apprentissage le jeune Jacques Vincent pour une durée de 6 ans.
1743-1744	(de novembre 1743 à avril 1744) Deuxième séjour en France d'Etienne Verrier. Il en profite pour faire un passage à Versailles.
1745	(14 juillet) Départ définitif d'Etienne Verrier de Nouvelle-France après la reddition de Louisbourg, qui a eu lieu le 27 juin après 47 jours de siège.
1747	(11 septembre) Décès d'Etienne Verrier à La Rochelle à l'âge de 64 ans. Il sera enterré le lendemain derrière la chaire de l'église de la paroisse de Notre-Dame.

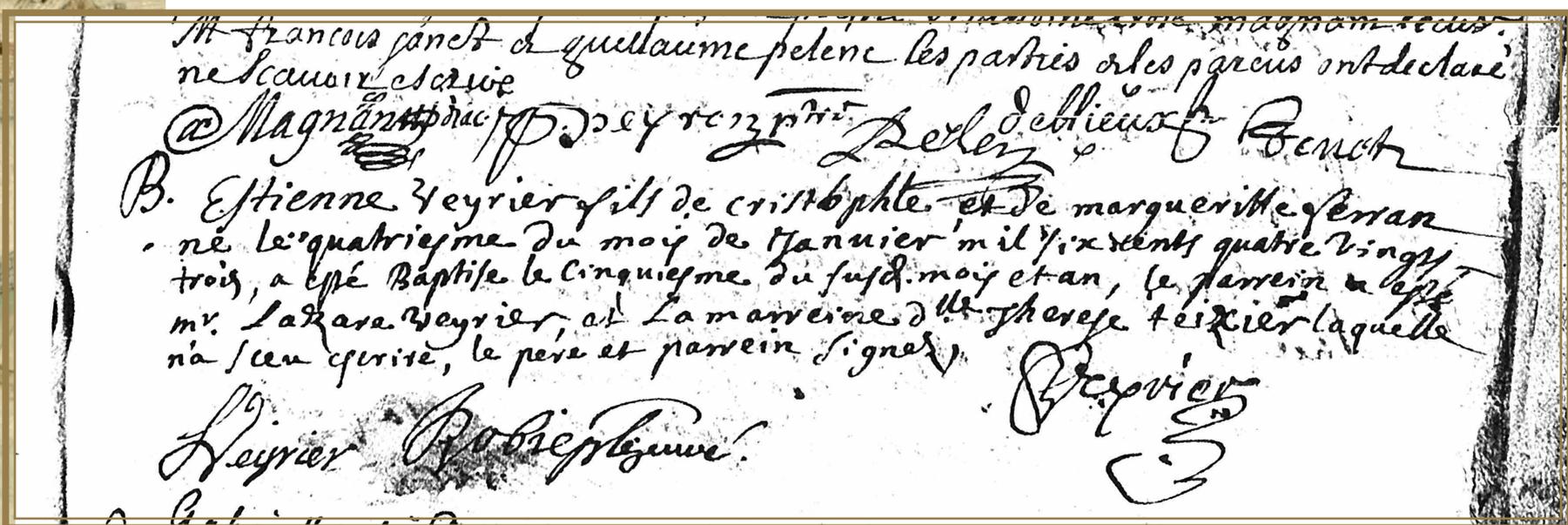


Etienne, fils de Christophe Veyrier

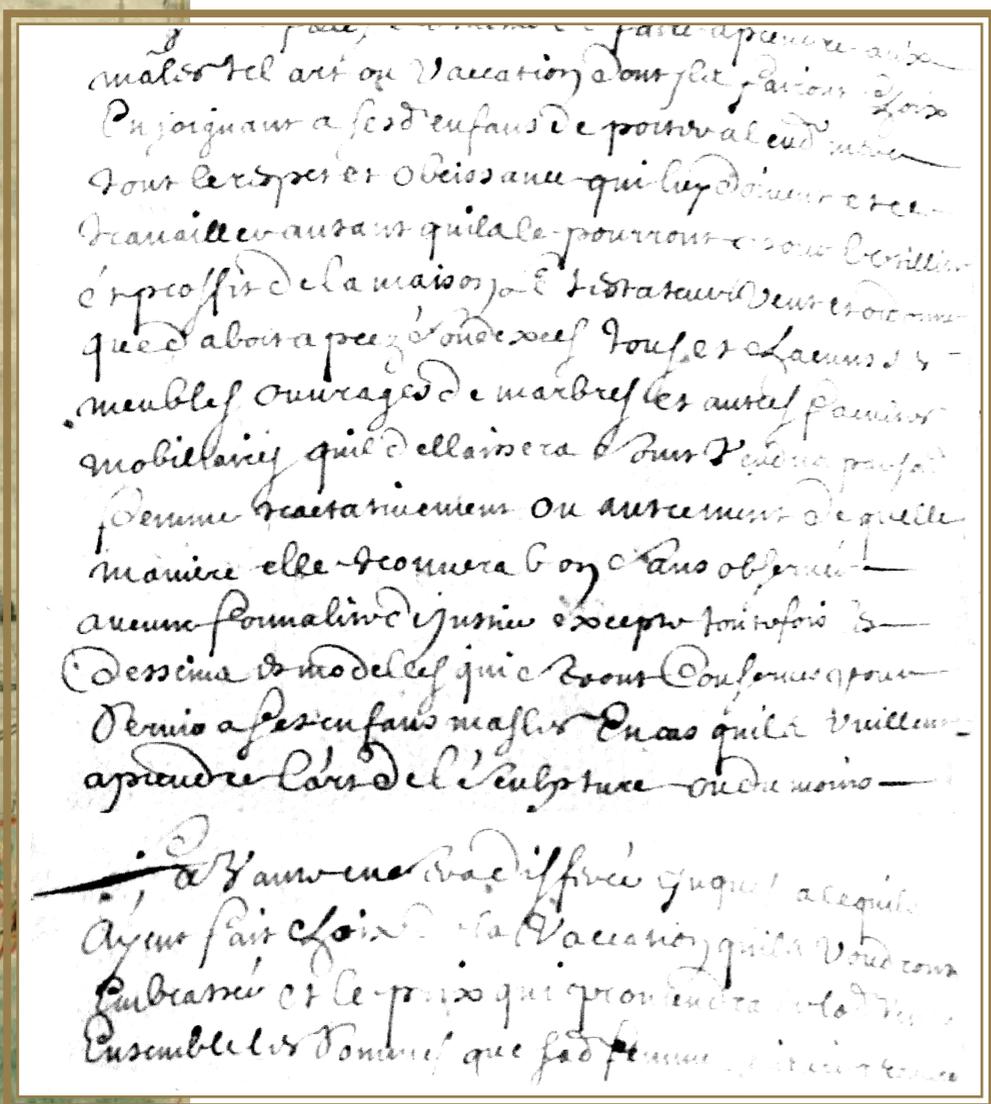
**Acte de baptême d'Etienne Veyrier,
Aix en Provence, paroisse de la Madeleine, 4 janvier 1683**

« Etienne Veyrier, fils de Christophe et de Margueritte Ferran, né le quatriesme jour du moy de janvier mil six cents quatre vingts trois a esté baptisé le cinquiesme du susdit mois et an.

Le parrain a esté Mr Lazare Veyrier et la marraine damoiselle Thérèse Teixier, laquelle n'a sceu escrire »



M. Francois Joubert & Guillaume Pelenc les parties ordes par eux ont declare
ne scauoir escrire
@ Magnant & P. de Veyrier & Pelenc de lieux de Benoit
B. Etienne Veyrier fils de cristophe et de margueritte ferran
ne le quatriesme du moy de janvier mil six cents quatre vingt
trois, a esté baptisé le cinquiesme du susdit moy et an, le parrain a esté
mr. Lazare Veyrier, et la marraine d. Thérèse Teixier laquelle
n'a sceu escrire, le pere et parrain signez
Veyrier Robrejeune
Teixier



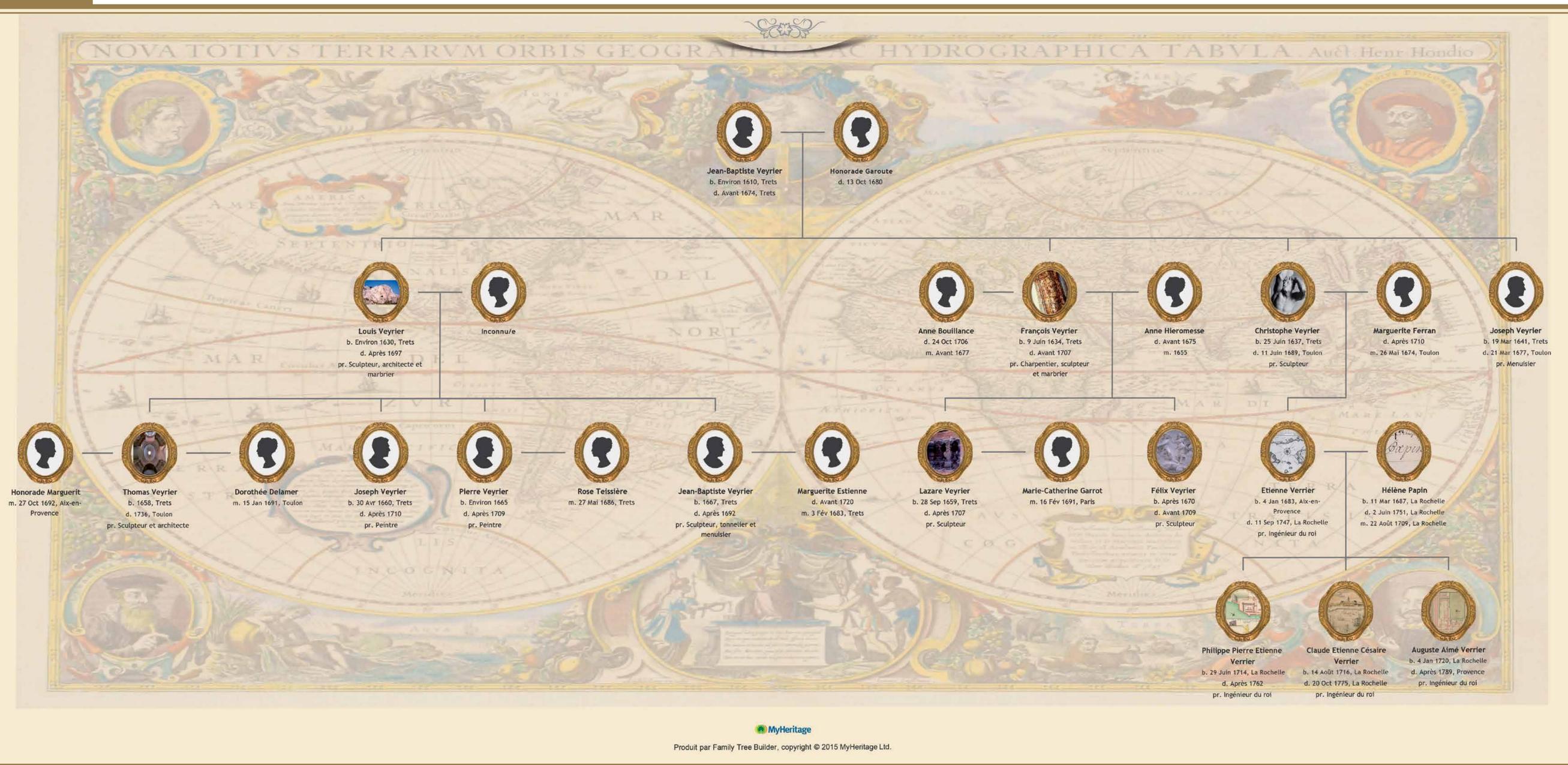
masles tel art ou vocation dont ilz feront choix
Enjoignant a sesd' enfans de pourvoir a leur
soutien et obeissance qui leur donneront et
devant elle sans qu'il la pourroit sous le
c'opressif de la maison et l'indistinct de sesd' enfans
que d'abois a peuz d'onde des choses et
meubles ouvrages de marbre les autres papiers
mobilliers qui d'ellaisera pour l'enfant par
personne testamentaire ou autrement de quelle
maniere elle decouvera sans aucun obstacle
aucune formalite d'usage excepte toutefois
desd' dessins et modeles qui eussent conformes pour
servir a sesd' enfans masles en cas qu'ils
apprennent l'art de l' sculpture ou du moins
a l'art de l' architecture jusqu' a ce qu'ils
ayent fait choix de la vocation qu'ils voudront
embrasser et le prix qui procedera de la
ensemble lesd' deniers que lad' femme a de son

**Extrait du testament de
Christophe Veyrier,
Fait à Toulon,
le 5 mai 1689**

Christophe Veyrier nomme sa femme, Marguerite Ferran, héritière universelle et l'enjoint de faire apprendre à ses enfants « masles tel art ou vocation dont ils feront choix ». Il l'autorise à vendre tous ses biens, excepté les dessins et modèles « qui seront conservés pour servir à ses enfans masles en cas qu'ils veuillent apprendre l'art de sculpture ou du moins, la vente en sera différée jusques à ce qu'ils ayent fait choix de la vocation qu'ils voudront embrasser »

La famille Veyrier

aux XVII^e et XVIII^e siècles

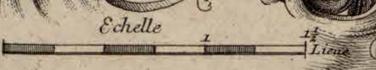


22925

Les Environs de
ROCHELLE
 et
ROCHEFORT
 avec les Isles
 D'OLERON ET DE RE
 par
ALBERT CHARLES SEUTTER
 Geographe de
 S.M. Imp^{le}

OCCIDENT

OCCIDENT



Ge.D. 394

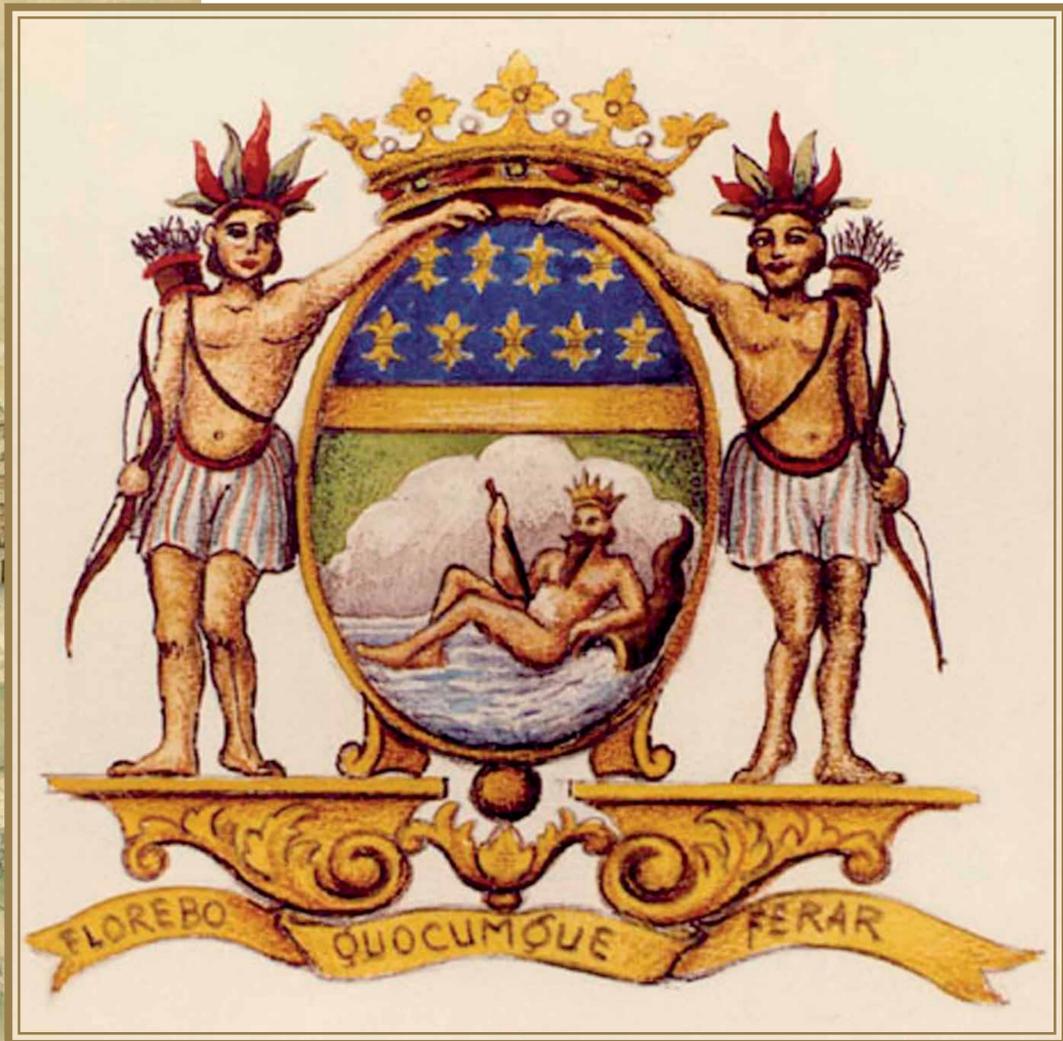
2920



Voyage en mer de Chine :

Etienne Verrier

à Poulo Condor, 1721-1722



Armoiries de la Compagnie des Indes Orientales

Le voyage à bord de la Danaé

Le 7 mars 1721 à 6h du matin, Etienne Verrier embarque à Port-Louis (à côté de Lorient) sur La Danaé, une frégate de la Compagnie des Indes Orientales commandée par le Chevalier de la Vicomté. Sous les ordres de Didier, ingénieur de Roi, il est chargé de dresser le plan de l'île de Poulo Condor.

A bord du navire se trouvent 136 hommes d'équipages, une compagnie d'une soixantaine de soldats qui doivent débarquer sur l'île, les deux ingénieurs du Roi ainsi que quelques pères jésuites, parmi lesquels le célèbre père Antoine Gaubil, le plus grand sinologue européen du XVIII^e siècle. Grâce à ces missionnaires jésuites et à leur correspondance, nous connaissons les moindres détails de la traversée...

« Le 11 juillet 1721, nous quittâmes l'isle de Bourbon. (...) Nous avons vu la terre de Java, Sumatra et Banka de fort près par le plus beau temps du monde. Si on navigeoit toujours aussi agréablement que nous le fîmes à la vue de ces beaux pays, il est peu de personnes qui ne voulussent être sur mer »

Lettre du père Antoine Gaubil à Mr de Foucaud, le 15 octobre 1722



Carte satellite situant l'île de Côn Son dans l'archipel Côn Dao, au sud-est du Vietnam, anciennement Poulo Condor

L'île de Poulo Condor

« On voit encore à Poulo-Condor plusieurs écureuils qui volent. Des rats qui ont des oreilles semblables à celles des hommes, des chauves-souris aussi grosses et aussi grandes que des poules, des papillons qui ont des trompes. (...) De toutes les parties de l'isle on voit beaucoup de poules et de coqs qui, de domestiques sont devenus sauvages. Il y a quantité de serpents, de rats, de fourmis et toutes sortes d'insectes qui infectent tout »

Lettre du père Antoine Gaubil à Souciet, le 23 février 1722

« On ouvrit le paquet secret de la Compagnie. On y trouva l'ordre de relever un vaisseau que l'on disoit être dans le port de Poulo-Condor, d'y demeurer jusqu'à l'arrivée d'un autre navire qui devoit y venir l'année suivante et d'augmenter autant qu'il seroit possible l'établissement que l'on prétendoit être déjà commencé dans l'île. On exécuta cet ordre autant qu'on le pouvoit faire. (...) On mit pied à terre la compagnie de soldats. (...) La maladie se mit encore parmi eux et peu de temps après parmi les matelots : les deux hôpitaux étoient remplis, les passagers, les officiers, le capitaine lui-même en furent attaqués et avec tout cela, point de provisions. (...) Enfin, le 21 décembre il arriva trois barques du Cambodge, chargées de cochons et de volailles : c'étoient les insulaires de Poulo-Condor qui étoient allés chercher pour nous ces provisions. (...) Les aliments frais rétablirent bientôt l'équipage »

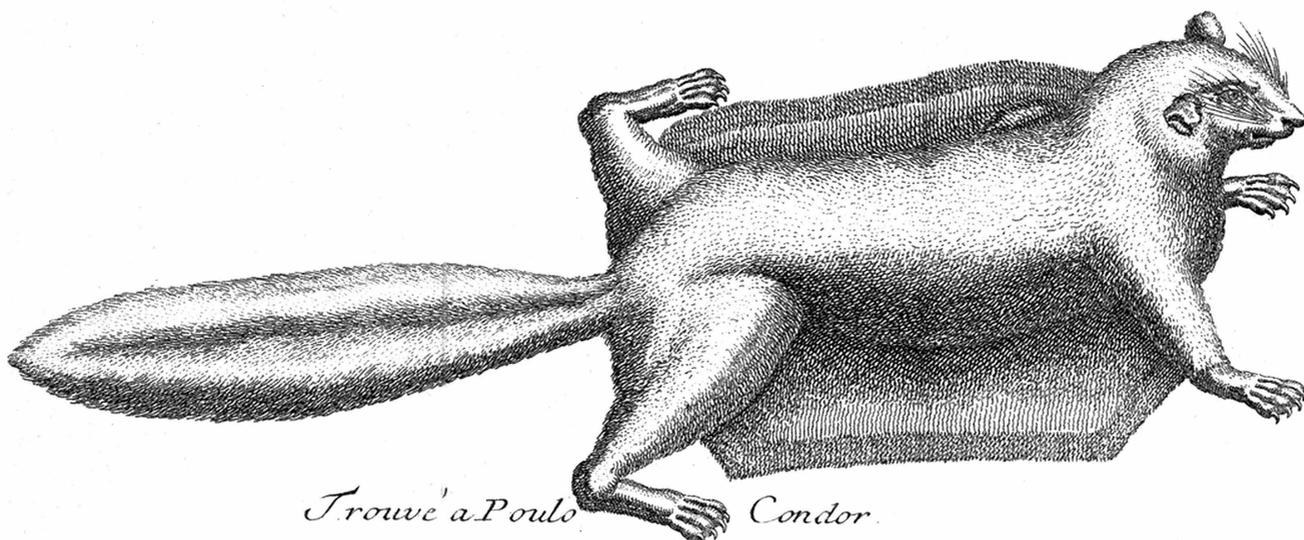
Lettre du père Jacques à l'abbé Raphaelis, le 1er novembre 1722

Lézard volant



Trouvé à Poulo-Condor

Écureuil volant



Trouvé à Poulo-Condor

*Lézard volant et
écureuil volant,
animaux que l'on
trouve sur l'île de
Poulo Condor*

Illustrations des lettres
édifiantes et curieuses
de Nicolas Ransonnette
Paris, 1780-1783,
planche 40

© BNF - Gallica

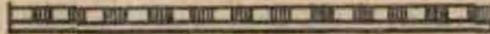
Q. D. D. 2987



Plan
De l'Isle d'Orleans
ou Poulo-Condor
 Le Port est situe'
 a 8° 35' de Lat++ Nord
 et a 125° de Longitude

ARCHIVES
 Depot Geographique
 N°

Red circular stamp with illegible text and a central emblem.

<p>A. le Port.</p> <p>B. le Camp des Francois</p> <p>C. Ruines d'un Fort bâti par les Anglois.</p>	 Echelle de 2400 toises.	<p>D. Village des Insulaires</p> <p>E. Entree du Port durant la mousson du Nord Est.</p> <p>F. Entrée du Port durant la mousson du Sud Ouest</p>
--	--	--

« Ce que l'on appelle Canada a plus de sept ou huit cent lieues de long et tout ce qui n'a pas été défriché par les françois ou les sauvages est remply de forests dont les arbres sont merueilleusement grands et beaux ou de très belles prairies dans lesquelles on trouve quantité d'élans, de cerfs, de chevreuils, etc. »

(Extrait de « Description du Canada et de ce qui s'y trouve d'advantageux tant pour les intérêts de Sa Majesté que pour ceux des colonies françoises qui y sont établies », 1671)

« Les françois mennent à la vérité une vie plus réglée pour l'ordinaire en ce país là qu'en France. (...) Les meurtres, les vols et les impuretés y sont châtiées. Le Canada sera quelque iour, avec l'ayde de Dieu, un royaume, le plus beau et le plus chrestien du monde »
(Idem)

« Les Colonies françoises de l'Amérique méridionale sont nécessaires parce qu'elles produisent le sucre, l'indigo, le coton et d'autres effets que la France seroit obligée d'acheter des étrangers (...) La colonie du Canada ne laisse pas d'estre nécessaire (...) parce qu'elle produit les castors, les orignaux et les mourus, pelleteries, que la France seroit obligée d'acheter des étrangers (...), surtout à l'égard des castors qui entretiennent dans le Royaume une grosse fabrique des chapeaux pour le dedans et pour le dehors ».

Mémoire à Monseigneur le comte de Pontchartrain sur l'établissement d'une colonie dans l'isle du Cap Breton, 1706.

Couple de canadiens, 2^e moitié du XVIII^e siècle
© Archives de la ville de Montréal, fonds BM7

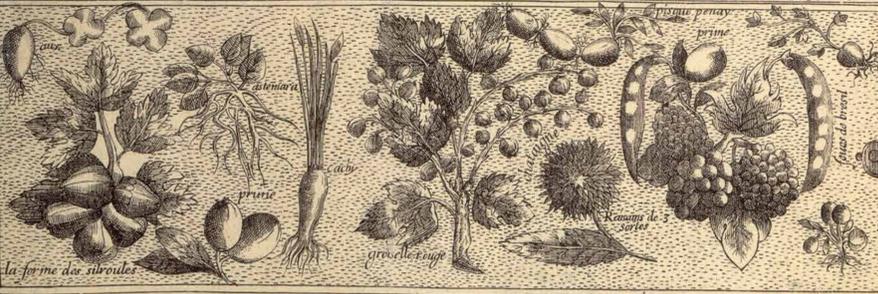


Archives de la Ville de Montréal

Carte 4676

Il y a faitte cette carte par plus de foible ala plus part quinquages enles dictes costes d'antiqui voyages sur des compas qui font touchés par le micrometre d'ant sur coy il nauque aus pas d'icy le luse faide comme lapetite l'apuis grand part en l'usage ceu pour po nauoir la connoissance des dictes declinaisons de l'aimant

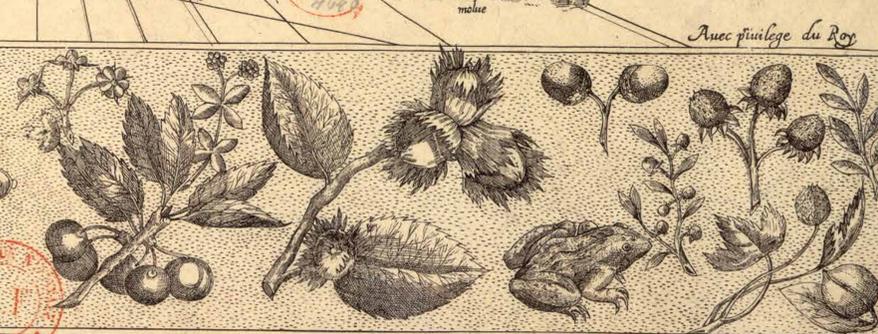
Notes que en cette presente carte le nom des sort pour le nor et le ouest norois pour l'auant sur coy les sayens pour sauoir les declinaisons des degres de latitude, comme sy estent le uery est et ouest et nor et su d'auant que la ditte carte est fabriquee sur les boules de france qui noroist



Observations de quelques declinaisons de l'aimant que icy bien obseruees

Cap breton 14. de 50m	Sainte croix 17. de 32. m	A. Port fortune	H. Cap cornelle
C. de la heue 10. de 15. m	R. de narberbergue 18. de 40. m	B. Baye blanche	I. Illes aus auscaux
Baye s ^e maria 17. de 16. m	Quiniboqui 19. de 12. m	C. Baye aux illes	K. Cap des deux beye
Port royal 17. de 8. m	Malle barre 18. de 40. m	D. Cap des illes	L. P ^o aux mines
en la grand R. s ^e lorans 21. de degres	le tout obserue Par le s ^r de Champlain 1612	E. Port aux illes	M. Cap fourchu
		F. Ille haute	N. Cap Negre
		G. Ille des mont desert.	O. Port du rousignol

P. s ^e lorant	Y. Port de saualone	6. Baye de gemes	14. Illes rangees
Q. R. de lile verte	Z. Passage du glas	7. Ille perdue	15. Baye s ^e luct
R. baye semie	1. Port aux anglos	8. Cap de mine	16. Passage du gas
S. R. sainte Margrite	2. Baye courante	9. Port aux coquilles	17. Coste de mommoransy
T. Port s ^e laine	3. Cap de p ^o racourt	10. Illes iunelles	18. R. de champlain
V. Martires ille	4. Ille grand	11. C. s ^e Jean	19. R. sainte marie
X. Illes rangees	5. Passage couran	12. Langf ille	20. Ille dorlans
		13. Laheronomie ille	21. Ille de bagus



Don 4640

La cohabitation entre les colons et les indiens

Durant les 240 ans qu'ont duré leur établissement, les français ont mis en place un réseau d'alliances avec les différentes tribus amérindiennes, alliances économiques et militaires qui ont en grande partie permis la survie de la colonie.

Les colons comprennent très vite que de bonnes relations avec les indiens sont indispensables à leur survie et à leur implantation durable dans le pays.

Dans les premiers temps, les relations avec les nations indiennes se font principalement par l'intermédiaire des missionnaires récollets puis jésuites, chez les Hurons puis les Pétuns, les Neutres, les Sauteurs et les Outaouais. Champlain nouera des alliances avec les Montagnais, les Algonquins et les Etchemins.

Malgré quelques tentatives, les autorités coloniales n'auront aucun véritable pouvoir de contrainte sur les amérindiens. Pour conserver de bonnes relations, ils organisent chaque année une « remise de cadeaux » aux chefs des divers peuples qui viennent recevoir des présents des mains des gouverneurs ou commandants de forts (généralement des armes, de la poudre et des denrées provenant d'autres colonies comme le sucre, le café, etc.).

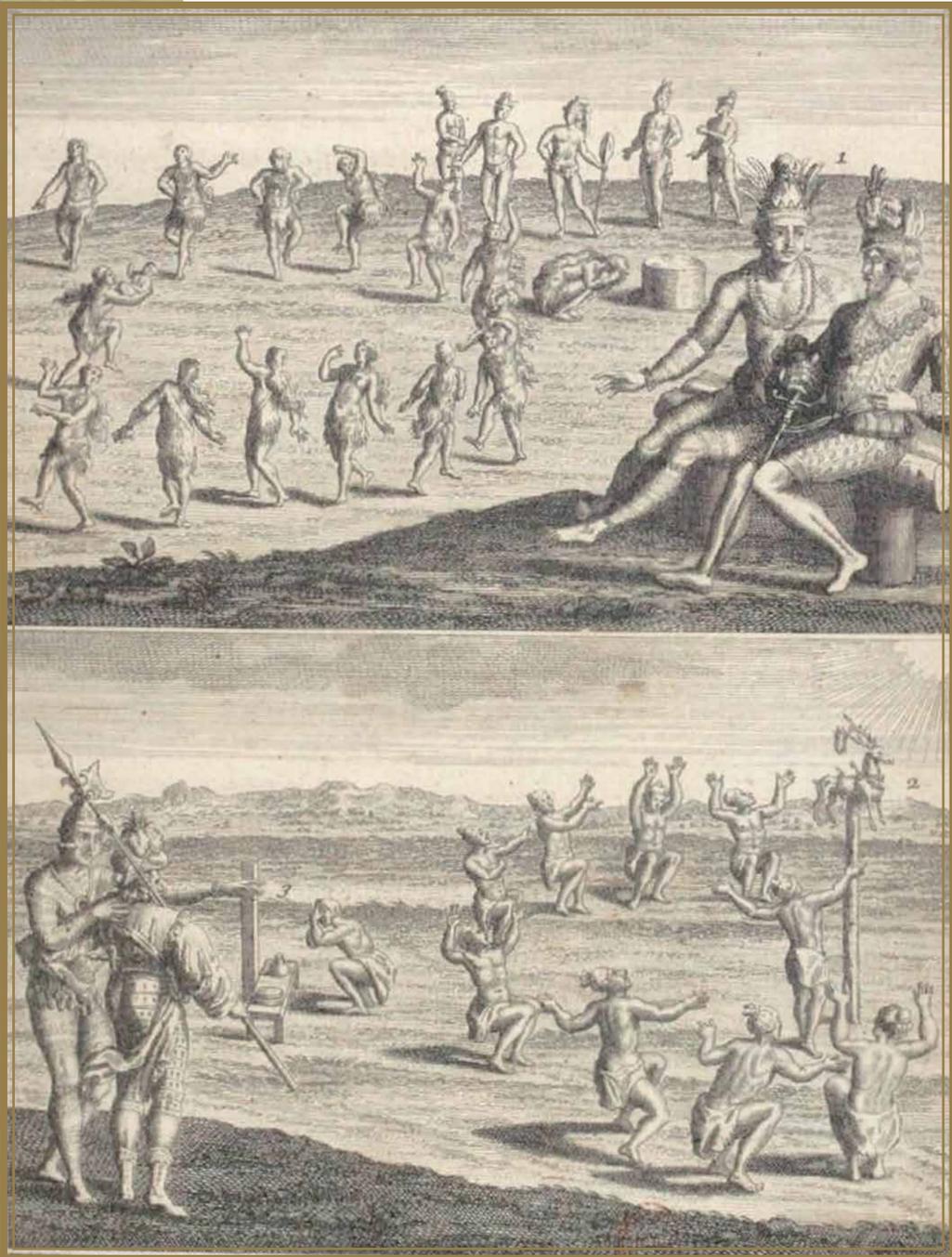


Grand chef des guerriers iroquois
par J. Laroque, 1796
LABROUSSE & LAROQUE,
Illustrations de Encyclopédie des voyages,
1796 © BNF Gallica

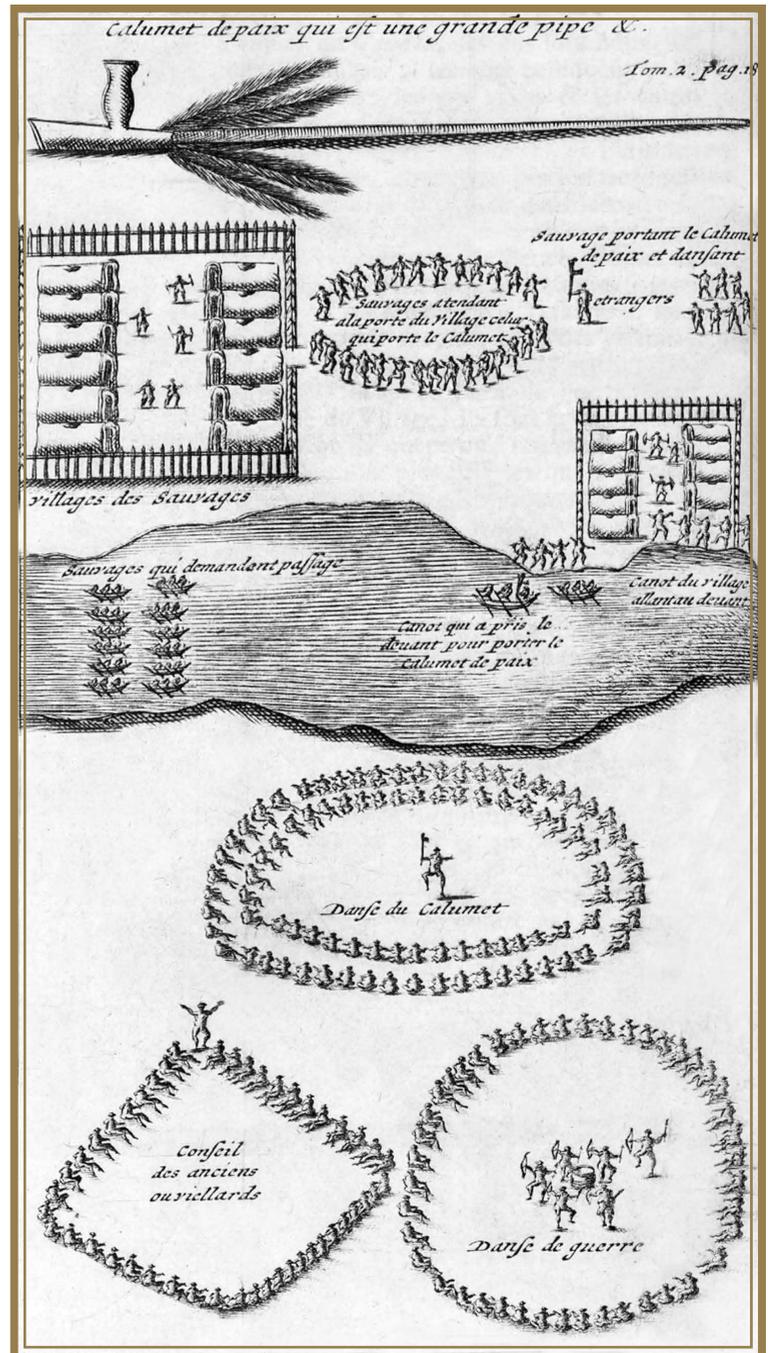
C'est par le commerce des fourrures que se font les premiers échanges commerciaux, sous forme de troc. La fourrure va ainsi rapidement devenir une des premières ressources d'exportation de la Nouvelle-France (avec la morue).

Ces alliances commerciales induisent des alliances militaires. Les français se battront ainsi aux côtés des Hurons dans la guerre qui les oppose aux Iroquois au début du XVII^e siècle. Par la suite, les Illinois, les Miamis et les Sioux deviendront également alliés des français.

Sur l'Île Royale (où sera fondée Louisbourg) se trouvait la « capitale » des indiens Micmac, ethnie dominante des zones côtières du Nord du Canada. Ils furent l'un des premiers peuples autochtones à entrer en contact avec les européens. Comme les autres nations indiennes présentes sur le territoire occupé par les français, ils firent commerce des peaux (principalement de castor) et s'impliquèrent militairement aux côtés des français contre les britanniques, durant près de 150 ans.



Sacrifices par Joseph François Lafitau, 1724
LAFITAU, Joseph François, *Vie quotidienne des amérindiens de Nouvelle France*, t.1, planche 7, p.189 © BNF Gallica



Le calumet de la paix
par Louis Armand de La Hontan, 1706
LA HONTAN, Louis Armand de Lom d'Arce, *Illustrations des voyages du baron de La Hontan dans l'Amérique septentrionale*, t. 2, p. 182 © BNF Gallica

« Il y a quarante ans qu'on travaille à la conversion des sauvages. (...) Les algonquains s'adonnent à l'ivrognerie et courent continuellement dans les bois. (...) Les hurons sont plus dociles, moins débauchés et plus sédentaires. (...) Il faut rendre les sauvages raisonnables avant de pouvoir établir chés eux solidement la religion en les poliçant et les accoutrants à une vie sédentaire. En effect, y a-t-il rien de si contraire aux loix de l'esglise que cette vie vagabonde qu'ils mennent continuellement dans les bois ? »

Description du Canada et de ce qui s'y trouve d'avantageux tant pour les intérêts de Sa Majesté que pour ceux des colonies françoises qui y sont établies, 1671

« Il ne faut pas négliger de faire établir les nations sauvages des missions françoises des costes de l'Accadie (...) et leur faire des villages pour les entretenir dans notre party en leur continuant les dons gracieux ordinaires, (...) estant d'une grande importance pour le présent et pour l'avenir d'attirer et d'attacher ces nations dans nos interests »

Lettre de Mr de Costebelle au secrétaire d'Etat à la Marine, 9 juillet 1713

Etienne Verrier à Louisbourg, 1724-1745

L'installation des français sur l'île Royale et l'établissement de Louisbourg

Dans les toutes premières années du XVIII^e siècle, l'administration royale française s'inquiète de la progression des anglais dans l'extension de leurs colonies du Canada. Elle décide alors d'étendre son territoire pour ne pas laisser tomber l'Amérique septentrionale aux mains des britanniques :

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

Le choix des français se porte sur l'île du Cap Breton, ou Ile Royale, où trois sites sont proposés pour établir une cité fortifiée qui pourrait également, dans l'idéal, devenir un comptoir commercial : Port Dauphin, Port Toulouse et Le Havre à l'anglois. C'est ce dernier qui sera retenu. *« Tous ceux qui le connaissent en parlent comme d'un des plus beaux havres du monde. »*

En 1713, Le Havre à l'anglois devient Louisbourg.

Dès 1714, les travaux débutent, avant même l'arrivée d'un ingénieur. Il s'agit de trouver un *« second Monsieur de Vauban, s'il s'en trouvoit encore en France. »*

Deux ans plus tard, Jean-François du Verger de Verville sera nommé ingénieur en chef sédentaire de Louisbourg, avant d'être remplacé en 1724 par Etienne Verrier, *« qui est un sujet de réputation dans le génie et qu'on assure estre d'un caractère paisible et liant. »*



*Plan du port de Louisbourg dans l'isle royale représenté de basse mer par Etienne Verrier
© Archives Nationales d'Outre-Mer*

- 1. Bastion Princesse.
- 2. L'Hopital.
- 3. Bastion de la Reine.
- 4. La Paroisse et les Recolets.
- 5. Les Cazernes et le Bastion du Roy.

- 6. Les Magazines du Roy.
- 7. La Maison de M^r de Mezzy.
- 8. Les Fours du Roy.
- 9. Le Billard.
- 10. Le Bastion Dauphin avec sa Batterie.

VEUE
DE LA VILLE DE LOUISBOURG PRISE
EN DEDANS DU PORT



1731

Verrier Fils. Fecit

- 11. La Porte Dauphine.
- 12. Le Faubourg de la Porte Dauphine.
- 13. La Batterie de l'isle de l'entree.
- 14. La Tour de l'lanterne.
- 15. La Pointe de Rochefort.

- 16. Letang a la Berichon.
- 17. Chaux pour la preparation de la Marée.
- 18. Revêtement du Quay que l'on propose de Faire.
- 19. Le cap Noir.

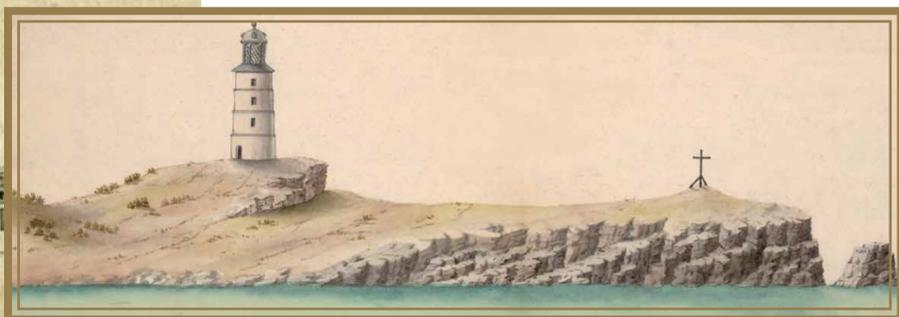
Res. GeC. 5019



A quoi ressemblait le Louisbourg d'Etienne Verrier ?

Les archives conservent aujourd'hui près d'une centaine de plans de Louisbourg et de l'Île Royale établis entre 1720 et 1745, principalement sous la direction de l'ingénieur en chef des fortifications Etienne Verrier.

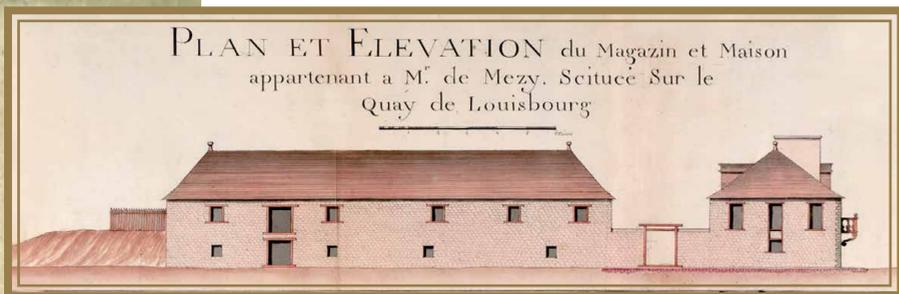
Ces plans sont parfois agrémentés de petites « vues » permettant de donner une idée assez précise de ce à quoi pouvaient ressembler certaines zones ou certaines constructions de la ville-forteresse.



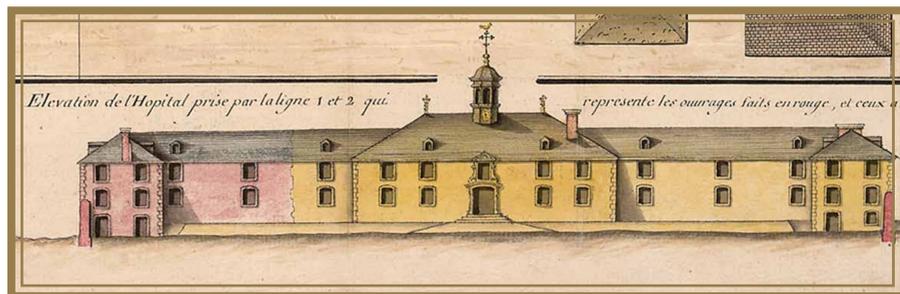
Détail de la Vue du fanal,
par Etienne Verrier, 1730
© Archives Nationales d'Outre-Mer



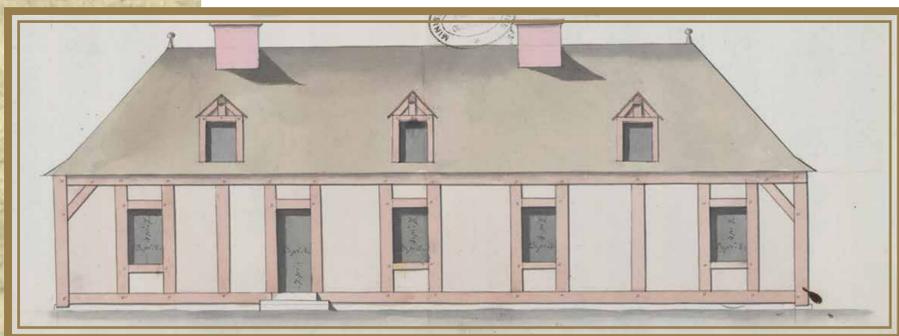
Détail du Plan d'une partie du Bastion Princesse,
par Etienne Verrier, 1737
© Archives Nationales d'Outre-Mer



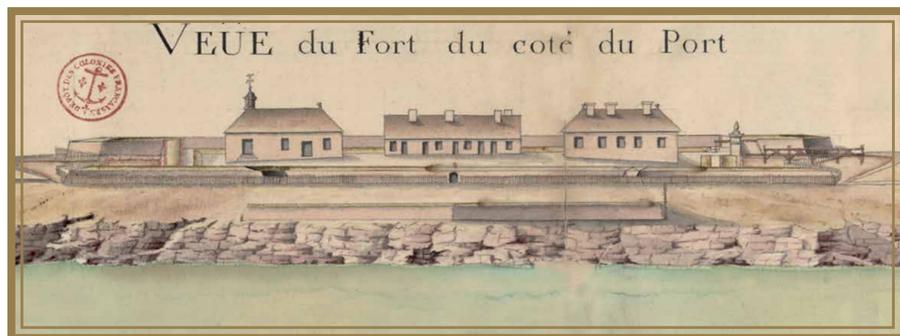
*Détail du Plan et élévation du
magasin et maison appartenant à
Mr de Mezy, scituée sur le quay de
Louisbourg,* par Etienne Verrier
© Archives Nationales d'Outre-Mer



*Détail du Plan de l'hôpital pour
servir au projet de 1726,*
par Etienne Verrier, 1725
© Archives Nationales d'Outre-Mer



*Détail du Profil et élévation du
bâtiment à faire en charpente pour
le logement du lieutenant du Roy de
l'Isle Saint Jean et ses officiers,*
par Etienne Verrier, 1733
© Archives Nationales d'Outre-Mer



*Détail du Profil et élévation du fort
de l'Isle Saint Jean,*
par Etienne Verrier, 1734
© Archives Nationales d'Outre-Mer

Les contraintes financières et climatiques

Etre ingénieur du Roi dans les colonies est bien plus difficile qu'en France. Le Roi est exigeant en ce qui concerne l'avancée des travaux chaque année. Pourtant, les travaux de constructions dans le nord du Canada ne peuvent pas être effectués de la même manière ni au même rythme qu'à Paris! Etienne Verrier va très rapidement se heurter à de nombreuses difficultés : le manque de main d'oeuvre, le choix et la livraison des matériaux et bien sûr le climat.

En 1724, à l'arrivée de Verrier à Louisbourg, les soldats et ouvriers travaillant aux fortifications (qualifiés ou non) sont environ 250. Très vite, il écrit que « *le prix de chaque nature d'ouvrage est du triple que ceux de France à cause de la cherté des ouvriers* ». Il demande au Roi de lui envoyer toujours plus d'ouvrier car « *il peut y avoir dans le pays de bons maçons pour la bâtisse des maisons mais qui ne seront point capables de faire les travaux de fortifications qui sont des ouvrages tout différents* ».



Cinq hommes poussant un bloc de pierre par Jacques Stella, XVII^e siècle
© Metropolitan Museum of Arts, New York

Une très petite partie des matériaux provient de sites à proximité de Louisbourg mais pour l'essentiel (pierre de taille et ardoise) ils sont expédiés de France. La pierre est extraite à Saint-Même-les-carrières puis transportée par voie fluviale sur la Charente pour être embarquée pour le Canada à Rochefort. Pour que les travaux avancent au rythme prévu, il faut donc que ces matériaux soient expédiés en temps et en heure, dans les quantités demandées et que les navires ne rencontrent pas de problèmes en mer.

Canadien en raquettes allant en guerre sur la neige
par Jean-Baptiste Scotin, fin XVII^e siècle
© Bibliothèque et Archives Canada,
C-113193



Bordée de neige par John Grant, XVIII^e siècle
dans VIGER, Jacques, Souvenirs canadiens

Le climat est la principale contrainte à laquelle se heurte Etienne Verrier dans la gestion du chantier de construction de Louisbourg. Sur l'Île Royale, il « *règne des brumes continuelles, de manière que quelques fois l'on est un mois ou 6 semaines sans voir le soleil* ». Le temps est très changeant et les tempêtes sont fréquentes.

Le temps de travail sur le chantier est donc assez restreint. Les ouvriers travaillent généralement de mai à septembre. Ils doivent être efficaces et anticiper le retour de la saison froide en laissant le temps aux maçonneries de sécher et en protégeant les bâtiments inachevés avant le retour des pluies et de la neige.

Certaines techniques de construction ayant cours en France doivent également être adaptées à cause des grandes quantités de neige, de l'humidité et bien sûr du gel.

Philippe Pierre Etienne

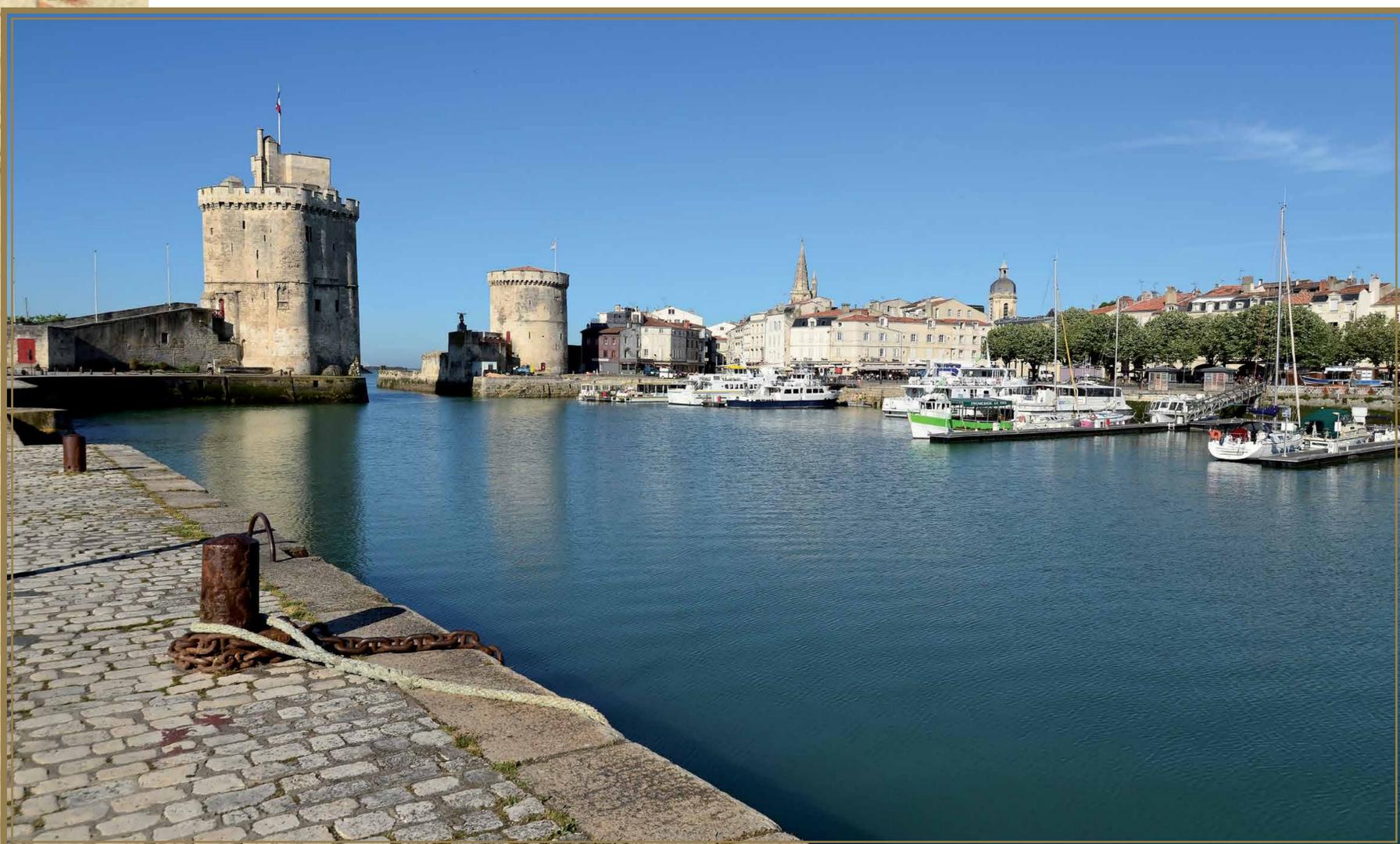
(1714 - ap. 1762)

Philippe accompagne son père en Nouvelle-France dès son premier passage en 1724. En décembre 1725, Etienne demande pour lui un brevet de petite enseigne et qu'il lui soit accordé de travailler comme élève aux travaux des fortifications de Louisbourg. Il obtiendra le brevet de lieutenant cinq ans plus tard, le 15 juillet 1730 puis le rang d'ingénieur en 1734, à l'âge de 20 ans.

Etienne Verrier ne manque pas de parler de lui dans ses rapports de travaux et divers courriers adressés à l'administration royale : « *Mon fils s'applique et fait tout ce qui peut dépendre d'un jeune homme pour devenir bon serviteur du Roy. Il est attaché pendant le temps que sa présence n'estoit pas nécessaire au travail à faire les plans. Je le destine selon le bon plaisir de Monseigneur pour la conduite des ouvrages du Port Toulouze. J'espère qu'il se conduira de telle manière qu'il pourra mériter la continuation des bienfait de Monseigneur* » (lettre d'E. Verrier, 23 octobre 1733).

En 1736, il revient en France, par le navire La Talente qui doit faire route vers Marseille, à la demande du Maréchal d'Asfeld, directeur général des fortifications de terre et de mer.

Après la mort de son père, Philippe Pierre Etienne deviendra chevalier de l'ordre de Saint-Louis et sera nommé « *ingénieur en chef au port de Blaye, en Saint-Onge* ». Il finira sa carrière en tant qu'ingénieur en chef de La Rochelle.

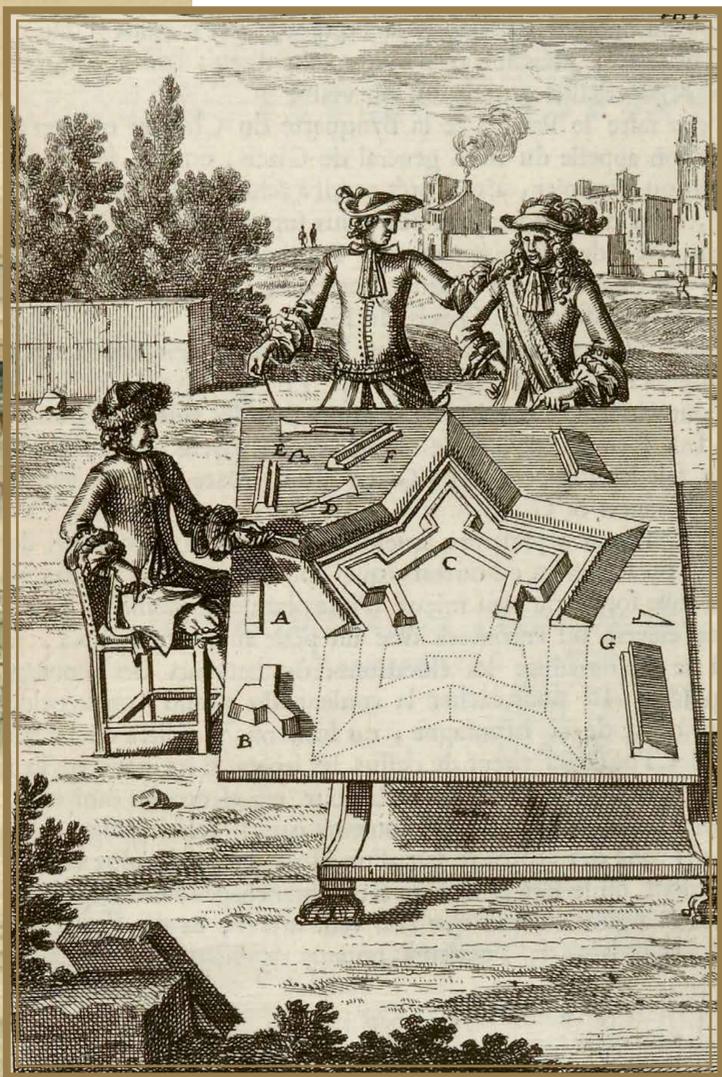


Claude Etienne Césaire Verrier

(1716 - 1775)

On ne connaît que peu de choses de sa carrière. Claude est le « fils cadet » mentionné dans la correspondance d'Etienne Verrier, présent à Louisbourg aux côtés de son père et de son frère dès 1730.

Il obtient le brevet de lieutenant en 1737.



Ingénieurs en train de construire un plan relief

Les travaux de Mars ou l'art de la guerre d'Allain Manesson-Mallet, Paris, 1684-1685

Après la prise de Louisbourg par les anglais, il part dans les Flandres pour dresser des cartes de ce pays. Alors que les français sont en passe de reprendre Louisbourg en 1748, il fait une demande officielle pour y retourner en tant qu'ingénieur, « *préférant à toute autre choses de servir dans cette place puisque y ayant resté pendant quinze ans, j'ay eu le tems de m'instruire et de me mettre au fait de la façon de travailler et de connoître la qualité de chaque nature de matériaux (...). Ce sera de plus une récompense pour 21 ans de services que feu mon père a passé à Louisbourg* ». Cette demande sera rejetée le 24 mars 1749, tous les postes en Nouvelle-France étant déjà pourvus.

Il décède le 20 octobre 1775 à La Rochelle, à l'âge de 59 ans. Il était alors chevalier de l'ordre de Saint-Louis et ancien ingénieur en chef de la ville de La Rochelle, comme l'avaient été avant lui son père et son frère aîné. Il est inhumé dans l'église Notre-Dame, comme son père, du côté de la chapelle de l'Ascension.

D'après Etienne Verrier, « *ce jeune homme est actif, dessine et calcule bien et remplira son devoir sy votre grandeur a pour agréable de le faire employer sur l'estat et de luy accorder un brevet de lieutenant, comme votre grandeur l'avoit accordé à son frère* ».

Auguste Aimé Verrier

(1720 - ap. 1789)

Il deviendra chevalier de l'ordre de Saint-Louis, ingénieur du Roi et capitaine d'infanterie.

Retourné dans la région d'origine de sa famille, il fournira en 1778 un toisé des bâtiments de l'arsenal de Marseille.

Dans les années 1780, on le retrouvera à Toulon où il travaillera à la construction d'un hôpital en 1782, à l'enceinte de la ville l'année suivante puis à l'agrandissement de la cité portuaire en 1784. Pendant la Révolution française, un Verrier ingénieur est encore mentionné dans les archives toulonnaises. Il s'agit certainement d'Auguste Aimé, alors âgé de 69 ans.