Savoirs d'ingénieur acquis auprès de Vauban, savoirs prisés par les Anglais ?

Were engineering skills learnt from Vauban valued by the English ?

Michèle Virol

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/dht/1263>

DOI : 10.4000/dht.1263

ISSN : 1775-4194

Éditeur :

Centre d'histoire des techniques et de l'environnement du Cnam (CDHTE-Cnam), Société des élèves du CDHTE-Cnam

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2010

Pagination : 35-45

ISBN : 978-2-9530779-5-7

ISSN : 0417-8726

Référence électronique

Michèle Virol, « Savoirs d'ingénieur acquis auprès de Vauban, savoirs prisés par les Anglais ? », *Documents pour l'histoire des techniques* [En ligne], 19 | 2^e semestre 2010, mis en ligne le 23 juin 2011, consulté le 07 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/dht/1263> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/dht.1263>

Savoirs d'ingénieur acquis auprès de Vauban, savoirs prisés par les Anglais ?

Michèle Virol

UMR 8596 Centre Roland Mousnier - Paris Sorbonne

Sous ce titre interrogateur qui parodie la phrase saluant dans l'enseignement scolaire français la maîtrise de la poliorcétique par l'ingénieur de Louis XIV : « ville fortifiée par Vauban, ville imprenable, ville assiégée par Vauban, ville prise », est posée la question de la circulation des savoirs techniques à l'époque moderne¹ à partir de l'observation des pérégrinations d'un ingénieur et de quelques-uns de ses collègues. Les ingénieurs sont alors les nouvelles figures de techniciens qui accompagnent la Renaissance italienne puis européenne². Voyageurs par nécessité, ils se mettent au service des princes les plus prodigues et des exemples célèbres, Léonard de Vinci (1452-1519) ou Salomon de Caus (1576-1626) pour ne citer que les plus fameux, illustrent cette grande mobilité, parfois favorisée par la relation personnelle de l'ingénieur à un souverain, François I^{er} et Frédéric V de Bavière dans les deux cas évoqués³.

Les ingénieurs connaissent aussi la précarité de l'emploi lorsque les conditions de l'exercice de leur art sont par exemple modifiées par la fin d'un conflit armé, la réduction drastique des dépenses d'une ville ou d'un État, les avantages de carrière accordés aux nationaux

aux dépens des ingénieurs étrangers ou encore une politique religieuse rigoureuse qui les contraint de choisir entre leurs convictions ou l'abjuration exigée par leur employeur.

La décision prise par Louis XIV de révoquer l'édit de Nantes par l'édit de Fontainebleau, le 18 octobre 1685, a ainsi entraîné un exil sans précédent des huguenots et parmi eux, les ingénieurs qui ont choisi de privilégier leur foi plutôt que leur carrière nous intéressent particulièrement. Certains sont connus, tel Le Goullon (ou Le Goulon) qui avait vaillamment commandé la première compagnie de mineurs de l'armée française au siège de Luxembourg, en 1684, et qui, selon le marquis de Louvois, « a déserté ; je dis déserté au pied de la lettre, s'en étant allé à Bruxelles, sans dire adieu à personne »⁴. Passé au service de l'empereur, il le servira dans la défense de Valenza dans le Piémont, en 1696, contre les assiégeants français dont son ex-compagnon l'ingénieur Lapara⁵. Les deux ingénieurs ont acquis leurs savoir-faire en matière de techniques de sièges auprès de Vauban et ils doivent désormais les employer pour s'affronter. Cette situation n'est pas unique en raison de la réputation européenne des ingénieurs français qui, formés par l'un des maîtres de la poliorcétique, sont particulièrement recherchés lors de la guerre dite de la ligue d'Augsbourg (1689-1697), vaste coalition des souverains européens contre Louis XIV.

Les informations concernant ces techniciens militaires sont souvent laconiques, aussi lorsqu'elles permettent de suivre un parcours, est-il intéressant de les interroger sous plusieurs angles. Tel est le cas pour Jean Thomas⁶. Cet

1 Pour une présentation claire de la problématique et un état de la question, voir Liliane Hilaire-Pérez et Catherine Verna, « Les circulations techniques : hommes, produits, savoirs au Moyen Âge et à l'époque moderne (Orient, Occident) », dans Michel Cotte éd., *Les circulations techniques. En amont de l'innovation : hommes, objets et idées en mouvement*, Besançon/Belfort, Presses universitaires de Franche-Comté/UTBM, 2004, pp. 11-35.

2 Voir le livre classique de Bertrand Gille, *Les ingénieurs de la Renaissance*, Points Seuil, 1964 et Pascal Briost sur la diffusion des techniques de fortification, « La révolution des techniques à la Renaissance », dans Gérald Chaix éd., *L'Europe de la Renaissance, 1470-1560*, Paris, éd. du Temps, 2002, pp. 141-161.

3 De nombreux exemples de présence des Italiens en France dans Jean-François Dubost, *La France italienne XVI^e-XVII^e siècle*, Paris, Aubier, 1997. Plus généralement, sur les motivations des voyageurs, voir la synthèse de Daniel Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Paris, Fayard, 2003.

4 Lettre de Louvois à Vauban du 18 novembre 1685, Albert de Rochas d'Aiglun, *Vauban, sa famille et ses écrits, ses oisivetés et sa correspondance*, 1910, reprints Genève, Slatkine, 1972, tome II, p. 268.

5 *Ibid*, note 1, p. 447.

6 Liliane Hilaire-Pérez, que je remercie, m'a fait connaître Jean Thomas en me communiquant un article de Adair Stuart Mason et Peter Barber, « 'Captain Thomas, the French Engineer' and the teaching of Vauban to the English », *Proceedings of the*

ingénieur est présent dans les archives britanniques mais n'est mentionné, semble-t-il, ni dans les archives privées de Vauban (le fonds Rosanbo), ni dans celles du Service historique de la Défense au château de Vincennes, ni dans les Archives générales de Simancas en Espagne qui conservent les registres des ingénieurs employés dans les Pays-Bas espagnols, et notamment à Namur, où il a pourtant travaillé aux fortifications de la place quand elle était française (1692-1695), puis quand elle a été reprise par Guillaume d'Orange (1695).

Les archives permettent d'entrevoir un personnage qui a l'ambition de faire carrière en Angleterre en proposant des savoirs techniques acquis auprès de Vauban. La formation et le service d'ingénieur militaire français seront-ils suffisants pour obtenir un emploi en Angleterre en période de guerre mais aussi en temps de paix ? Quelles stratégies a pu développer Jean Thomas pour rester en Angleterre alors que nombre d'ingénieurs huguenots devront parcourir l'Europe à la recherche d'emplois ?

Les espoirs d'un ingénieur huguenot émigré en Angleterre

Que savons-nous de Jean Thomas ? D'abord ce qu'il révèle lui-même dans la narration de sa vie adressée à Henry Heathcote en 1716, vingt et un ans après son départ de France. Cette lettre, aujourd'hui à la *British Library*, dévoile surtout ses efforts pour obtenir la protection du fils d'un des hommes les plus riches de la *City*, sir Gilbert Heathcote (1652-1733), comme l'indique le début de la missive : « Je vous prie d'agréer un récit abrégé des occasions où j'ai été employé comme Ingénieur et de recommander mon cas à ceux de vos amis qui sont en pouvoir d'en appuyer la justice ou de me favoriser de leur bienveillance ainsi que vous m'honorer de la vôtre [...] »⁷. Ce récit, comme toutes les lettres conservées, est en français, ce qui indique une sorte de fidélité de l'ingénieur à la France et les limites de son adaptation à l'Angleterre, bien qu'il revendique une ascendance anglaise.

Jean, né dans l'île d'Oléron vers 1670, est le fils des huguenots Isaac et Jeanne Thomas. Il mentionne dans ce texte avoir voulu, avec son frère, gagner l'Angleterre, terre de leurs ancêtres, après la révocation de l'édit de Nantes. Les deux frères sont arrêtés en 1686 et condamnés aux galères mais Jean, âgé de 16 ans, se soumet. Il est alors élargi et obtient un emploi de sous-

ingénieur sous les ordres de Vauban ayant, dit-il, appris un peu de mathématiques, de dessin et de théorie des fortifications.

Vauban est entouré d'ingénieurs huguenots (33 ingénieurs militaires issus de 22 familles d'origine protestante sont recensés en 1685)⁸ et il regrette leur départ car les défections se multiplient, telle celle de l'ingénieur Dupuy qui déserte en 1686, après que l'archevêque de Reims eût obtenu qu'il quitte Sedan pour la Picardie catholique. Ceux qui ne veulent pas se soumettre risquent l'internement dans les chambres du château de Ham (Somme) aménagées à cet effet en 1686. Vauban tente vainement de les protéger et pour arrêter l'hémorragie générale, il écrira en 1689 son « mémoire sur le Rappel des Huguenots »⁹.

Jean Thomas, dans un tel contexte, sert sous les ordres de Vauban de 1686 à 1695 : dix années d'apprentissage des techniques de l'ingénieur, des dessins aux constructions des fortifications, notamment à Sedan et à Dunkerque et en d'autres places des Flandres où les travaux hydrauliques sont nombreux. Il participe aux sièges de la guerre de la ligue d'Augsbourg, notamment ceux de Namur et de Furnes en 1692. Chargé, après le siège, de séjourner dans cette dernière place pour en réparer les fortifications, il y subit une contrainte religieuse plus forte qui veut l'obliger, selon ses propres dires, « à professer le papisme ». Il préfère alors renoncer au service de la France pour « recouvrer sa liberté » et passe au service des Anglo-Hollandais.

Le passage à l'ennemi

Jean Thomas profite de sa présence en Flandre pour rejoindre, au début de l'année 1695, l'armée des alliés : le prince de Vaudémont, le duc de Wurtemberg et le général Goor, commandant de l'artillerie anglaise. On l'emploie immédiatement, en attendant l'arrivée de Guillaume III, stathouder des Provinces-Unies et roi d'Angleterre, à faire les plans des places françaises où il avait servi : Furnes, Saint-Vinox, Bergues, Gravelines, Calais, Laquenock, avec des mémoires sur « le fort et le faible » de chaque site. Le transfert d'informations sur les places que l'on veut reprendre à la France est donc immédiat. Thomas doit ensuite fortifier des postes des troupes en quartier d'hiver et l'été 1695, il prend part au siège de Namur sous les ordres du grand ingénieur hollandais, le baron Menno Van Coehorn (1641-1704). C'est donc le deuxième siège de

Huguenot Society XXV (3) 1991, pp. 279-287. Seule étude, à ma connaissance, à rassembler des informations sur cet ingénieur.

⁷ *British Library*, Add. Ms 4067 f° 164. Sir Gilbert Heathcote, un des fondateurs de la banque d'Angleterre, est Lord Mayor de Londres depuis 1711. Ce *whig* est aussi un des promoteurs de la nouvelle East India Company.

⁸ Voir mon étude sur les ingénieurs de la fin du règne de Louis XIV (1685-1715) dans la thèse d'habilitation inédite, soutenue à l'Université Paris VIII en 2005, tome I « Le rôle des techniques dans la construction de l'État sous Louis XIV, 1685-1715 ».

⁹ Voir la dernière édition dans Michèle Virol dir., *Les oisivetés de Vauban*, Seyssel, Champ Vallon, 2007, pp. 73-123.

Namur pour celui qui avait participé, de mai à juin 1692, sous les ordres de Vauban, à la prise de la ville et de la citadelle par les armées de Louis XIV. Après la conquête, Thomas était resté environ six mois dans la place, avec le commissaire général des fortifications, pour la remettre en état de défense. Sa connaissance des travaux effectués et des projets français est donc excellente et s'est avérée sans doute précieuse à Coehorn lors du siège de 1695 que les Hollandais ont remporté en deux mois¹⁰. L'ingénieur hollandais, qui peut se prévaloir de 31 ans de service en tant qu'officier d'infanterie et d'artillerie, jouit d'une excellente réputation de fortificateur (Nimègue, Bréda et Berg-op-Zoom sont de beaux exemples de son art), de preneur de villes, mais aussi d'auteur de traités militaires à succès (par exemple, *Artillerie et arsenaux* en 1669, et surtout *Nieuwe Vestingbouw ope en natte of lage horisont* en 1685)¹¹. C'est une excellente référence pour Jean Thomas qui va rejoindre d'autres ingénieurs désabusés par l'intransigence religieuse française.

Il faut cependant souligner que la difficulté de faire carrière au sein de la nouvelle direction des fortifications créée en 1691, à la mort de Louvois, peut aussi être à l'origine de certaines défections des ingénieurs. La nouvelle organisation, confiée à l'intendant des finances, Michel Le Peletier de Souzy, favorise les officiers de l'armée royale qui veulent servir comme ingénieurs ou ceux qui sont remarqués par le commissaire général des fortifications. Les étrangers ont du mal à obtenir un brevet d'ingénieur du roi et n'ont guère d'espoir d'avancer dans leur carrière, comme le montre l'étude remarquable de Marino Vigano sur Pietro Morettini (1660-1737) qui permet de suivre dans les archives de Suisse, Italie, France, Belgique actuelle et Pays-Bas cet entrepreneur de Val Maggia dans le Tessin. Après avoir servi sous Vauban à partir de 1688, travaillé à la fortification de Landau, au siège de Namur de 1692, puis aux réparations de cette place, il perd peu à peu l'espoir d'une reconnaissance française de ses capacités et déserte à la faveur de la reprise de Namur par les troupes alliées contre la France, en 1695¹². Passé au service de Guillaume d'Orange-Nassau, il obtient, le 4 juillet 1697, le brevet d'ingénieur ordinaire¹³.

10 Philippe Bragard, « Le rôle de Menno Van Coehorn à Namur entre 1691 et 1698. Etat de la question », *Les amis de la citadelle de Namur*, 1988, n° 45.

11 Cet ouvrage sera traduit en français à La Haye, en 1706, sous le titre de *Nouvelle fortification sur terrain bas et humide*.

12 Marino Vigano, « L'ingegnere ritrovato : Pietro Morettini (Cerentino 1660-Locarno 1737) », *Bolletino della Società storica locarnese*, n.s. 2003, n° 6, pp. 33-46 puis *Petrus Morettinus tribunus militum. Un ingegnere militare locarnese al servizio estero Pietro Morettini (1660-1737)*, Casagrande, 2007, collection Itinerari.

13 Algemeen Rijksarchief, 's-Gravenhage, 1.01.28, *Commis-*

Le *stathouder* des Provinces-Unies et roi d'Angleterre, Ecosse et Irlande Guillaume III, souhaitant affaiblir les forces françaises, accueille favorablement les ingénieurs et les emploie dans des actions contre la France, sans se préoccuper de l'avis du service administratif anglais compétent. Le cas de l'ingénieur de La Motte est à ce titre exemplaire. Bien que huguenot, il était resté au service de la France en 1685 et avait remplacé Le Goulon, mais en 1689, il choisit aussi l'exil, comme le mentionne le marquis de Louvois : « le Roi a été avisé que le sieur de la Motte, capitaine des mineurs, après avoir très bien servi pendant le siège de Mayence, s'est avisé en sortant, de dire que sa conscience ne lui permettait plus de servir sans faire d'exercice de son ancienne religion. Sa Majesté m'a commandé de vous en donner avis, afin que vous lui mandiez le vôtre sur ceux que vous croiriez les plus capables de remplir sa place »¹⁴. Passé au service de Guillaume III, de La Motte débarque, en juin 1694, en Bretagne avec les troupes anglo-hollandaises, et selon les sources françaises, il sera tué dans cette offensive¹⁵. Les archives anglaises le mentionnent comme ingénieur depuis 1690 sous le nom de colonel Francis Philipanneau de la Motte. En 1692, il est appointé comme ingénieur en Irlande par brevet royal (*royal warrant*) du 6 avril 1692 à 1 000 livres par an, et en 1693, il est rappelé pour travailler aux fortifications de Plymouth, Pendennis et Saint Mawes en Cornouailles, sur ordre et appointements directs du roi. Un autre huguenot, le colonel Du Cambon, aussi employé en Irlande, est rappelé par le même ordre pour travailler à Portsmouth. La décision royale est cependant contestée par le *Board of Ordnance*, (le Conseil des munitions qui, depuis 1683, est un service civil ayant

sieboek van den Raad van State, reg. 1.533 (1692-1699), foll. 257 e v [*Commissie van de Raad van State*], « Den 1. augusti 1698 » : « Commissie gedepescheerd voor Pierre Morotin als ord[inair].e Ingenieur, in plaatse van Ingenieur Habeling, heeft de plaatse bedient 't sedert den 1. September 1696. in communi forma als andere hiervoor war gearapheert E. De Lauge ende getelent Joan Sluigelandt heeft eed gedant den 4. dito ». Confirmé comme ingénieur ordinaire en août 1698, il est promu directeur des fortifications le 10 novembre 1701, ce qui l'engage à servir les Provinces-Unies lors des sièges mais aussi à fortifier les places. Il rentre à Locarno avec son épouse namuroise et ses enfants après avoir participé au siège de Liège, en octobre 1702, et il poursuit sa carrière dans les cantons de Lucerne et de Locarno où il multiplie les ouvrages civils. M. Vigano, *op. cit.*

14 Lettre de Louvois à Vauban, 24 septembre 1689, A. Rochas, *op. cit.*, p. 313.

15 Vauban mentionne le fait dans une lettre à Barbezieux, du 21 juin 1694 « La Motte, ci-devant capitaine de nos mineurs qui déserta en sortant de Mayence, a aussi été tué », *ibid.*, p. 417.

aussi la responsabilité des ingénieurs). Le bureau proteste contre cette ingérence royale dans le fonctionnement du service et tente de gêner le travail des deux hommes. Les décès de Du Cambon en Flandre, en 1693, et de La Motte, en 1694, mettent un terme à ce différend, mais pas à la politique de recrutement du roi¹⁶.

Le 1^{er} octobre 1696, Guillaume III décide de former une compagnie d'ingénieurs d'élite (*Kings' Company of Engineers*) sous le commandement du lieutenant-colonel Holcroft Blood, deuxième ingénieur d'Angleterre. Ce regroupement ne peut être encore qualifié de corps puisque les officiers conservaient leur affectation précédente dans l'armée, mais ils sont placés sous l'autorité du roi, sans intervention du *Board of Ordnance*, et rétribués par *warrants* spéciaux du Trésor. Une liste de ces ingénieurs au nombre de 28, qui devaient percevoir de 5 à 10 shillings par jour, est connue à la date du 31 mars 1697¹⁷. Jean Thomas y figure, il le mentionne dans sa lettre à H. Heathcote, avec une différence sur le nombre d'ingénieurs : il dit avoir été appelé pour participer au siège de Namur de 1695 et qu'il « eut l'honneur d'être admis dans la première des trois classes d'ingénieurs au nombre de 26 qui par *warrant* de Sa Majesté furent établis en son armée »¹⁸. Cette reconnaissance immédiate a sans doute flatté ces hommes qui de plus, vont servir en Flandre sous les ordres du baron Van Coehorn et pourront ainsi se prévaloir d'avoir été formés par les deux plus grands poliorcètes de leur temps.

Guillaume III veut utiliser leurs savoirs sur les places et leur maîtrise des techniques françaises de siège dont il connaît l'efficacité et il ne doute pas de leur fidélité en raison même du ressentiment qu'ils éprouvent à l'égard de la politique religieuse de Louis XIV. Mais la signature de la paix de Ryswick, en automne 1697 remet en question la nécessité de conserver cette compagnie aux Pays-Bas¹⁹. Ils partent donc en Angleterre et lorsqu'en 1698, le gouvernement établit la demi-solde, seize d'entre eux (dont Thomas) qui n'avaient pas d'autre emploi dans l'armée, ne percevront plus rien et se trouveront dans de grandes difficultés financières. La compagnie de

Guillaume III est dissoute le 25 mars 1700, et désormais le *Board of Ordnance* reprend la totale direction des ingénieurs dont la plupart, désormais sans solde, doivent quitter l'Angleterre et rechercher un emploi en Hollande ou dans d'autres pays européens protestants. Jean Thomas, avec trois autres ingénieurs, reste en Angleterre et en 1716, il se présentera comme le seul survivant de ceux qui ont fait ce choix. Il doit cependant trouver les moyens de subsister, en attendant la reprise de la guerre.

Enseigner « son art »

Jean Thomas va tenter de vivre à Londres de son savoir en donnant, pendant la période de paix, des leçons de son art à de jeunes officiers anglais, mais de manière informelle car l'enseignement de la fortification et de la poliorcétique est secondaire dans les collèges anglais. Même si en 1716, des instructions seront données pour développer l'enseignement des fortifications aux ingénieurs dans les collèges, rien ne sera réellement mis en place en Angleterre, semble-t-il, avant la création de l'Académie royale militaire de Woolwich en 1741. L'étude des fortifications est cependant un des passe-temps favoris des *upper-class*.

Les ingénieurs du continent et notamment les huguenots émigrés sont recherchés pour leurs savoirs en architecture militaire, l'Angleterre ayant fait le choix, après la guerre civile du milieu du siècle, de ne pas construire de places fortes à l'intérieur du pays pour ne pas favoriser le pouvoir royal. Les exemples réputés de réalisations de fortifications bastionnées sont avant tout français et hollandais, comme le rappellera Stephen Riou dans son ouvrage *Elements of fortifications* publié en 1746. Ce fils de marchand huguenot de Londres a servi comme ingénieur militaire dans les Flandres et a recueilli, dit-il, l'héritage des ingénieurs qui ont servi sous Vauban et sous Coehorn pour rédiger ce traité de fortifications. Le livre est donc un média essentiel dans la diffusion de l'art de la fortification, ce que confirme le Journal de John Percival, premier duc d'Egmont, vice-roi d'Irlande. La relation de la longue conversation que le duc d'Egmont eut à Londres avec Jean Thomas, en 1736, met l'accent sur les deux points forts de l'entretien²⁰. Le duc a interrogé l'ingénieur sur les caractéristiques respectives des fortifications de Vauban et de Coehorn, voulant savoir celles qu'il considérerait comme les meilleures (Thomas aurait répondu que le second avait amélioré les formes de la fortification bastionnée sur plusieurs points, ce qui est peut-être une façon de ne pas répondre à la question), puis il lui a demandé son avis sur des livres, notamment

16 Whitworth Porter, *History of the Corps of royal Engineers*, Londres, Longmans, Green and Co, 1889, t. I, p. 59.

17 *Ibid.*, p. 60. Les huguenots français sont nombreux : P. Carles, J. Chardeloup, O. d'Harcourt, L. Petit, F. Petit, J. Massey, J. Clavis, J. Wybault, J. Thomas, J. de Champigné, S. de La Lo, D. Bacalan, P. de la Bussonnière, H. de la Ferrière, P. de Gually, A. Pagolas, D. La Tessonnière.

18 Lettre à H. Heathcote, *op. cit.*

19 Jean Thomas énumère ses emplois pour ces années 1696 et 1697 : il a été envoyé sur le Rhin sous les ordres du comte de Frise, commandant des troupes « à la paye anglaise », puis il est envoyé en Flandre pour travailler sous les ordres de Coehorn.

20 *The Earl of Egmont's Diaries* édité par John Percival, Historical manuscripts commission, Series 63.

ceux de l'ingénieur huguenot Le Goulon, mentionné précédemment : *Mémoires pour la défense et l'attaque des places*, publié à La Haye en 1706 et réédité en 1730 augmenté de deux mémoires de Vauban - « La relation du siège d'Ath » et le « Directeur des fortifications »²¹-, et de la *Nouvelle fortification, tant pour un terrain bas et humide*, mémoires sur l'architecture militaire publiés à la suite du texte du baron Von Coehorn, par J. Van Wesel en 1706²². L'entretien a ensuite porté sur les ouvrages d'Alain Manesson-Malet (1630-1706), ingénieur au Portugal puis maître de mathématiques des pages de la petite écurie du Roi, célèbre auteur *Des travaux de Mars ou de l'art de la guerre en trois parties* (Paris, 1671), ouvrage enrichi dans l'édition de 1684-1685. Jean Thomas, reprenant à son compte la distinction que l'on retrouve chez de nombreux ingénieurs entre mathématicien et ingénieur capable de maîtriser l'art de la fortification, aurait reconnu en Manesson-Malet un mathématicien et non un ingénieur des fortifications²³. Cet exemple confirme l'importance des publications dans la circulation des techniques de la guerre de siège et de l'architecture militaire. Le duc d'Egmont profite cependant de la présence d'un ingénieur compétent, formé à deux écoles, pour obtenir l'appréciation d'un expert professionnel sur ces lectures.

Jean Thomas d'ailleurs a recueilli les fruits de la reconnaissance de cette compétence et des puissantes recommandations de ses protecteurs en décembre 1735, lorsqu'il est choisi comme tuteur en fortification du jeune duc de Cumberland. Il occupe ce poste pendant six mois, avec les appointements conséquents de 32 £ 12s par trimestre²⁴.

Cependant la vie de Jean Thomas, qui a choisi de rester en Angleterre, d'y fonder une famille et de prendre la nationalité britannique en 1706²⁵, a été scandée par

des démarches pour obtenir une protection et des revenus réguliers, alors que l'avantage que ses connaissances des places fortes aurait pu représenter s'éloigne avec la fin de la guerre de succession d'Espagne et l'intérêt de plus en plus grand des Anglais pour les guerres maritimes.

Les difficultés de l'intégration en pays étranger

L'ingénieur qui a servi dans l'armée de Louis XIV, puis dans celle de Guillaume III aux Pays-Bas a cherché à être inscrit sur les listes d'ordonnance de l'armée anglaise afin d'être intégré à celle-ci et de percevoir une solde en temps de paix. Plusieurs moyens se sont offerts à lui : être admis dans des expéditions militaires, proposer des projets techniques militaires ou civils, traverser l'Atlantique.

Participer aux expéditions des armées anglaises

La reprise de la guerre dès le début du règne de la reine Anne offre à Thomas la possibilité de servir dans les troupes anglaises²⁶. En 1702, il part en Espagne rejoindre l'expédition sur Cadix commandée par James Butler (1665-1714), deuxième duc d'Ormonde, Irlandais rallié à Guillaume d'Orange lors de la Glorieuse Révolution et investi par la reine du commandement des forces terrestres en Espagne. Il reste sous ses ordres pendant six mois avec d'autres ingénieurs huguenots, notamment Pierre Carle, nommé chef des ingénieurs et, de retour en Angleterre, se déclare heureux de cette première intégration. Il commet alors sa première erreur en refusant de partir pour les Indes occidentales (d'autres ingénieurs partent pour Antigua et Leeward Islands), n'obéissant pas ainsi aux ordres du duc de Marlborough, capitaine général de l'armée britannique²⁷. Ce refus lui donne une réputation de mauvais caractère et d'homme peu fiable qui le poursuivra malgré les services ultérieurs qu'il rendra aux armées anglaises.

Le duc de Marlborough a ainsi refusé d'envoyer Thomas combattre au Portugal, en 1704, malgré l'intervention du comte de Galway ou Galloway, plus connu sous le nom de général de Ruigny (1648-1720), huguenot français, fils de Henri de Massué, marquis de Ruigny (1605-1689), délégué général des affaires protestantes sous Louis XIV, qui a obtenu d'émigrer par dérogation à l'interdiction, comme ce fut le cas par exemple du maréchal de

21 On peut donc faire l'hypothèse que la première édition pirate du *Directeur des fortifications* de Vauban, chez H. Van Bulderen, 1685, a été réalisée à partir d'un manuscrit transmis par un ingénieur huguenot.

22 *The Earl of Egmont's Diaries*, op. cit..

23 L'ingénieur Jean Anténor Hue de Caligny développe cette distinction dans « Mémoire des principales choses que l'ingénieur en chef d'une place doit observer » adressé en 1706 à Michel Le Peletier de Souzy, affirmant : « parce qu'il n'est pas vrai comme on croit communément que les mathématiques soient le fondement de notre métier, elles n'en sont que la clé, dont il n'y a que le bon esprit qui puisse se servir ; le bon esprit avec une certaine élévation d'entendement en est le véritable fondement », voir Michèle Virol, *Vauban, De la gloire du roi au service de l'État*, Seyssel, Champ Vallon, 2003, p. 26 et suiv.

24 A. Stuart Mason et P. Barber « 'Captain Thomas, the French Engineer' », op. cit., p. 284.

25 Informations fournies par les notes manuscrites d'Henri Agner à la Huguenot Society dans A. Stuart Mason P. Barber « Captain

Thomas, the French Engineer », op. cit., note 2.

26 Guillaume III décède accidentellement le 19 mars 1702, sa belle-sœur Anne Stuart, fille de Jacques II et anglicane, lui succède sur le trône d'Angleterre.

27 John Churchill, premier duc de Marlborough, 1650-1722, est nommé capitaine général de l'armée britannique par la reine Anne, en 1702. Le duc d'Ormonde lui succéda en 1711.

Schomberg et du fils d'Abraham Duquesne. Ce maréchal de camp de Guillaume III est le chef de file des réfugiés protestants en Angleterre et il demande l'envoi de Jean Thomas à Gibraltar nouvellement conquis, soulignant que les bons ingénieurs sont rares et qu'il faut savoir passer sur leur mauvais caractère et leurs mouvements d'humeur²⁸. Malgré cette intervention, Marlborough tient bon et Jean Thomas reste à Londres avec une demi-solde.

Lord Galway fait plus. En qualité de juge du Banc du roi en Irlande, il va, à partir de 1705, employer des ingénieurs huguenots (certains de l'ex-compagnie de Guillaume III dissoute en 1700) afin de fortifier l'île sous les ordres de Thomas Burg. Parmi eux, Jean Thomas, Jean Corneille et Jacques Wibault (ou Wybault). Jean Corneille est recensé dans les archives françaises et même estimé par Vauban qui l'avait qualifié en 1682, pour ses travaux à Antibes, de « bon garçon, sans bruit, qui s'acquitte »²⁹. Jacques Wibault, quant à lui, est connu pour avoir composé pour le duc d'Ormonde un beau livre de dessins d'architecture, avec des détails des fortifications de Vauban et des travaux de Bernard de Gomme à Portsmouth³⁰. Il appartenait à la compagnie royale d'ingénieurs en 1696 et à l'expédition de Cadix de 1702, aux côtés de Jean Thomas.

En Irlande, Jacques Wibault est chargé de l'inspection des forts du sud et Jean Thomas et Jean Corneille de ceux du nord et notamment de Londonderry, au nord-ouest de l'île. La ville sise sur l'estuaire de la Foyle a subi un terrible siège, en 1689, par les armées du roi Jacques II à qui elle avait fermé ses portes. Jean Thomas rédige en 1705 un rapport de 15 pages, en français, sur l'état des fortifications de Londonderry construites sur les plans de Thomas Philipp³¹. Il fournit, à la demande du duc d'Ormonde, deux projets adaptés aux dépenses que le gouvernement est prêt à consentir. Le plus important prévoit l'aménagement défensif de la rivière Foyle par un

canal de 6 pieds de profondeur pour relier les défenses, projet auquel Jean Corneille est associé³². Il prévoit un système d'inondations retenues par deux ravelins afin d'isoler d'une armée assaillante la place ainsi transformée en île, et pour convaincre de la pertinence de ces onéreux travaux, Thomas fait valoir l'intérêt économique des prairies ainsi constituées et l'amélioration de la qualité de l'air débarrassé des vapeurs stagnantes. Il propose aussi la construction d'une citadelle avec un casernement pour 2 000 hommes afin de mettre la population protestante et fidèle à l'Angleterre à l'abri des soulèvements et d'une guerre, et la fortification d'une ville nouvelle, prévoyant la destruction de toutes les habitations à l'extérieur des murs³³. Dans toutes ces propositions, on reconnaît les principes de stratégie défensive de Vauban, et Thomas d'ailleurs est très fier de souligner que, s'il n'a pu suivre les plans des défenses des forts français en raison de leurs coûts trop élevés, les fortifications seront aussi résistantes pour moins de 20 000 livres³⁴.

Il travaille ensuite aux forts de Culmore près de Carrickfergus, ville dont il prévoit aussi la protection, il inspecte les défenses de la côte nord-est face à l'Ecosse puis il procède avec Corneille à la reconnaissance de l'estuaire de la rivière Foyle, au nord-ouest de l'île.

L'exécution de ces projets se trouve cependant suspendue par les pourparlers et la signature de l'Acte d'union avec l'Ecosse qui entrera en vigueur le 1^{er} mai 1707. Contrairement aux autres ingénieurs français employés en Irlande, J. Corneille et J. Wibault qui seront encore confirmés ingénieurs par acte de « warrant » par les autorités (*Irish establishment*) en 1714 pour 182 £ et 146 £, Jean Thomas ne perçoit que la pension de trois shillings que lui octroie la liste civile en Irlande, en récompense des travaux précédemment mentionnés. Il revient en Angleterre et cherche dans le courant de l'année 1706 à faire valider ses services dans l'armée.

Il tente de regagner la confiance du duc de Marlborough en lui adressant une liste des plans et des cartes de Flandre qu'il peut lui fournir, grâce à son travail de dix ans sous la direction de Vauban. C'est un échec, le duc

28 Le Journal du colonel John Richards, commandant en second la campagne au Portugal en 1704, signale la protection de Lord Galway à l'égard des Huguenots qui, parfois, serait injustifiée notamment dans le cas de Pierre Carle, W. Porter, *op. cit.*, p. 117-118.

29 Lettre de Vauban au marquis de Seignelay du 9 mai 1682, A. Rochas d'Ayglun, *Vauban, op. cit.*, t. II, p. 243.

30 Jacques Wibault, *Traité d'architecture militaire...*, Londres, 1701. Le manuscrit est conservé aux archives de Dublin.

31 *British Library*, Plans and report of Londonderry, K. Top LIV 32. Ce mémoire est signalé par Thomas B. Macaulay, *History of England*, 1856, vol. III, note, p. 56, pour la description que fait J. Thomas de la fortification rudimentaire de Londonderry. Ce rapport en français, signé « Jean Thomas, ingénieur », donne les mesures en toises et non en yards. Il faut remarquer que sur les deux plans (K. Top LIV 32a et 32b), il n'utilise pas les conventions de Vauban pour les plans (en rouge ce qui est construit, en jaune les projets), mais des couleurs qui renvoient à une réalité : rouge pour les toits, gris pour les remparts.

32 Les deux ingénieurs conçoivent ce canal dont le coût est évalué à 20 000 livres dans l'esprit des défenses prônées par Vauban, voir Michèle Virol, « La rivière, une voie royale pour Vauban », dans Michèle Virol, Michel Adgé, Raphaël Morera, Yves Roumegoux éd., *Vauban et les voies d'eau*, Paris, éd. Du Huitième jour, 2007, pp. 7-21.

33 Voir Cecil D. Milligan, *The Walls of Derry. Their building, Defending and Preserving*, Ulster Society Publications, 1996, parts I & II.

34 J. Thomas recommande le nom d'un entrepreneur moins cher que ceux de Londonderry pour réaliser ces travaux, ce qui montre aussi qu'il s'est beaucoup investi dans ce projet.

restant insensible à sa demande. Cherche-t-il à quitter l'Angleterre ? C'est probable, si l'on se réfère à une lettre de l'ambassadeur de Venise à Londres, Francesco Cornaro, datée du 25 juin 1706. Ce dernier propose au sénat de la République qui recherche un ingénieur, les services de Jean Thomas³⁵. Le ministre de la guerre (*savio alla scrittura*), Francesco Gritti, résume la lettre de l'ambassadeur et donc la vie de « Giovanni » Thomas en ces termes : Thomas est âgé d'environ 40 ans, « natif d'Oléron en Béarn » (une confusion est introduite entre Oloron-Sainte-Marie effectivement en Béarn et l'île d'Oléron en Charente-Maritime où est né Jean Thomas, mais elle est d'autant plus excusable qu'il s'agit de deux terres huguenotes), et a été employé pendant plusieurs années sous les ordres de Vauban. Il a ensuite servi en Hollande, pour des raisons de religion, où il a participé avec zèle aux expéditions importantes des deux guerres, la précédente (celle dite de la ligue d'Augsbourg) et l'actuelle (guerre de succession d'Espagne). Il désire quitter l'Angleterre parce qu'il a subi des torts : on lui aurait préféré pour la place de premier ingénieur dans les troupes anglaises en Espagne un sujet de moindre mérite ou plus récent dans le service. Le duc d'Ormonde, vice-roi d'Irlande, l'a alors appelé à son service avec une bonne pension. Il dit recevoir actuellement 80 écus par mois et il en demande le double pour servir la Sérénissime !

Aucune suite n'a, semble-t-il, été donnée par Venise à cette demande, mais la démarche nous apprend que Jean Thomas n'avait pas obtenu la reconnaissance espérée de l'Angleterre après avoir servi en Espagne et qu'il était même prêt à rallier une république catholique.

Néanmoins en 1707, grâce à l'intervention de lord Galway, il part servir sous ses ordres au Portugal pendant six ans. À la fin de la guerre, après la signature des traités d'Utrecht, il reçoit l'ordre de rester pour travailler aux réparations du fort de Vianna (au nord du pays, sur le fleuve Lima), « à la requête de la factorie anglaise intéressée à la réparation du fort ». Il rentre en Angleterre en 1714, un an après l'armée, et se plaint, « alors que la demi-solde des officiers et des ingénieurs est établie, d'avoir encore une fois été oublié »³⁶. Il doit alors employer un deuxième moyen pour obtenir la reconnaissance de ses services et être intégré à l'armée britannique : avoir l'initiative de travaux de fortifications et d'aménagement en Irlande où il est inscrit sur la liste civile.

35 Archivio di Stato, Venezia, *Senato Militar in Terra Ferma*, filza 11 (1706). Francesco Gritti *Savio alla Scrittura*.ra, [Venezia], «1706, 28 luglio» mentionne la lettre de F. Cornaro du 25 juin 1706. L'existence et le contenu de cette lettre m'ont été communiqués par Marino Viganò que je remercie.

36 Lettre de J. Thomas à H. Heathcote, *op. cit.*

Proposer des projets

Toujours soutenu par lord Galway, l'ingénieur est envoyé à Dublin, où il pourra percevoir sa demi-solde. Arrivé en Irlande, il multiplie les courriers pour se plaindre de sa pauvreté (il ne perçoit que 3 shillings) et pour se rendre utile, il étudie la construction d'un canal pour relier Dublin au Shannon, projet qu'il adresse en 1715 à Edward Southwell qu'il a rencontré lors de son voyage. Lord Southwell qui fut numéro deux de l'administration du Lord Lieutenant (de 1703 à 1707, puis de 1710 à 1713), est membre du conseil privé et membre influent du parlement irlandais. L'ingénieur énumère ce dont il a besoin : deux porteurs pour les instruments et un troisième homme plus intelligent pour la chaîne d'arpentage et les piquets. Pour faire état de ses compétences, il joint au projet un très long mémoire en français sur la navigation et les écluses ainsi que sur la protection des rivières qui dérive directement des enseignements de Vauban³⁷. Il consacre un développement aux « écluses pour ménager les eaux ou moyen d'établir la navigation dans les plaines des pays où les eaux sont rares » (fig. 1 et 1 bis). Il y fait référence à la méthode décrite par Edme Mariotte dans le *Traité sur le mouvement des eaux*, mais aussi aux dommages subis par les riverains du canal du Languedoc dépossédés d'une partie de l'eau par détournements, démontrant dans ce mémoire qu'il est un bon élève de Vauban : il propose une table des calculs de la quantité d'eau dépensée après le passage de chaque écluse à plusieurs bassins qui n'a rien à envier à celles des mémoires du maréchal. Il traite aussi de la construction d'écluses pour empêcher l'entrée de l'eau salée dans un canal ou une rivière.

Jean Thomas ne parvient pas à convaincre le gouvernement irlandais. Son idée pourtant était pertinente : le canal sera construit 40 ans plus tard, comme celui de la Lys à la mer que Vauban avait proposé en 1706 et qui, refusé par les notables ayant intérêt à ce que les transports se fassent toujours par voie de terre, ne sera réalisé que dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle. Les logiques d'aménagement des ingénieurs se heurtent souvent aux priorités de court terme des politiques.

Jean Thomas, comme les autres ingénieurs, a toujours des problèmes d'argent, car sa demi-solde n'arrive pas régulièrement. Il s'en plaint souvent et va jusqu'à proposer de participer à la répression du soulèvement jacobite de 1715. L'armée anglaise refuse son offre, peut-être par méfiance envers ce huguenot resté francophone. Sa correspondance est en français, les légendes de ses cartes aussi et leur échelle reste en toises, et pour confirmer cette

37 British Library Add Ms 60272, Lettre de J. Thomas à Edward Southwell, 17 septembre 1715.

fig. 1 - Dessin d'écluses pour le ménagement des eaux. Plan et profil. Letter J. Thomas to Southwell, British Library, Add. Ms 60272

difficulté d'intégration, le Journal du comte d'Egmont qualifie encore en 1736 le capitaine John Thomas de « réfugié français », quarante ans après son départ de la France ! L'exemple de Jean Thomas confirme les conclusions des études menées sur les réfugiés calvinistes en Angleterre : ils furent toujours considérés comme des étrangers (*aliens*), calvinistes certes, mais n'appartenant pas à l'Eglise d'Angleterre, et la réponse de l'ingénieur à sa marginalisation fut peut-être le maintien de la langue française pour ses écrits³⁸.

Pourquoi l'assimilation a-t-elle été aussi difficile ? Est-ce le signe d'un refus de l'armée anglaise d'intégrer totalement un homme qui pourtant a choisi l'Angleterre, pays de ses ancêtres, comme il aime à le mentionner ? En 1716, dans sa lettre à Henry Heathcote, il énumérera

ses bons et loyaux services et prendra comme exemple de son dévouement à la couronne britannique, son action à Bristol, en 1714. Avant d'embarquer pour l'Irlande, il avait obtenu la permission d'accompagner Edward Southwell à Bristol. Ayant trouvé la ville fermée et les bourgeois en armes pour se défendre contre les soulèvements des « mécontents », l'ingénieur propose ses services au gouverneur de la province, le comte James Berkley. Ce dernier lui confie la direction des travaux de réparation des murailles et ceux des retranchements et des batteries sur les avenues occidentales de la ville, parties dépourvues de fortifications. Thomas commente son implication, affirmant « avoir travaillé avec zèle sans jamais demander aucun salaire pour ce travail, étant d'opinion qu'en pareils cas un bon sujet et serviteur de S.M. doit s'employer volontairement (comme j'ai fait) sans perdre du temps à solliciter commission, ni salaire »³⁹. Cette déclaration tend à prouver le dévouement de Jean Thomas à la couronne d'Angleterre qui se montre ingrate à son endroit. Est-il

38 Ian W. Archer, « Responses to alien immigrants in London c. 1400-1650 », dans Simonetta Cavaciocchi éd., *Le Migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII*, Florence, Le Monnier, 1994, pp. 755-774 ; Bernard Cottret, *Terre d'exil : l'Angleterre et ses réfugiés 16^e-17^e siècles*, Paris, Aubier, 1985, pp. 97-115.

39 Lettre de J. Thomas à Edward Southwell, 17 septembre 1715, *op. cit.*

fig. 1 bis - Dessin d'écluses pour le ménagement des eaux. Plan et profil. Letter J. Thomas to Southwell, British Library, Add. Ms 60272

toujours victime du refus opposé au duc de Marlborough ou de son indépendance de caractère allié à une affirmation de sa valeur professionnelle ?

Après l'échec de ses projets, il quitte l'Irlande en 1715 et revient à Londres où il loue une maison à Chiswick, sur la Tamise, à l'ouest de la ville, tout en continuant ses sollicitations pour le paiement de sa solde irlandaise. Il ne ménage pas ses efforts, s'adressant à plusieurs reprises à Edward Southwell, mais aussi à Madame de La Motte, philanthrope huguenote proche de Jean Robethon, secrétaire du roi George I^{er} (1714-1727)⁴⁰, et encore en 1722 à Lord Cadogan, successeur du duc de Marlborough comme *Master-General of the Ordnance*, grâce à la recommandation d'Henry Heathcote.

Faute de trouver un emploi dans l'armée anglaise, il entre au service de James Sotheby, un important propriétaire de tavernes londonniennes, pour lequel il réalise des travaux d'architecture à Londres. En 1723, il est intendant des fermes de Latchingdon (Essex) et de Monks Eleigh dans le Suffolk pour le compte de Sotheby qui est aussi un grand propriétaire terrien. Il lève alors deux cartes (du Suffolk et de l'Essex) qu'il signe « taken by Capt John Thomas, Engin^r ». Les relevés des prairies et des terres arables de la carte du Suffolk sont très nets avec un début de figuration du relief, les dessins des bâtiments

40 Dans cette lettre à Madame de La Motte du 15 mars 1718, il fait état d'une centaine d'officiers qui ne perçoivent pas la demi-solde irlandaise. Curieusement, Jean Thomas s'inquiète du devenir des fleurs du jardin de la maison qu'il loue, s'il devait quitter Londres, *Huguenot Society quarto series* vol XL (1940) p. 213.

« à vol d'oiseau » et pour la première et dernière fois sur ses dessins, les légendes sont rédigées en anglais. Il a traduit son savoir-faire militaire dans les relevés agricoles, comme J. P. Desmarets, ingénieur attaché au bureau de l'ordonnance, a pu le faire en temps de paix pour Sarah, duchesse de Marlborough.

Cet emploi ne correspond cependant pas aux ambitions de l'ingénieur militaire. Il ne s'estime pas reconnu à sa juste valeur et s'il côtoie d'autres huguenots en fréquentant à Londres avec sa femme l'église protestante française de St.-Anthony, *Threadneedle Street*, ainsi que la bibliothèque qui lui est rattachée, il recherche une action d'envergure à la hauteur des talents qui sont les siens. Cette occasion lui est offerte en 1738, lorsqu'il accepte de partir pour la Géorgie, à presque 69 ans.

La prise de risque : traverser l'Atlantique

À la recherche de protecteurs, on sait que Jean Thomas s'était placé, dès 1716, sous le patronage d'Henry Heathcote. Ce dernier est le directeur de la *West Indies Company*, entreprise associée à la création d'une jeune colonie américaine, qui porte le nom du roi de Grande-Bretagne, Georges II (1727-1760). La charte de la Géorgie de 1732 indique les intentions philanthropiques de ses fondateurs et administrateurs dont les plus importants sont le comte d'Egmont que Thomas rencontre en 1736, et le général Oglethorpe⁴¹. Ce dernier obtient

41 La charte prévoit que les prisonniers pour dettes pourront

fig. 2 - A map of the Island of St. Simons and Jekyll, J. Thomas.

British Library, K top CXXII 74

Extraits D

une commission royale pour lever 600 hommes afin de préserver la colonie de la menace espagnole. Thomas qui avait refusé de partir pour les Antilles sur ordre du duc de Marlborough en 1703, accepte 35 ans plus tard d'être ingénieur de ce régiment et donc de traverser l'Atlantique. Il obtient ainsi d'être bien rémunéré, une livre par jour, à partir du 1^{er} janvier 1738 et d'avoir la responsabilité d'un projet : dessiner les plans d'une église en brique pour Savannah et surtout fortifier les îles Saint Simons et la ville de Jekyll, dans l'île de Cumberland.

Après une dure traversée, le régiment arrive à Fredericka, le 26 octobre 1738. Jean Thomas, aidé d'un assistant qui n'est autre que son fils, John Thomas junior, fait des plans « à vol d'oiseau » des forts St.-Andrews, St.-Simons et Jekyll (fig. 2 et 2 bis). Il les réalise toujours en français, avec une échelle en toise, et fait preuve d'originalité en colorant en bleu (parce que l'eau y est très présente) les jardins, toujours dessinés avec soin⁴². Hélas pour Jean Thomas, il ne pourra continuer à travailler à ces projets car il décède le 29 décembre 1739, selon le journal du

venir s'installer dans la colonie afin de la peupler.

42 Mark H. Ferguson, « Georgia's colonial forts », *Periodical* n°3, août 1968, Georgia.

comte d'Egmont. Son fils aura la charge de continuer les cartes de son père. Achievées en 1740, elles ont été restaurées et sont présentées aujourd'hui au monument national de Fredericka. Contrairement à son père, John Thomas junior fera une carrière officielle d'ingénieur en Angleterre. Il participe notamment, en 1746, à l'expédition anglaise pour prendre aux Français l'île de Capbreton près de l'embouchure du Saint Laurent, et l'année suivante, il appartient à la brigade d'ingénieurs envoyés en Flandres par warrant du 3 février 1747. Cet Anglais de naissance est parfaitement intégré.

Jean Thomas père avait connu de grandes difficultés pour être reconnu, mais son nom est cependant passé à la postérité en Géorgie, réalisant ainsi un de ses vœux les plus chers : être associé à une grande réalisation et être reconnu comme ingénieur des fortifications, mais seul le grand risque représenté par ce long voyage pour l'Amérique du Nord à un âge avancé lui a permis de le réaliser sur des terres nouvelles.

Les ingénieurs militaires soumis aux aléas des conflits armés ont eu beaucoup de mal, avant la création des corps d'ingénieurs qui interviendra dans la première moitié du XVIII^e siècle dans plusieurs pays européens, à poursuivre une carrière et même à obtenir des revenus réguliers dans leur pays d'origine. Contraints à la migration, pour des raisons professionnelles, politiques ou religieuses, ils connaissent les difficultés de tout migrant. L'exemple de Jean Thomas, ingénieur huguenot, au-delà de la singularité d'un parcours, permet de souligner plusieurs points. En premier lieu, l'intérêt des Anglais de la fin du XVII^e siècle pour les savoirs techniques des ingénieurs français, intérêt que l'on retrouve en période de guerre, quand les autorités militaires les recherchent pour leurs savoir-faire dans les fortifications (plans de places et sièges) et surtout pour des emplois en Irlande qui doit être protégée des incursions françaises et écossaises, mais aussi l'intérêt manifesté par la noblesse anglaise pour un savoir qui apparaît comme continental, celui des fortifications.

L'Angleterre n'a pas été la terre d'accueil espérée pour Jean Thomas, mais comme l'étude de Lien B. Luu l'a montré⁴³, les migrants possédant un métier ont dû s'adapter aux activités des communautés étrangères installées et aux contraintes imposées par les autorités. Il faut éviter les clichés concernant les modèles d'intégration. Certes les huguenots ont été des immigrants souvent mieux accueillis que bien d'autres et les ingénieurs ont été recherchés en période de guerre, mais ils ont dû

43 Lien B. Luu, *Immigrants and the industries of London 1500-1700*, Aldershot, Ashgate, 2005.

fig. 2 bis - A map of the Island of St. Simons and Jekyll, J. Thomas, British Library, K top CXXII 74

Extraits H

se réclamer de protecteurs ou tenter des conversions à l'image de Nicolas Dubois qui fut au service de Marlborough en Flandres jusqu'en 1709 avant de partir étudier l'architecture en Italie. Grâce à cette formation, de retour à Londres en 1718, il devient maître maçon dans l'*Office of Works* et architecte de *Lord Burlington's London Estate*⁴⁴.

Jean Thomas, fort de sa maîtrise technique, a proposé des travaux hydrauliques d'envergure en Irlande et une fortification exemplaire, mais les parlements anglais et irlandais n'ont pas souhaité s'engager dans ces dépenses. Le Français reste marqué par la politique militaire de Louis XIV et les grands travaux de fortifications réalisés par Vauban, même si, en changeant de maître, il s'est éloigné de ces projets d'envergure. Il reste fidèle à la

langue française pour sa correspondance et la réalisation des cartes et des mémoires, bien qu'ayant choisi la nationalité anglaise et comme garants de sa carrière, il mentionne certes des officiers anglais (Coll. Boorgard, Armstrong, Gally) mais aussi français (le brigadier Moncal, le colonel Desbordes et d'autres)⁴⁵, autant de signes qu'il conçoit sa carrière comme un continuum au service du roi de France, puis des rois d'Angleterre. Loin de renier son passé français, il le revendiquera jusqu'à la fin de sa vie comme une marque de qualité, bravant les difficultés rencontrées dans un pays qui a tourné le dos, pour des raisons politiques, à la fortification dont la France s'enorgueillit.

44 Il réalise ainsi Hanover square à Londres. Il faut noter qu'à la différence de Jean Thomas, il est inscrit sur la liste officielle de ceux qui servent en Flandre, ce qui lui permet de percevoir au titre de la demi-paye 50 £ comme sous-ingénieur en 1714, W. Porter, *op. cit.*, p. 141.

45 Dans sa lettre à H. Heathcote, *op. cit.* Albert Bogard est mentionné comme adjudant dans le *warrant* du 24 mai 1698, puis comme colonel commandant au Portugal (24 juillet 1703), Pierre de Gally ou Gally appartenait au corps d'ingénieurs créé par Guillaume III en 1696, il est mentionné avec le grade de lieutenant en 1703.