

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2402-6

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

M^RSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Laille, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

VARIA

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale193
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne217
Camille Gontier

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)

POLICE URBAINE ET ACTIVITÉS PORTUAIRES À ANVERS
AU TEMPS DE NAPOLÉON (1796-1816)

*Antoine Renglet*¹
*Docteur en histoire, chargé de recherches FRS-FNRS/
université catholique de Louvain*

Dans l’imaginaire collectif de la police napoléonienne, la question des ports renvoie généralement aux dispositifs mis en place pour lutter contre les vellétés britanniques envers l’Empire français, notamment par l’application des mesures empêchant l’importation de produits anglais sur le continent. Pourtant, bien loin de pouvoir être réduits à cette seule dimension, les espaces portuaires constituent, sous le régime napoléonien comme à d’autres époques, des lieux où s’entremêlent des problématiques sécuritaires relevant autant de l’intérêt de l’État que du maintien de l’ordre urbain le plus ordinaire qu’il puisse être. L’exemple le plus parlant de cette hybridité policière dans les villes portuaires est peut-être Anvers qui, de centre régional tourné vers la proto-industrie du textile, devient sous le Directoire, le Consulat et l’Empire, un centre de commerce international, le principal arsenal de la marine française et une voie d’accès au continent convoitée par les Britanniques².

Cette destinée prend son essor dès 1795, au moment de l’annexion des Pays-Bas autrichiens à la République française. La navigation libre est, en effet, proclamée dans l’estuaire de l’Escaut après deux siècles d’interdiction imposée par les Provinces-Unies³. Malgré la position idéale de la ville, ses équipements portuaires sont en piètre état à la fin du XVIII^e siècle. Dans l’immédiat, rien n’est véritablement entrepris pour améliorer la situation, notamment parce qu’il faut attendre 1800 pour que les premiers navires de commerce arrivent dans le chef-lieu du département des Deux-Nèthes. À partir de ce moment, les produits

- 1 Bât. A, Domaine du Pont-de-Bois, 3, rue du Barreau, 59650 Villeneuve-d’Ascq (antoine.renglet@gmail.com).
- 2 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l’Escaut. Le spectaculaire développement d’Anvers à l’époque française*, Anvers, MAS Books, 2013, p. 41-42.
- 3 Brecht Deseure, « “Sa splendeur et sa décadence sont également célèbres”. Political Uses of the Scheldt Narrative During the French Period », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, vol. 123, n° 4, 2010, p. 534-553.

en tous genres, notamment les denrées coloniales, sont massivement importés dans la République française via le port d'Anvers. Pourtant, les infrastructures navales sont de toute évidence inadaptées au mouillage et au déchargement d'imposants navires. Napoléon, qui visite la ville en 1803, considère lui-même que les infrastructures urbaines et portuaires, qui datent du XVII^e siècle, sont obsolètes et inadéquates⁴. Il souhaite que d'importants travaux d'urbanisme soient réalisés afin de moderniser la ville. Entre 1800 et 1805, le préfet du département, d'Herbouville, appuyé par les autorités centrales à Paris et par le Premier Consul, entreprend de grands travaux de modernisation des équipements portuaires. Napoléon ordonne alors la construction d'un bassin d'échouage et d'une cale mouillée à l'intérieur des remparts ainsi que de la réparation des quais le long de l'Escaut. C'est aussi à cette époque que l'installation des chantiers navals est projetée. Ceux-ci sont établis sur le site de l'abbaye Saint-Michel qui est progressivement détruite et remplacée par dix cales et des casernes. La tour de l'église abbatiale est, quant à elle, équipée d'un sémaphore en 1807⁵.

En 1806, Anvers est le premier port maritime et la première base navale de l'Empire français eu égard au nombre d'entrées de navires, de quantité de produits qui y transitent et d'employés affectés à l'activité portuaire (environ six mille selon Anne Winter⁶). Une des conséquences de cette reprise économique est l'augmentation de la pression démographique dans la ville. La population anversoise estimée à cinquante mille habitants au milieu du XVIII^e siècle reste stable jusqu'au régime français durant lequel elle augmente considérablement. Le recensement de 1806 fait état d'une population de soixante mille habitants. Entre 1814 et 1815 cependant, le nombre d'Anversois retombe à cinquante mille⁷. L'origine géographique et socioprofessionnelle de cette population migrante évolue également au cours de cette période. En 1796, le lieu de naissance des immigrants est situé en moyenne à 60 km d'Anvers. En 1808, cette moyenne monte à 179 km, puis retombe à 133 km en 1813, selon Anne Winter⁸. Ces éléments urbanistiques, économiques et démographiques sont d'autant plus importants à prendre en compte pour étudier la police anversoise qu'ils se concentrent à l'intérieur de la ligne des remparts construits au XVI^e siècle.

Du point de vue de l'historiographie, le cas particulier que constitue Anvers à la fin du XVIII^e siècle et au début du XIX^e siècle a durablement orienté les recherches vers deux tendances. La première est celle d'une histoire sociale initiée

4 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit.

5 *Ibid.*, p. 43.

6 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes. New Comers to Antwerp, 1760-1860*, Londres, Pickering & Chatto, 2009, p. 103.

7 *Ibid.*, p. 58.

8 *Ibid.*, p. 107.

par les travaux de Hugo Soly et de Catharina Lis⁹. Ces travaux se sont attachés à analyser les évolutions sociales, démographiques et économiques survenues entre le XVIII^e et le XIX^e siècle ainsi que le fonctionnement des institutions locales. La seconde s'inscrit dans la mouvance des études napoléoniennes qui se sont attachées à étudier la police impériale à Anvers à l'aune de la lutte contre les velléités anglaises et du blocus continental. Outre la position stratégique de la ville portuaire et l'intérêt que lui manifeste Napoléon, l'attrait que suscite cette ville sous le Consulat et l'Empire s'explique par les nombreuses sources laissées dans les fonds parisiens par l'impétueux commissaire général Jean-François Bellemare¹⁰. Or, cette historiographie participe largement à la construction surreprésentée – pour ne pas dire fantasmée – d'une police ubiquitaire, avide de complots et étroitement imbriquée avec les plus hautes instances du régime napoléonien¹¹. Le cas d'Anvers est révélateur d'une historiographie de la période napoléonienne qui a mis longtemps avant d'oser aborder la police dans une perspective d'histoire sociale et d'histoire urbaine plutôt que d'histoire strictement politique.

En parallèle, les enjeux du contrôle des ports et de la surveillance du littoral de l'Empire français ont concentré les recherches sur des thématiques telles que la lutte contre la fraude, les mesures prises par le régime pour imposer le blocus continental et les ambitions de la France de détenir une marine militaire plus puissante que les Britanniques. Celles-ci constituent traditionnellement les sujets incontournables des travaux abondant, en tout ou en partie, la question de l'ordre public en milieu maritime, à l'instar de l'ouvrage de Roger Dufraisse sur les douanes¹², ou de la thèse de Silvia Marzagalli sur la fraude à Bordeaux, Hambourg et Livourne¹³. Alors que les acteurs et le fonctionnement de la police dans les villes portuaires du XVIII^e siècle à nos jours suscitent un intérêt grandissant¹⁴, le régime

9 Catherina Lis, *Social Change and the Labouring Poor: Antwerp (1770-1860)*, New Haven, YaleUP, 1986; *id.* & Hugo Soly, *Disordered Lives: Eighteenth-Century Families and their Unruly Relatives*, Cambridge, Polity Press, 1996.

10 Monique Beaussaut, « La police impériale à Anvers de 1810 à 1813 », dans *Revue de l'institut Napoléon*, n° 82, 1962, p. 49-62; José Olcina, « Bellemare, Jean-François (1768-1842). Commissaire général de police », *Revue du souvenir napoléonien*, 1998, n° 417-418, p. 22-31, 53-59; Antoine Renglet, « Un système policier impérial ? Le commissaire général et la police municipale d'Anvers, 1808-1814 », *Crime, histoire et sociétés*, vol. 20, n° 1, 2016, p. 107-127.

11 Catherine Denys, « La police sous l'Empire. Bilan historiographique », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Police et gendarme dans l'Empire napoléonien*, Paris, éditions du SPM, 2013, p. 16.

12 Roger Dufraisse, « Régime douanier, blocus, système continental : essai de mise au point », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 44, n° 4, 1966, p. 518-534.

13 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude. Le négoce maritime et le blocus continental (1806-1813)*, Lille, Septentrion, 1999.

14 Voir notamment plusieurs contributions dans : Anne Conchon, Laurence Montel & Céline Régnard (dir.), *Policer les mobilités. Europe-États-Unis(xviii^e-xxi^e siècle)*,

napoléonien demeure une zone d'ombre quant aux modalités de contrôle de ces espaces particuliers¹⁵.

En plus des blocages de l'historiographie, la nature hétérogène et lacunaire des sources a également détourné pendant longtemps les chercheurs de ce terrain d'enquête. L'historien désireux de s'aventurer dans les eaux troubles de la police portuaire sous le Premier Empire se confronte, en effet, à un objet polymorphe et changeant. Il faut donc caboter entre les séries afin de recomposer le système policier d'une ville portuaire et d'observer les pratiques des acteurs du *policing*. Il est inconcevable aujourd'hui d'envisager la police portuaire comme l'incarnation d'une institution unique, voire immuable, d'une part à cause des institutions policières elles-mêmes et, d'autre part, parce que le port n'est pas dissociable de la ville, en particulier dans le cas d'Anvers¹⁶. À partir des archives locales, il est dès lors possible de voir comment s'enchevêtrent l'espace urbain et l'espace portuaire ainsi que les individus qui s'occupent de la police du port et sur quelles matières les acteurs de l'ordre public s'activent. En outre, le point de vue municipal permet d'observer l'influence de l'activité commerciale et militaire sur l'organisation et le fonctionnement de la police entre 1796 et 1816.

Cette contribution envisage, de manière non exhaustive et par le biais des archives locales, les acteurs et les objets de la police d'un port tel que celui d'Anvers sous le Directoire, le Consulat et l'Empire dans leur multiplicité. Elle montre que ce système policier n'est en rien rigide ou hermétique. Dans cette perspective, l'espace portuaire est envisagé comme un territoire spécifique où s'exercent plusieurs logiques policières¹⁷.

Un découpage chronologique autant que thématique est nécessaire afin de bien mettre en évidence l'objet fluctuant que constitue la police d'une ville maritime telle qu'Anvers. Un premier point s'attache donc à présenter la police du port durant la période de reprise commerciale qui a suivi l'ouverture de l'Escaut à la navigation libre en 1796 jusqu'à la veille de l'instauration du blocus continental en 1806. Dans un deuxième temps, l'analyse se concentre sur la période durant laquelle Anvers fut le principal chantier naval de la marine militaire dans l'Empire.

Paris, éditions de la Sorbonne, 2018.

15 Laurence Montel explique ainsi que la police portuaire s'est surtout développée à partir des années 1820 et pas avant, en raison des conséquences des troubles de la période révolutionnaire et impériale sur l'activité maritime en France (Laurence Montel, « Police des ports et dans les ports : Marseille, Le Havre et Cherbourg [années 1820-1930] », dans *ibid.*, p. 53).

16 Margo De Koster & Pieter Leloup, « Policer le port d'Anvers : contrôles policiers publics et privés, entre complémentarité et rivalité, fin XIX^e-début XX^e siècle », dans *ibid.*, p. 104.

17 Céline Régnard, « Urban Growth and Police Reform in Marseille (1855-1908) », *Urban History*, vol. 43, n° 2, 2016, p. 249-265.

Enfin, dans un troisième point, il est question d'aborder le rôle de la police anversoise dans la lutte contre la fraude, avant et pendant le blocus continental.

POLICER UN PORT DE COMMERCE

Sous le Directoire, la police municipale est la seule autorité à détenir des pouvoirs de police relativement aux infrastructures portuaires et à l'activité qui s'y déploie. Pour dire les choses plus justement, il n'y a pas d'activité portuaire qui nécessite la mise en place d'un dispositif particulier puisque, jusqu'en 1799, les droits imposés par les Zélandais au passage de l'embouchure de l'Escaut découragent les navires de commerce de faire escale à Anvers¹⁸. À regarder au plus près les archives du Directoire, il apparaît effectivement que les occupations liées à l'activité portuaire sont pour ainsi dire inexistantes. Cette police municipale du Directoire repose principalement sur les cinq commissaires de police mis en place dès 1795 et sur un corps de soixante-douze veilleurs de nuit en voie de professionnalisation dont l'origine remonte au XVI^e siècle.

Il faut attendre le début du Consulat pour que le commerce reprenne vraiment. À cette époque, des négociants spécialisés dans l'importation de produits coloniaux venus d'Ostende, de Gand, mais aussi des villes hanséatiques ou même des États-Unis, commencent à s'installer à Anvers¹⁹. C'est par exemple le cas de David Parish qui vient de Hambourg et s'installe en 1803, ou encore de James Ridgway venu de Philadelphie. L'arrivée de navires étrangers en plus grand nombre à partir de 1799 oblige les autorités à renforcer la réglementation du port ainsi que sa police. Les arrêtés du maire d'Anvers relatifs à la police du port constituent un indice du lien direct qui unit la reprise de l'activité commerciale et le besoin de dispositifs de contrôle mieux organisés.

Le 17 germinal an IX (7 avril 1801), le maire promulgue le premier règlement sur la police du port depuis 1686. Il s'agit d'un arrêté pour la police du port et des quais qui met en application le titre III de la loi du 9 et 13 août 1791 relative à la police de la navigation et des ports de commerce. La principale disposition est la nomination d'un capitaine chargé de veiller à la liberté et à la sûreté du port et de la rade. Il doit aussi veiller à la sécurité « sur les quais et chantiers des mêmes ports, ou lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres et à l'exécution

¹⁸ Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 41.

¹⁹ Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu : illusions et désillusions dans la nouvelle élite du commerce international à Anvers », dans François Antoine, Jean-Pierre Jessenne, Annie Jourdan & Hervé Leuwers (dir.), *L'Empire napoléonien. Une expérience européenne ?*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 364-365.

des lois de police des pêches et du service des pilotes²⁰ ». Il peut réquisitionner tous les « navigateurs, pêcheurs, portefaix, ouvriers et autres personnes qui ont des relations avec le port et sur les quais²¹ ». Le capitaine peut également mobiliser, s'il est injurié ou menacé, la force publique afin de faire saisir provisoirement celui qui se rendrait coupable d'un tel forfait. Il doit surveiller le passage de l'Escaut à la « Tête de Flandre » et s'assurer qu'aucun bateau ne mouille à cet endroit de passage important. Enfin, le capitaine du port donne les permissions d'entrée et de sortie de navires. Au-delà de ces dispositions, le règlement interdit toute une série de comportements liés à la présence des navires et des marins. Il indique par exemple qu'aucun batelier ne peut jeter du lest ou des immondices hors de son bord. Les bateliers doivent nettoyer l'endroit de déchargement de leurs marchandises une fois que celles-ci ont été enlevées afin de garantir la libre circulation des quais. Quelques jours plus tard, le 26 août 1801, le maire doit prendre un arrêté relatif au déchargement des marchandises sur les quais qui selon lui se fait avec peu de soin. Il confie l'exclusivité du contrôle des déchargements au capitaine du port²². Derrière l'impression de monopole sur la police portuaire, le capitaine du port est, en réalité, obligé de s'appuyer sur les officiers de la police municipale pour remplir ses missions par manque d'hommes à sa disposition mais aussi parce que le port n'est pas matériellement séparé de la ville. Entre 1801 et 1807, les arrêtés du maire qui ont pour objectif de réglementer le chargement et le déchargement des marchandises ou l'entreposage de matériaux sur les quais attribuent d'ailleurs leur exécution uniquement au capitaine du port et aux officiers de la police municipale²³. Il n'est donc pas rare que les commissaires de police ou leurs auxiliaires constatent des infractions dans l'espace normalement sous l'autorité du capitaine du port. Le 29 floréal an IX (19 mai 1801) par exemple, le commissaire de police de la première section dresse un procès-verbal relativement à un vol de pierres appartenant à la commune sur le quai du « Wref ». Le 4 juin 1804, les veilleurs de nuit surprennent quant à eux, dans leur tournée, deux individus occupés à voler sur le quai au foin du bois d'Inde importé par le négociant David Parish²⁴.

Au-delà de la mise en place de la capitainerie, l'entrée de navires de commerce dans le port contraint la police anversoise à organiser le contrôle des individus

20 Aucun employé affecté au pilotage des navires entrant au port d'Anvers n'est cependant prévu par la municipalité avant 1816 (Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances, règlements et arrêtés émanés de l'autorité locale d'Anvers*, Anvers, Van Merlen et fils, 1852, p.69-70).

21 *Ibid.*, p. 136.

22 *Ibid.*, p. 140-141.

23 *Ibid.*, p. 203, 215.

24 Felixarchieff te Antwerpen [FAA], Modern Archief [MA], n° 448/8, n° 1337.

embarqués à bord, notamment les étrangers. Hilde Greefs comptabilise cent quatre-vingt-quatre navires intercontinentaux qui accostent à Anvers entre 1801 et 1807. La plupart viennent des États-Unis, des ports de New York, Philadelphie ou Charleston²⁵. Jusqu'en 1803, aucune mesure particulière n'existe cependant à l'égard de ces bâtiments et des individus qu'ils transportent. Très rapidement, les marins étrangers débarquent en ville où ils fréquentent les cabarets et les lieux de débauche. Le 30 thermidor an X (18 août 1802), le commissaire de police de la troisième section fait arrêter deux matelots « nègres » pour trouble du repos public dans une maison de débauche²⁶. La sanction du maire, qui consiste à les faire reconduire à bord de leur navire, donne une idée de l'insuffisance des dispositifs policiers dédiés à la surveillance de l'activité maritime. Déjà en 1801, conscient de cette faiblesse du contrôle sur les matelots étrangers, le maire d'Anvers explique dans une lettre adressée au commandant de la place que les « moyens employés pour remédier à ces abus sont difficiles à prendre » mais que « d'un autre côté, les aubergistes sont obligés de faire une déclaration et que par-là [les autorités sont] à même de connaître les étrangers [présents en ville] »²⁷. Les autorités urbaines se contentent au final d'exercer sur ces individus une police des étrangers somme toute assez classique et qui repose sur la déclaration de séjour auprès du propriétaire de l'établissement de logement²⁸.

Ce problème de la présence des matelots en ville est partiellement réglé par un arrêté du maire du 23 germinal an XI (13 avril 1803), qui reprend *in extenso* l'essentiel de l'ordonnance de l'échevinage d'Anvers du 22 octobre 1787, relative aux cabaretiers et logeurs et à l'heure de la retraite bourgeoise, à laquelle sont simplement ajoutées les dispositions propres aux matelots. Le motif de cet arrêté est l'inconvénient « qui pourrait résulter contre l'intérêt du commerce si au moment du départ des navires les marins des équipages pouvaient être retardés pour paiement de dettes que ceux-ci auraient contractées chez les logeurs, cabaretiers ou autres²⁹ ». Selon les dispositions de ce règlement, les marins, pour loger en ville, doivent être « porteurs d'une permission en règle [des] citoyens préfets, magistrats de sûreté, commissaires du gouvernement près les tribunaux, président desdits tribunaux et [de] celui de commerce, [du] consul des États-Unis, [des] quatre juges de paix, [ou des] cinq commissaires de police³⁰ ». Après 1803

25 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 368.

26 FAA, MA, n° 448/8, n° 1004, 30 thermidor an X.

27 FAA, MA, n° 2682/5, n° 625, 25 vendémiaire an X.

28 Vincent Milliot, « La surveillance des migrants et des lieux d'accueil à Paris du XVI^e siècle aux années 1830 », dans Daniel Roche (dir.), *La Ville promise. Mobilité et accueil à Paris (fin XVII^e-début XIX^e siècle)*, Paris, Fayard, 2000, p. 29.

29 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances, op. cit.*, p. 173-174.

30 FAA, MA, n° 2682/10, n° 1101, 20 floréal an XI.

en effet, plusieurs marins étrangers sont arrêtés pour avoir été trouvés en ville sans une telle autorisation, à l'instar de William Criquet et Robert Constable, deux matelots saisis par le commissaire de police de la troisième section pour s'être trouvés indûment dans une maison de débauche³¹.

En 1805, une seconde disposition vient renforcer le contrôle des étrangers arrivés à bord des navires de commerce. En vertu de l'article premier du décret impérial du 22 nivôse an XIII (12 janvier 1805), lorsqu'un « navire de commerce français ou étranger arrive dans un port, aucune personne de l'équipage, aucun passager ne peut débarquer sans la permission³² » des autorités locales, soit le préfet, soit le maire. Un règlement du ministère de la Police pour l'application de ce décret prévoit que les autorités de police soient les premières à monter à bord afin prioritairement de passer « en revue les hommes composant l'équipage et les passagers » et de prendre « connaissance de leurs papiers »³³. À Anvers, avant même ce décret, pour autoriser la descente des passagers d'un navire, le préfet d'Herbouville prescrit aux commissaires de police de la première et de la deuxième section de faire « la vérification à bord des vaisseaux des rôles d'équipage, des passeports et des papiers des passagers³⁴ » et d'en adresser un rapport à la municipalité qui lui est ensuite transmis comme en atteste le registre aux actes du bureau de police³⁵.

Malgré l'intense correspondance que le problème des marins – étrangers ou non – suscite, leur contrôle avant de débarquer ne constitue pas la principale raison pour laquelle la police municipale s'intéresse à eux. D'ailleurs, entre avril 1801 et août 1805, soixante-dix marins sont arrêtés par les commissaires de police. Seulement vingt-six d'entre eux sont des étrangers : anglais, suédois, américains... arrêtés tantôt pour défaut de passeport, tantôt pour des motifs totalement différents. Parmi ces soixante-dix marins, quarante-trois sont signalés, verbalisés ou arrêtés parce qu'ils ont commis, la plupart du temps au contact des habitants d'Anvers, des troubles sur la voie publique, parce qu'ils sont auteurs de tapage ou qu'ils ont été trouvés à des heures indues dans des cabarets. Par exemple, le 8 pluviôse an X (28 janvier 1802), le nommé Charles Hendricks

31 FAA, MA, n° 448/8, n° 1503, 30 fructidor an XII.

32 Yves-Claude Jourdain, *Code de la compétence des autorités constituées de l'Empire français ou collection des dispositions constitutionnelles, législatives, administratives et judiciaires en ce qui concerne les attributions de l'Empereur des Français, des autorités administratives, judiciaires, civiles, militaires, et de tous les fonctionnaires de l'Empire*, t. II, Paris, Garnery, 1811, p. 38.

33 Archives nationales à Paris [ANP], sous-série F7 [F7], n° 3004, règlement pour l'exécution du décret impérial du 22 nivôse an XIII.

34 ANP, F7, n° 3683/1, rapport du préfet des Deux-Nèthes au ministre de la Police générale, 16 brumaire an XIII.

35 FAA, MA, n° 448/8, n° 1676, 30 ventôse an XIII.

ainsi que deux matelots anglais sont arrêtés par le commissaire de police de la troisième section pour tapage dans un cabaret³⁶. Le 30 fructidor de la même année (17 septembre 1802), le commissaire de police de la quatrième section rédige, quant à lui, un rapport au sujet du capitaine d'un navire à quai et de ses matelots qui ont été aperçus en train de fumer dans la cabine de leur embarcation remplie de poudre³⁷.

POLICER UN CHANTIER NAVAL

Le blocus continental et surtout le décret de Milan du 17 décembre 1807, qui empêche la navigation neutre, réduisent de nouveau Anvers, du point de vue commercial, à l'état d'un port sans accès direct à la mer³⁸. Le nombre d'entrées de navires de commerce chute d'ailleurs et se maintient à un niveau presque nul jusqu'à la fin du régime napoléonien³⁹. Économiquement, le blocus continental et l'intensification de la guerre ont comme conséquence le recul de l'activité commerciale. Comme le souligne Hilde Greefs, « entre 1800 et 1805, le tonnage entrant dans le port d'Anvers se multiplie par sept et 265 navires de mer y jettent l'ancre pendant la seule année 1805⁴⁰ ». En revanche, plus aucun bâtiment de commerce n'y entre de 1808 à 1815⁴¹. Les registres du bureau de police entre 1808 et 1811 comptabilisent seulement soixante-quatorze items dans la catégorie *commerce* et seize items dans la catégorie *marine de commerce* pour un total de 5 264 entrées. Même si la ville retrouve sa condition de port sans accès à la mer, les négociants mettent en place des stratégies pour éviter ces difficultés et poursuivre leurs activités grâce au ravitaillement par les ports hollandais⁴². Le *smogglage*, autrement dit la contrebande organisée par les marins anglais, prolifère également sur le littoral de la mer du Nord. Le repli du commerce maritime est par ailleurs partiellement compensé par le développement des échanges continentaux et par l'essor de l'activité industrielle. La diminution de l'activité du port de commerce est cependant concomitante du développement des chantiers navals.

En 1803, Napoléon décide, en effet, de faire d'Anvers le principal chantier naval de la marine française. Il nomme Pierre-Victor Malouet commissaire général de la marine afin de présider à la création de l'arsenal en remplacement du nommé

36 FAA, MA, n° 448/8, n° 231, 8 pluviôse an X.

37 FAA, MA, n° 448/8, n° 1029, 30 fructidor an X.

38 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 368.

39 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes*, op. cit., p. 103.

40 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 364.

41 Anne Winter, *Migrants and Urban Changes*, op. cit., p. 103.

42 Voir Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 360-375.

Thivaud qui occupait jusqu'alors le poste d'agent maritime⁴³. Le commissaire de la marine dispose notamment d'hommes afin d'organiser des patrouilles pour surveiller l'arsenal. Comme il détient également des pouvoirs de police sur le port, il entre cependant rapidement en concurrence avec la police municipale. Ainsi, le commissaire général de la marine conteste la disposition du préfet qui charge les commissaires de police de contrôler les navires entrés au port avant que leurs passagers ne puissent en descendre en prétextant que « rien de ce qui se faisait dans le port ne doit se faire par d'autres agens que par ceux de la marine et que la police de la rade lui appartenait exclusivement, que le rivage étoit la borne du pouvoir civil⁴⁴ ». Il arrive que, de leur côté, les commissaires de police dressent des procès-verbaux contre les patrouilles de la marine car celles-ci ont outrepassé leurs compétences. Ainsi, le 28 ventôse an XIII (19 mars 1805), le commissaire de police de la cinquième section dresse un procès-verbal contre une patrouille de la marine qui a arrêté et incarcéré arbitrairement dans sa prison un civil⁴⁵.

106

Le développement rapide des infrastructures navales d'Anvers conduit en février 1808 à transformer la fonction de commissaire général de la marine en préfet maritime, fonction existante depuis le 7 floréal an VIII (26 avril 1800). Malouet est maintenu à ce poste jusqu'au 9 février 1809. Pierre Clément de Laussat lui succède jusqu'au 9 mars 1812⁴⁶. Il est alors remplacé par Kersaint qui reste en fonction jusqu'en mai 1814. Le préfet maritime, bien qu'il ait des compétences administratives importantes, est placé sous les ordres directs du ministre de la Marine. Il est chargé « de la direction des services de l'arsenal, de la sûreté des ports, de la protection des côtes, de l'inspection de la rade et des bâtiments qui y sont mouillés⁴⁷ ». Le préfet maritime a sous ses ordres des appareilleurs de la marine qui doivent contrôler les navires. Il peut aussi compter sur la gendarmerie maritime dont une brigade est présente à Anvers à partir de 1811. Celle-ci semble cependant avoir très peu de contacts avec les autorités civiles locales. Hormis une demande du maire formulée aux commissaires de police *intra-muros* afin de trouver un logement aux gendarmes maritimes, les archives du bureau de police de

43 Pour un aperçu biographique des préfets maritimes de l'Empire, voir : Gérard Olivier, « Les préfets maritimes sous l'Empire », *Revue de l'institut Napoléon*, vol. 132, 1976, p. 3-19.

44 ANP, F7, n° 3683/1, rapport du préfet des Deux-Nèthes au ministre de la Police générale, 16 brumaire an XIII.

45 FAA, MA, n° 448/8, n° 16771, 13 ventôse an XIII.

46 Robert Falk, *La Marine française et Anvers (1795-1813). Aspects politiques, administratifs et sociaux du port et de l'arsenal d'Anvers sous le régime français*, mémoire de licence inédit, université libre de Bruxelles, 1985, p. 47.

47 « Préfecture maritime », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France. Dictionnaire des institutions politiques, administratives et de cour du Consulat et de l'Empire*, Paris, Tallandier, 2008, p. 520.

la municipalité ne contiennent aucune trace de leur activité⁴⁸. Vraisemblablement, la gendarmerie maritime est essentiellement présente sur les chantiers navals dans l'enceinte de la citadelle et de l'abbaye saint Michel qui est *de facto* un espace est sous le contrôle policier des militaires.

La mise en place à une allure effrénée de l'arsenal d'Anvers amène toutefois rapidement de nombreux ouvriers de marine à s'installer à l'intérieur de la ville⁴⁹. Réorganisé par un arrêté, le 7 ventôse an XI (26 février 1803), le corps des ouvriers de la marine militaire est composé des charpentiers, perceurs, calfats, voiliers, poulieries, tonneliers et scieurs de long exerçant leur métier dans les ports et lieux maritimes qui se sont fait enregistrer auprès de l'administration de la marine. Ces maîtres d'ouvrage sont appelés pour travailler dans les ports et arsenaux de la même manière que les conscrits le sont pour servir aux armées. Ils peuvent donc, au même titre que les conscrits auprès des armées, être considérés comme déserteurs et punis comme tels. Un décret du 25 janvier 1808 les qualifie d'ailleurs « d'ouvriers militaires de la marine⁵⁰ ». Les ouvriers de la marine arrêtés par les commissaires de police ne le sont toutefois pas pour un motif de désertion. Celle-ci est probablement proportionnellement moins importante parmi les ouvriers que parmi les conscrits affectés aux unités de combat.

En plus de la conscription ouvrière, l'installation des chantiers navals de la marine militaire française et la position stratégique d'Anvers y drainent de nombreux soldats, notamment des marins embarqués sur des vaisseaux de guerre. Les différentes autorités ayant des compétences de police sur la ville sont régulièrement mobilisées afin de procéder à des arrestations de militaires absents de leur navire. À partir du Consulat et tout au long de l'Empire, les déserteurs de la marine sont une cible privilégiée de la police d'Anvers. Des opérations sont montées par les autorités civiles en étroite collaboration avec les autorités militaires afin d'arrêter les marins déserteurs. Le 11 prairial an XIII (31 mai 1805), le préfet des Deux-Nèthes, à la demande du préfet maritime de Dunkerque, organise pendant la nuit « une recherche générale dans la ville d'Anvers et ses environs⁵¹ ». Vingt-quatre individus sont arrêtés et « examinés par un enseigne du port en présence de l'adjoint de la mairie chargé de la police⁵² ». Quatorze de ces individus sont arrêtés à tort tandis que les dix autres sont en réalité des matelots de navires étrangers, principalement américains, encore nombreux en cette année 1805.

48 FAA, MA, n° 2682/37, art. 27, n° 540, 9 avril 1811.

49 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 102.

50 « Ouvriers de la marine », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France*, op. cit., p. 489.

51 ANP, F7, n° 3683/1, le préfet du département des Deux-Nèthes au secrétaire d'État chargé du deuxième arrondissement de police général, 15 prairial an XIII.

52 *Ibid.*

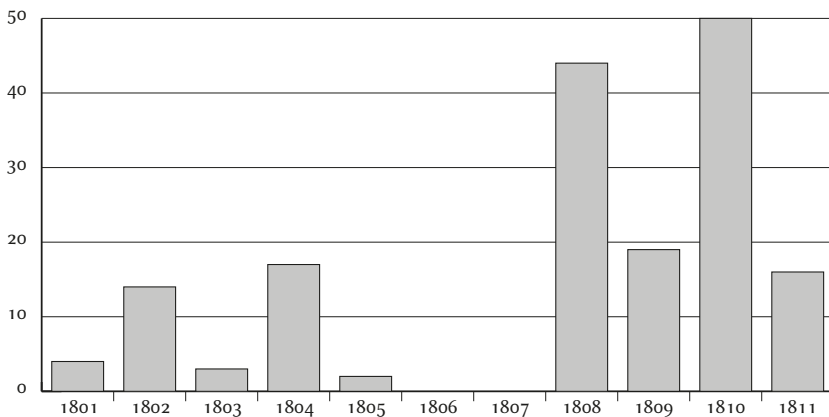
Ils sont tous remis en liberté. Le lendemain, une nouvelle opération est organisée. Sur treize individus arrêtés, seuls trois sont réellement des déserteurs de la marine. Cet exemple montre aussi qu'une ville telle qu'Anvers attire potentiellement des déserteurs désireux de s'embarquer pour un navire étranger.

Dans une large mesure, la police des marins et des ouvriers des chantiers navals échappe donc à la municipalité. Comme pour leurs homologues de la marine marchande, les matelots et les ouvriers de la marine militaire sont soumis à une autorisation de leurs supérieurs pour résider en ville et ils subissent inévitablement les contrôles de la police municipale dès lors qu'ils fréquentent les lieux publics. Comme pour les matelots arrivés à bord de navires commerciaux, les ouvriers des chantiers navals sont généralement arrêtés parce qu'ils ont commis des troubles sur la voie publique, sont auteurs de tapage ou ont été trouvés à des heures indues dans des cabarets. Sans surprise, les ouvriers de la marine sont totalement absents des actes dressés par les commissaires de police jusqu'en 1803, lorsque Napoléon décide de faire d'Anvers le principal lieu de construction de sa flotte de guerre. Dès 1804, ils sont déjà vingt-et-un à être arrêtés.

108

En parallèle, le nombre croissant d'ouvriers employés sur les chantiers navals et de soldats présents en ville conduit à une augmentation du nombre de prostituées. C'est là encore une conséquence indirecte mais significative de l'activité de la marine militaire sur la police anversoise. Le graphique ci-dessous fait d'ailleurs état d'une augmentation importante des arrestations de prostituées à Anvers entre le Consulat et l'Empire.

Tableau 1. Nombre de prostituées arrêtées à Anvers
d'après les registres du bureau de police, 1801-1805, 1808-1811 (n = 169)



Les filles arrêtées ont été comptabilisées à partir des registres du bureau de police conservés pour ces années, les années 1806, 1807, 1812 et suivantes n'étant malheureusement pas documentées. Comment expliquer, au demeurant, cette

évolution ? Premièrement, les circonstances qui permettent d'arrêter les filles publiques – telles que le racolage, le défaut de passeport, les tapages commis ci et là – restent nombreuses. En outre, les motifs pour lesquels les prostituées se retrouvent signalées dans les archives de la police municipale ne sont pas toujours en lien direct avec leur occupation de fille publique. C'est ainsi que, par exemple, le 30 janvier 1811, une prostituée nommée Digne Foulon est arrêtée en chemise de nuit, alors qu'elle s'apprête à se jeter dans le canal. Deuxièmement, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la réglementation, comme la visite sanitaire mise en place le 16 prairial an XII (5 juin 1804)⁵³, augmente les occasions de saisir les prostituées lors d'un contrôle. Elles peuvent, en effet, être arrêtées si elles ont manqué à la visite, si elles sont atteintes de maladies vénériennes, si elles ne se sont pas déclarées auprès du commissaire de leur quartier, ce qui n'était pas le cas avant la mise en place de cette réglementation. Le 29 juin 1810, Thérèse Wirrebrouck est ainsi arrêtée par le commissaire de police de la deuxième section pour ne pas s'être déclarée auprès de lui. Elle figure dès lors dans les registres du bureau de police, même si le maire, après avoir reçu le rapport du commissaire, fait prendre des renseignements sur cette fille et ordonne de la mettre en liberté sur le motif qu'elle « se conduit paisiblement », lui enjoignant simplement « de se mettre en règle »⁵⁴. Troisièmement, l'augmentation des arrestations traduit une circulation croissante du nombre de filles publiques à Anvers sous le régime français. Le développement du port commercial sous le Consulat, puis l'installation des chantiers navals sous l'Empire, drainent de plus en plus d'ouvriers, de marins et de militaires⁵⁵. À cet égard, les autorités militaires sollicitent, comme sous l'Ancien Régime, la police de la ville afin de chasser les prostituées des casernes. Le général commandant la garnison donne en effet, à plusieurs reprises, des ordres afin qu'« un grand nombre de filles [soient] arrêtées⁵⁶ ».

POLICER UNE PLAQUE TOURNANTE DE LA FRAUDE

À côté du contrôle des individus, dès le début du Consulat, le contrôle des marchandises importées et déchargées est principalement du ressort de l'administration des douanes. Un arrêté des consuls du

53 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances*, *op. cit.*, p. 189.

54 FAA, MA, n° 2682/37, art. 18, n° 186, fol. 101v.

55 Hypothèse formulée par Catharina Lis, « Een politieel-medische ordre: de reglementering van de prostitutie in West-Europa, in het bijzonder te Antwerpen, tijdens de eerste helf van de 19^{de} eeuw », dans *L'initiative publique des communes de Belgique (1795-1940). Actes du 12^e colloque international, Spa, 4-7 septembre 1984*, vol. 2, Bruxelles, Crédit communal, 1986, p. 573.

56 FAA, MA, n° 2682/37, art. 18, n° 184, f° 101v.

29 fructidor an XI (16 septembre 1801) réforme cette institution. Anvers est le siège d'une direction générale, intégrée à la quatrième section de la direction générale établie à Paris. À Anvers, comme dans de nombreuses autres villes frontalières, une myriade de « préposés organisés en brigades militarisées agissent sur le terrain⁵⁷ ».

Les archives de la police municipale éclairent surtout sur certaines dérives qui peuvent naître de l'action des douaniers dans l'espace urbain. Ainsi, en fructidor an IX, plusieurs anciens employés des douanes font l'objet d'une enquête de la part des commissaires de police de la première et de la deuxième section pour s'être livrés à des actes de contrebande en faisant croire à des contrôles alors qu'ils ne travaillaient plus pour cette administration. La faiblesse numérique des préposés, la modicité des salaires et la lenteur de leur versement contribuent à multiplier, dans les rangs inférieurs de la hiérarchie douanière, les opérations illicites⁵⁸. D'autres procès-verbaux de police font par ailleurs état de violences portées contre les employés douanes, à l'instar du préposé Guillaume Cadoudal qui, le 28 floréal an XIII (18 mai 1805), décède des suites d'une violente altercation avec un pêcheur de morue qu'il contrôlait⁵⁹. En revanche, le 28 brumaire an XII (20 novembre 1803), ce sont les employés des douanes à Anvers qui n'hésitent pas à abattre d'un coup de pistolet François Broeckhoven qui, en réaction à leur interpellation, avait abandonné sa charge de marchandises prohibées et tentait de s'enfuir⁶⁰.

Le peu de traces de collaboration entre les commissaires de police et les préposés des douanes s'explique par plusieurs facteurs attribuables notamment à la faiblesse des effectifs policiers⁶¹, à la quantité et à la diversité du travail qui leur incombe dans une ville telle qu'Anvers et, surtout, aux connaissances techniques que nécessite la lutte contre la contrebande et auxquelles les policiers municipaux ne sont pas nécessairement sensibilisés. En effet, les commissaires de police des villes sont avant tout des *généralistes* de l'ordre public urbain avant d'être des spécialistes de la police économique, à l'instar des employés des douanes. Bien qu'il faille relativiser les connaissances techniques et la qualité de ces derniers, il n'est pas impossible que les policiers municipaux considèrent la lutte contre la fraude comme une prérogative dont les douanes ont à se charger et qu'ils n'agissent dans ce domaine que comme leurs auxiliaires. Le 10 fructidor an IX (28 août 1801), le commissaire de police de la troisième section d'Anvers rapporte ainsi au maire que la nuit, « en faisant sa

57 « Douanes (direction générale) », dans Thierry Lentz (dir.), *Quand Napoléon inventait la France*, op. cit., p. 240.

58 *Ibid.*, p. 182.

59 *Ibid.*

60 FAA, MA, n° 448/4, n° 1162, 28 brumaire an XII.

61 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude*, op. cit., p. 209.

ronde, il a rencontré un homme portant un ballot, que présumant être de la fraude, il l'a conduit à la douane où il s'est trouvé renfermé dedans six pièces de velours de fabrique anglaise⁶² ». Le commissaire de police s'est donc contenté, dans le cas présent, de saisir l'individu et a laissé aux douaniers le soin de vérifier la marchandise.

À partir de 1806 et de l'instauration du blocus continental, la lutte contre la fraude se renforce drastiquement. Moutl produits anglais, dont l'importation est sévèrement punie, entrent pourtant dans l'Empire par Anvers depuis les ports hollandais⁶³. Le 30 janvier 1808, Fouché écrit à Napoléon : « Le ministère anglais a établi à Anvers le centre de la contrebande. C'est à cette ville qu'aboutit presque toute la correspondance relative à l'introduction des marchandises anglaises et, quelques fois, à des projets plus criminels encore [...]. Il est important d'établir sur ces points une surveillance proportionnée aux moyens que l'ennemi peut y trouver⁶⁴ ». Pour endiguer la fraude qui sévit le long des côtes d'Ostende à Flessingue, il est donc décidé d'établir un commissaire général de police à Anvers. Nommé à ce poste le 18 février 1808, Jean-François Bellemare incarne une institution emblématique de la police napoléonienne mais qui n'est cependant qu'un dispositif parmi d'autres dans la lutte contre la contrebande⁶⁵. Contrarié dans ses tentatives d'assujettir la police municipale, son action se détourne essentiellement vers les côtes et non dans les villes où les policiers municipaux restent en première ligne dans la lutte contre la fraude. Pour le commissaire général Bellemare, les polices urbaines sont d'ailleurs inefficaces dans la lutte contre les *smoggeurs* qui déchargent leurs marchandises sur les côtes, non pas parce que ces opérations ont généralement lieu de nuit et hors des villes mais parce que les agents des municipalités ne comprennent pas « l'intérêt de servir la police générale⁶⁶ ». D'après les registres du bureau de police, les commissaires particuliers ont quand même à leur actif quelques beaux succès dans la lutte contre la fraude. Les perquisitions aux domiciles des négociants sont une pratique commune dans les villes portuaires⁶⁷ et notamment à Anvers. Le 28 mars 1805, le préfet ordonne aux commissaires de police des première et deuxième sections d'effectuer

62 FAA, MA, n° 2682/5, n° 400, 10 fructidor an ix.

63 Hilde Greefs, « Un rêve abruptement interrompu », art. cit., p. 372.

64 ANP, F7, 3004, Fouché à Napoléon, 30 janvier 1808.

65 Antoine Renglet, « Un système policier impérial ? », art. cit., p. 107-127. Sur les commissaires généraux, voir également : Édouard Ebel, « Les commissaires généraux, gardiens de la cité ? », dans Jacques-Olivier Boudon (dir.), *Police et gendarmerie dans l'Empire napoléonien*, op. cit., p. 57-74.

66 Jean-François Bellemare, cité par Catherine Denys, « Comment contrôler les territoires de contrebande à l'époque du Blocus continental ? La police napoléonienne à l'épreuve dans les ports de la mer du Nord (1805-1813) », dans Marguerite Figeac-Monthus & Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires, du xv^e au xx^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 244.

67 Silvia Marzagalli, *Les Boulevards de la fraude*, op. cit., p. 189.

des visites domiciliaires chez plusieurs négociants. Des marchandises prohibées sont saisies par le commissaire chez quatre d'entre eux⁶⁸.

112

Vue d'en haut, c'est-à-dire depuis le pouvoir central parisien, la police des ports à l'époque napoléonienne peut apparaître comme le domaine réservé du ministère de la Marine et des Colonies dont les préfets maritimes dépendent directement. Vues d'en bas, la multiplicité, l'hétérogénéité et l'adaptabilité des acteurs de la police du port sont une évidence. Celle-ci découle de l'imbrication de l'espace portuaire et de ses activités ainsi que des nombreux individus que celle-ci draine à Anvers. Les interactions entre les différentes institutions détenant des pouvoirs de police dans l'espace portuaire, qu'il s'agisse des commissaires de police, du capitaine du port, des douanes, de la gendarmerie... démontrent que la sécurité d'un tel lieu ne découle pas forcément d'un processus de centralisation. De surcroît, le système policier qui s'organise afin de contrôler les activités liées à la présence du port de commerce et des chantiers navals évolue en même temps que ces derniers. Ainsi, en dépit de l'arsenal législatif et institutionnel embryonnaire organisé par l'État, les autorités qui dépendent du gouvernement doivent composer avec les pouvoirs locaux et les officiers de la police municipale qui détiennent le plus de ressources humaines afin de sécuriser l'espace portuaire.

En 1814, la ville d'Anvers est assiégée pendant plusieurs mois par les puissances alliées. En mai, les autorités françaises se retirent de la ville, laissant notamment treize vaisseaux de ligne encore en construction dans les chantiers navals qui cessent de fonctionner⁶⁹. Les navires de commerce commencent à revenir dès 1815. À la fin de cette année et tout au long des premiers mois de 1816, les autorités locales sont contraintes de réorganiser la police du port en raison de la reprise de l'activité commerciale. Entre le 30 décembre 1815 et le 25 avril 1816, les autorités communales et provinciales ne prennent pas moins de huit arrêtés de police afin de réglementer le pilotage des navires, la police des quais, le déchargement des marchandises, la visite des bateaux entrés au port, etc.⁷⁰ Si plusieurs représentants de l'État, à l'instar du préfet maritime et du commissaire général de police, ne sont plus présents, les institutions de police locale mises en place lors du régime français, à savoir les commissaires de police et la capitainerie, constituent le socle à partir duquel est édifié la police du port d'Anvers dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁷¹. Jusqu'aux années 1860, en effet, la police municipale d'Anvers reste le principal organe à détenir des pouvoirs de police sur le port⁷².

68 FAA, MA, n° 448/4, n° 1679, 7 germinal an XIII.

69 Jan Parmentier (dir.), *Bonaparte et l'Escaut*, op. cit., p. 102.

70 Auguste Van den Bogaert, *Recueil d'ordonnances*, op. cit., p. 256-268.

71 Margo De Koster & Pieter Leloup, « Policer le port d'Anvers », art. cit., p. 110.

72 *Ibid.*

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XX^e siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
 - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
 21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
 17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
 16. *La Puissance navale*
 15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
 14. *Marine, État et Politique*
 13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
 12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
 9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
 8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
 7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
 6. *Les Français dans le Pacifique*
 5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
 4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
 - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
 1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*