

La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France. Par Alain Cabantous (Paris: Tallandier, 1984, 250 p.)

Laurier Turgeon

Volume 6, numéro 1-2, 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1081248ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1081248ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Association Canadienne d'Ethnologie et de Folklore

ISSN

1481-5974 (imprimé)

1708-0401 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Turgeon, L. (1984). Compte rendu de [*La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France.* Par Alain Cabantous (Paris: Tallandier, 1984, 250 p.)]. *Ethnologies*, 6(1-2), 171–173. <https://doi.org/10.7202/1081248ar>

years of the century, to the literal" in response to photography. (p. 80).

Although the basic text of this book is not lengthy — only 89 pages — when combined with over 170 superb photographs a wealth of data is evident. *The Potters' View of Canada* is sure to be especially valuable to museum curators, ceramics historians and private collectors.

David A. TAYLOR

Memorial University of Newfoundland
St. John's, Newfoundland

La vergue et les fers: mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France

Par Alain Cabantous

(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'Elseigneur*, le *Cuirassé Potemkine* et bien d'autres 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. Si l'enquête n'est pas exhaustive, elle semble bien représentative des 200 à 250 rébellions, chiffre avancé par l'auteur pour l'ensemble de 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 avec minutie les hommes de la révolte et la société dont ils sont issus dans les chapitres six et huit. Le chapitre sept — qu'il aurait été peut-être 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 représentent. Le livre se ter-

mine 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'hostilités 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 minuterie augmentent donc en fonction du plus ou moins grand brassage des équipages, de la longueur et de la nature de la campagne. Quatre-vingt pour cent des révoltes ont lieu en mer ou en rade, le 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 les plus aptes à mener la contestation. Rien de vraiment spectaculaire dans la plupart de ces sou-

lèvements dont les motifs 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'affrontent généralement de façon spontanée et violente. L'issue en est parfois fatale. Le deuxième type apparaît comme une action plus concertée, même organisée 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, dans la pratique, les autorités se montrent 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 » : cela 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 règlements et de punitions particuliers. Les peines

sont infligées en fonction des circonstances et de la durée de la fuite. Celles-ci sont nombreuses et diversifiées, allant d'une simple restitution des avances à une condamnation aux galères, voire même 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 sociologique et historique et il explique d'une façon 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
Sainte-Foy, Québec

Iron Cast and Wrought Iron in Canada from the Seventeenth Century to Present

By Eric Arthur and Thomas Ritchie
(Toronto: University of Toronto Press, 1982, pp. 242, ill. \$35.00)

In *Iron*, architectural historians, Eric Arthur and Thomas Ritchie, have teamed together to produce a fascinating study of a truly overlooked element of our environment. Arthur's thorough, yet always entertaining, approach combines well with Ritchie's sound knowledge of early ironmaking techno-

logy and ironmasters in Canada. They have created a volume that is far superior to many of the coffee table display books on the subject that have come out in the United States.

Large, glossy, and full of photographs, *Iron* may have the format of a popular gift book but it also has substance. Beginning with an account of iron's natural history, the authors go on to discuss its industrial, social, and aesthetic development. Turning their attention to the growth of the iron and steel industry, with emphasis on Canada, the technologies of wrought and cast iron are explained in detail. In these sections, as in other parts of the book, the work of individual craftsmen is celebrated where possible. For example, in the chapter on wrought iron, the authors devote several pages to an examination of work by a Quebec ironmaster, Jean-Baptiste Lozeau, who produced crosses in the 1720-30's.

The bulk of the book concentrates on iron products. From the utilitarian door hinge to the highly ornamental railing, the utility and beauty of ironwork are evident in photos of fences, grilles and gratings, hinges and hardware, stairs, doors, gates, pots and pans, trivets and tongs, cauldrons and kettles, spits and spittons, irons and andirons, nineteenth century architecture cast in iron, stoves, firebacks and fire places, and finally, iron ships and iron horses. No matter how mundane the artifact, from the manhole cover on, the history of Canadian ironwork production, as it relates to each genre, is documented and illustrated with ample photographs.

For someone like myself, who on more than one occasion has been accused of making a tax assessment when found examining a person's fence or gate, this book is a delight. However, *Iron*, should be of interest to more than just the iron enthusiast. As a general introduction to the subject, it is varied, yet concise. It successfully looks at the many aspects of iron and ironmaking without becoming bogged down in any