Document generated on 04/18/2024 11:25 p.m.

Revue d'histoire de l'Amérique française

GWYN, Julian, *Ashore and Afloat. The British Navy and the Halifax Naval Yard Before 1820* (Ottawa, University of Toronto Press, 2004), 366 p.

Roch Legault

Volume 59, Number 1-2, Summer–Fall 2005

URI: https://id.erudit.org/iderudit/012734ar
DOI: https://doi.org/10.7202/012734ar

See table of contents

Publisher(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (print)
1492-1383 (digital)

Explore this journal

Cite this review

Legault, R. (2005). Review of [GWYN, Julian, *Ashore and Afloat. The British Navy and the Halifax Naval Yard Before 1820* (Ottawa, University of Toronto Press, 2004), 366 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, *59*(1-2), 148–150. https://doi.org/10.7202/012734ar

Tous droits réservés © Institut d'histoire de l'Amérique française, 2005

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

GWYN, Julian, *Ashore and Afloat. The British Navy and the Halifax Naval Yard Before 1820* (Ottawa, University of Toronto Press, 2004), 366 p.

Julian Gwyn est un historien d'expérience qui a déjà écrit beaucoup sur la flotte, ses chefs et les marins britanniques en rapport avec l'Amérique du Nord. C'est ainsi que *Ashore and Afloat* est un travail achevé, d'une facture quasi irréprochable, qui découle d'une longue entreprise intellectuelle. Les dernières recherches de Gwyn ont donné lieu à deux livres en fait. Le premier *Frigates and Foremasts. The North American Squadron in Nova Scotia Waters (1745-1815)* a été publié en 2003 par UBC Press. Le second, plus substantiel, est le livre que nous recensons. La première parution livrait les conclusions de l'étude de la flotte britannique de l'Atlantique ; la seconde, celles sur la base de la flotte située à Halifax, plus particulièrement son chantier naval.

L'histoire des installations navales d'Halifax paraît marquée au coin de la fragilité et ponctuée par les malheurs et les bonheurs de la politique militaire britannique. Simple chantier de carénage, c'est-à-dire une station navale où la flotte britannique de l'Atlantique peut être réparée et approvisionnée, plutôt que chantier de construction de navires, ses origines remontent à 1757-1758 alors que la *Royal Navy* prépare l'assaut de l'Amérique française.

Le chantier tombe en désuétude à la fin de la guerre de Sept Ans et de 1763 à 1768, il n'est plus guère qu'un entrepôt. L'instabilité politique des colonies américaines et la guerre de la révolution qui suit donnent à Halifax et à son chantier de carénage une seconde vie. La perte du port de New York oblige les Britanniques à trouver rapidement une solution de rechange. La situation ne favorise toutefois pas pleinement Halifax alors que l'Amirauté préfère investir davantage aux Bermudes, estimant la situation géographique de la petite ville de la Nouvelle-Écosse trop périphérique aux intérêts militaires vitaux de la métropole.

La situation tendue entre la Grande-Bretagne et les États-Unis d'Amérique sauve de l'oubli une fois de plus le chantier. À partir de 1807, mais surtout durant la guerre de 1812, il croule sous la tâche. On rapporte ainsi au mois d'août 1809 la présence de pas moins de 28 navires de guerre à Halifax qui ont besoin de s'arrêter plusieurs jours, voire plusieurs semaines, bien que le chantier de carénage ne puisse accueillir que deux navires à la fois (p. 132). Il n'y a plus rien de prévu pour le chantier après la longue paix qui s'installe en 1815 et il périclite jusqu'à ce qu'en janvier 1820, les dix-neuf derniers ouvriers soient remerciés. Halifax, dont le chantier de

carénage avait pu se targuer d'être le site industriel le plus important de l'Amérique du Nord britannique, avec tout près de trois cents ouvriers dans ses meilleures années, devient un simple entrepôt.

Le livre divisé en trois parties décrit d'abord l'évolution des lieux physiques, les constructions et les réparations des bâtiments, à coup de savants détails. La pertinence de procéder ainsi d'entrée de jeu n'est pas sans risque de décourager plusieurs lecteurs. Toutefois, il vaut la peine de continuer à suivre Gwyn dans *Ashore and Afloat* car ses propos, au fil des pages, se rapprochent toujours plus d'une histoire totale.

L'auteur présente dans la seconde partie les hommes du chantier et c'est à ce moment que le livre commence à « s'animer ». On dépeint les officiers de la marine et les employeurs surtout, mais également les ouvriers ainsi que les relations de travail dans ce milieu de vie très difficile où abondent l'ivrognerie, les abus et le trafic d'influence. Par ailleurs, cette partie nous apprend que les ordres permanents qui géraient les relations de travail sur le chantier étaient devenus tellement nombreux et compliqués qu'ils étaient ignorés tout simplement (p. 66). L'auteur consacre un chapitre aux travaux accomplis par cette équipe, dont les Néo-Écossais finissent par être les membres les plus nombreux.

Dans les dernières pages de son livre, Gwyn se penche sur plusieurs aspects de l'activité économique du chantier. En 1788, le *Navy Board* se rend compte qu'il ne peut espérer ravitailler le chantier depuis la Grande-Bretagne uniquement et procède à des achats dans la colonie. Quant au ravitaillement de bouche à partir de la Nouvelle-Écosse, il débute officiellement en 1808, bien que la pratique soit déjà présente mais irrégulière avant cette date. Le chantier profite également de la nouvelle politique britannique de la collecte de bois nécessaire à la *Royal Navy* (dont on estime les besoins annuels à 2,9 millions £ en 1801) puis à toute l'économie britannique à partir de 1808. Halifax était déjà un entrepôt de cette précieuse commodité avant cette date et pourra ainsi prendre avantage rapidement des circonstances. Notons enfin que l'activité du chantier nécessite l'envoi depuis la Grande-Bretagne et de la Jamaïque de pas moins de 283 000 £ en espèces à Halifax, de 1775 à 1815, dont près de la moitié durant la guerre de 1812. Ce qui constitue sans nul doute des retombées significatives pour l'économie de la colonie et des Canadas.

Le lien de cette recherche avec l'Amérique française est bien mince, il faut en convenir. Aucune étude en français ne trouve grâce aux yeux de l'auteur. Les comparaisons et les inspirations de Gwyn proviennent de l'histoire impériale plutôt que de l'histoire canadienne. Il en est ainsi du

chapitre 5 dont les données sur les travailleurs et les relations de travail sont traitées à la lumière de deux études portant sur la base de Portsmouth en Angleterre. De plus, l'auteur situe le chantier de carénage sur la carte de l'Empire mais pas dans son contexte canadien. On sait ainsi qu'Halifax est l'enfant pauvre des chantiers navals, suivant loin derrière, quant aux dépenses consenties par la métropole, les Bermudes, Madras, Malte et Trincomalee (malgré les 1,55 millions £ que coûte le chantier durant la période sous enquête, p. 41). Par contre, il ignore presque totalement Québec et même Kingston qui, pendant la guerre de 1812, abritent un chantier de construction naval, un statut que n'atteindra jamais Halifax. La tâche de tisser des liens entre le sujet traité ici et les colonies sœurs de l'Amérique reviendra à un(e) autre historien(ne).

Ces dernières réserves mises à part, il faut saluer ce superbe effort de compréhension d'un sujet complexe. Au total, *Ashore and Afloat* allie brillamment une démarche d'histoire navale avec de nombreuses autres : militaire, administrative, économique et sociale, comme peu de livres ont réussi à le faire.

ROCH LEGAULT
Département d'histoire
Collège militaire royal du Canada

HAEFELI, Evan et Kevin SWEENEY, *Captors and Captives. The 1704 French and Indian Raid on Deerfield* (Boston, University of Massachusetts Press, 2003), 376 p.

Trois cents ans après ce qui fut l'un des événements militaires les plus importants de l'histoire de la Nouvelle-France, l'ouvrage de Evan Haefeli et Kevin Sweeney jette un regard tout à fait nouveau sur l'attaque franco-amérindienne contre le village de Deerfield, au Massachusett. Comme son titre le laisse entendre, *Captors and Captives* se veut d'abord et avant tout une étude des individus ayant participé à l'événement. Son originalité repose d'ailleurs sur une recherche colossale ayant permis de retracer les antécédents de même que le destin des différents protagonistes, tant captifs anglais que ravisseurs français et amérindiens.

Cette analyse biographique est d'autant plus intéressante qu'elle s'inscrit résolument dans la mouvance des nouvelles études sur la « frontière », qui s'intéressent principalement aux contacts entre individus d'origines culturelles distinctes. Elle permet en effet aux auteurs d'adopter une multitude de perspectives et de prendre en compte les intérêts et les moti-