

ALAIN CABANTOUS — *La vergue et les fers : mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984, 250 p.

Voici un livre fascinant qui comble une lacune importante dans nos connaissances des comportements et des attitudes des gens de mer. Bien que la mutinerie ait été un thème privilégié du roman, de la bande dessinée et du film, elle n'avait encore jamais fait l'objet d'une étude historique comme le rappelle l'auteur (p. 241). *Les Révoltés du Bounty*, *les Mutinés de l'Elseneur*, *le Cuirassé Potemkine* et bien d'autres films ont contribué à créer une image stéréotypée de la révolte en mer et à la « fixer à jamais dans la galerie des portraits de l'Histoire » (p. 193). Mutin est devenu synonyme de marin, être désobéissant, impulsif, rustre, violent. L'auteur s'interroge sur les fondements de ce stéréotype et, en bon historien qu'il est, confronte l'image véhiculée par la littérature avec la réalité telle qu'elle nous est connue par les sources historiques.

Pour ce faire, Alain Cabantous a mené une enquête dans les grands fonds de la Marine conservés aux Archives Nationales (B2, B3, C4, C5 et C9A) et dans les archives judiciaires de plusieurs des amirautés de province - Dunkerque, Calais, Boulogne, Dieppe, Le Havre, Morlaix et Bordeaux - sur environ un siècle (1680 à 1794). Abstraction faite de l'éruption révolutionnaire, l'auteur a déniché une centaine de conflits allant de la révolte à la simple bagarre. Les résultats de ce sondage sont sans doute représentatifs de ceux de l'ensemble des rébellions que l'auteur évalue entre 200 et 250 pour la marine française de la mort de Colbert à la Révolution. C'est bien peu de choses compte tenu du volume et de la bonne conservation des séries administratives et judiciaires des archives de la marine. Pourquoi ce silence des documents ? L'auteur ne cache pas que maints conflits, petits et grands, ont pu échapper à l'enregistrement et qu'un dépouillement plus systématique des fonds judiciaires des amirautés de province aurait permis de mieux connaître ces plaintes jamais parvenues jusqu'à Paris. En dépit de toutes ces réserves, force est de reconnaître que les révoltes en mer étaient plutôt rares et les marins moins turbulents qu'on ne le pensait. Cette simple constatation permet à l'auteur de remettre en cause le mythe du marin rebelle et bagarreur et d'annoncer, dès l'introduction, une des grandes conclusions de son livre.

Le corps du livre est constitué de dix chapitres. Dans les trois premiers, l'auteur s'efforce de mettre les mutineries en rapport avec la nature de l'activité maritime, de dégager une chronologie et une géographie des mutineries et de comprendre ses motifs profonds. Les deux chapitres suivants sont consacrés à une étude détaillée des particularités des mutineries à bord des corsaires et des navires de la Royale. L'auteur décrit minutieusement les rouages de la société maritime et les destinées individuelles et collectives des révoltés dans les chapitres sept et huit. Le chapitre sept - qu'il aurait peut-être été plus logique de présenter vers la fin du livre - s'arrête sur l'appareil répressif et les punitions infligées aux coupables. Les révoltes révolutionnaires sont traitées à part à cause des particularités évidentes qu'elles présentent. Le livre se termine par une belle fresque de la littérature et de l'imaginaire de la mutinerie. Des pièces justificatives, des notes, une bibliographie et un index des noms de navires viennent compléter l'ouvrage.

L'enseignement de ce livre est double. Dans un premier temps, il éclaire la nature et les motifs de la révolte en mer. Les mutineries sont surtout une affaire de guerre. Leur nombre s'élève en période d'hostilité sur les navires corsaires et, à un moindre degré, sur les bâtiments de la Royale. Elles apparaissent aussi dans la navigation au long cours, sur la route des Antilles et de Terre-Neuve, plus rarement, pour ne pas dire jamais, dans le cabotage. La composition hétérogène des équipages et leur taille constituent d'autres facteurs de révolte. Les risques de mutineries augmentent donc en fonction de la plus ou moins grande mobilité des membres de l'équipage, de la longueur et de la destination de la campagne. Quatre-vingt pour cent des révoltes ont lieu en mer ou en rade, les plus souvent en fin de voyage (p. 42) lorsque la promiscuité et la fatigue commencent à peser lourd et à altérer les relations à bord. On est frappé par la grande diversité des scénarios et le caractère généralement pacifique des mutineries. Si les rébellions de type individuel impliquant deux ou trois membres de l'équipage se terminent parfois par des coups de poing, de bâton, voire de couteau, les mouvements d'envergure se manifestent le plus souvent par un simple arrêt de travail, soit le refus de poursuivre la campagne, acte qui rappelle ni plus ni moins nos grèves d'aujourd'hui. Tel est le

cas du corsaire le *Duc d'Ayen* où 36 des 48 membres de l'équipage présentent au capitaine un procès-verbal rédigé à bord qui demande de cesser la course et de rentrer au port d'attache (p. 79). Les officiers-mariniers apparaissent presque toujours au premier plan de la mutinerie car, par leur formation et leur origine sociale, ils sont plus aptes à mener la contestation. Rien de vraiment spectaculaire dans la plupart de ces soulèvements dont les causes renvoient à la personnalité du capitaine, à une mauvaise alimentation, à l'ivresse, ou encore à une mésentente sur le mode de rémunération.

Certains lecteurs regretteront peut-être que l'auteur n'ait pas distingué davantage la désobéissance individuelle de la désobéissance collective. La distinction semble importante. Dans le premier cas, le conflit concerne quelques individus qui s'affrontèrent généralement de façon spontanée et violente. L'issue en est parfois fatale. Le deuxième type apparaît comme une action plus organisée, voire même préparée pendant une période assez longue. Elle se déroule dans le calme et se termine souvent bien. D'autres lecteurs trouveront peut-être que l'auteur n'a pas suffisamment insisté sur le développement de l'action ainsi que sur les mots et les gestes des acteurs. Il est vrai qu'il passe rapidement d'un cas à un autre et nous prive parfois de descriptions intéressantes de cas particuliers. Mais il ne s'agit là que de remarques de détail.

Le deuxième enseignement de ce livre réside dans la belle recension que fait Cabantous des moyens de répression des mutineries et des désertions. Même si d'après l'ordonnance de la Marine de 1681 l'auteur d'un acte séditieux est susceptible de la peine de mort, les autorités se montrent dans la pratique plutôt tolérantes et généreuses envers les coupables. Ceux-ci sont souvent graciés dans la mesure où ils peuvent justifier leur insoumission - par exemple, à la suite d'un mauvais traitement. Il est fréquent de supprimer la ration de vin ou de pain, de recourir à l'exposition forcée et de châtier avec le fouet. Dans les pires cas, le coupable est condamné à la « cale » : ce châtiment consistait à le hisser, au moyen d'une corde, jusqu'au bout de la grande vergue et de le laisser tomber subitement à la mer (p.115). Sa chute était souvent mortelle. Autre manifestation de désobéissance, la désertion fait l'objet de punitions et de réglemens particuliers. Les peines sont infligées en fonction des circonstances et de la durée de la fuite. Elles sont nombreuses et diversifiées, allant d'une simple restitution des avances à une condamnation aux galères, et parfois jusqu'à la peine capitale. De nouveau, l'auteur se garde bien d'exagérer le phénomène. Il rappelle que la marine française ne connaît pas la « presse » (l'embarquement forcé) et que les déserteurs ne représentent jamais plus de 2 % à 3 % des inscrits maritimes. La désertion atteint des proportions beaucoup plus élevées en Angleterre où la presse est pratique courante. Pendant les guerres de Sept Ans et d'Indépendance américaine, toujours plus de 12 % des marins anglais sont portés déserteurs (p. 91).

Ce livre est neuf et stimulant. Il remet en cause bon nombre d'idées reçues sur les mutineries et nuance fortement le stéréotype du mutin et du déserteur. L'auteur situe admirablement ces gens de mer dans leur contexte socio-culturel et il explique d'une manière convaincante leurs comportements. Nul doute que son ouvrage représente une contribution importante à l'histoire et à l'ethnologie des populations maritimes. De plus, il est écrit dans un style clair et vivant, toujours agréable à lire.

Laurier TURGEON
Université Laval

* * *

PETER CLARK — *The English Alehouse: A Social History, 1200-1830*. New York and London: Longman, 1983. Pp. xiv, 353.

Peter Clark is no stranger to social history, and *The English Alehouse* is social history at its best: the facts are there, but so, too, are the persuasive interpretations and the long-term trends. The book is divided into four sections covering *circa* 1200-1500, 1500-1660 (the core of the book), 1660-1750, and 1750-1830.