

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2403-3

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

MORSH
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 Tailleur · 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 Lavielle, 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)

ORDONNER ET GÉRER LES PORTS COLONIAUX : L'EXEMPLE DE SAINT-DOMINGUE (1780-1791)

*Bernard Gainot*¹

Maître de conférences de Paris I-Panthéon Sorbonne

Une planche illustrée de *La France militaire* d'Abel Hugo représente « un marché à Saint-Domingue² », sans plus de précisions, ni de lieu ni de date. De fait, si le plan central représente une scène de marché, qui se tient dans une grande cohue, l'arrière-plan est dominé par les voilures des trois-mâts, donc à proximité d'un port. Une maison sur la gauche peut être un bâtiment de quai, poste de douane, corps de garde, ou entrepôt. La séparation entre les deux espaces (la rue du marché, le quai) se fait par une murette, sur laquelle sèchent des produits mal identifiés, vraisemblablement des Calebasses.

Il reste à préciser le contexte, et la vraisemblance de cette scène, qui sacrifie au goût du pittoresque, particulièrement marqué pour les tableaux des provinces françaises, un genre extrêmement populaire dans la première moitié du XIX^e siècle. Les personnages représentés confèrent une atmosphère « africaine », femmes de couleur avec des paniers à vivres sur la tête, porteurs et mulâtres noirs ou métis. On peut songer au « marché aux nègres » qui se tenait effectivement à proximité des quais de la grande métropole de Saint-Domingue, Cap-Français. Le groupe central est constitué de trois militaires de couleur, portant l'uniforme réglementaire, dont un officier à bicorne et redingote, dans la silhouette duquel certains se sont complu à évoquer Toussaint-Louverture. Le contexte est bien celui d'après l'abolition de l'esclavage, mais on peut le situer plus précisément dans les années de la pleine puissance du gouvernement de Toussaint-Louverture, entre 1798 et 1801, années d'une relative reprise des échanges et d'une forme d'émancipation sociale de l'ancienne société servile, bien différente du visage offert au cours de la guerre d'indépendance et du début de l'État d'Haïti. Il est d'ailleurs significatif que le titre de la gravure fasse référence à « Saint-Domingue » et non à Haïti.

1 45, rue d'Ulm, 75005, Paris (bgainot@orange.fr).

2 Abel Hugo, *La France militaire. Histoire des armées françaises de terre et de mer (de 1792 à 1837)*, Paris, H.-L. Delloye, en cinq volumes, 1838. Gravure sur bois de Lacauchie.

Quelle crédibilité accorder à ce type de représentations *a posteriori*, de surcroît marquées par une vigoureuse poussée du sentiment national caractéristique de ce « moment 1840 » de la monarchie de Juillet³ ? On sait combien sont rares les images de cette révolution coloniale, et à quel point furent surinterprétés les tableaux des combats de la guerre d'Indépendance, dessinés par Auguste Raffet pour une des autres grandes sommes de cette période, l'*Histoire du Consulat et de l'Empire* d'Adolphe Thiers, qui parut également dans les années 1840⁴. Mais la discussion sur la part de nostalgie d'une grandeur coloniale passée, d'anachronisme, de clichés orientalistes, dans ces productions, excède le propos de cette contribution.

114

En convoquant la gravure de cette scène de marché, je souhaite attirer l'attention sur son originalité, et son agencement. Originalité de la perspective, tout d'abord ; les représentations des ports coloniaux relèvent des *marines*, une perspective à focale variable, qui part toujours du large. Elle est constitutive de la construction de l'espace colonial, qui privilégie l'approche maritime, et qui souligne le développement de l'urbanisme dans la continuité du lieu de mouillage, de l'aiguade primitive au quai fonctionnalisé. Or, dans la gravure d'Abel Hugo, la perspective est inversée, le port n'est plus qu'un décor de fond, auquel les personnages centraux tournent en quelque sorte le dos, ou du moins en masquent la perspective. Ils ne se concentrent plus sur l'Exclusif colonial, cordon ombilical entre la métropole et sa colonie, marqué par l'échange lointain et l'extraversion, mais sur la production vivrière, sur l'autosuffisance, garantie de survie, et anticipation de l'autonomie. Ce renversement de perspective est une autre façon de suggérer qu'une révolution, qui n'est pas que politique et juridique, a bien eu lieu à Saint-Domingue.

Agencement des espaces ensuite, au terme d'une évolution caractéristique de cette seconde moitié du XVIII^e siècle ; inséparable du port aux origines de la colonie, la ville s'en émancipe de plus en plus jusqu'à former deux univers, non pas opposés, mais bien distincts l'un de l'autre. Tandis que les quais, de plus en plus fonctionnalisés, se distinguent de moins en moins, dans leur aspect et dans leur gestion, des ports métropolitains, la ville perd aussi de sa singularité de « taverne du grand large » pour ressembler à n'importe quelle métropole provinciale. Paradoxes de la créolisation qui veut qu'un sentiment d'identité se développe dans un cadre mental qui gomme de plus en plus les singularités tropicales. Paradoxe

3 Sophie-Anne Leterrier, *Le XIX^e siècle historien. Anthologie raisonnée*, Paris, Belin, 1997.

4 Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire, faisant suite à l'Histoire de la Révolution française*, Paris, Paulin, 1845, t. IV. Le livre XVI, « Rupture de la paix d'Amiens », traite longuement de la révolution de Saint-Domingue : la gravure emblématique de Raffet se trouve p. 202.



Vacoulin Del. & Sculp.

Un marché à Saint-Domingue.

1. *Un marché à Saint-Domingue*

impérial également qui tend à uniformiser les modes de gouvernement des espaces, au moment où les populations (du moins les libres, quelle que soit leur origine) affirment des velléités de contrôle des institutions locales.

La perspective impériale, c'est une appréhension globale de l'espace qui va découper des lieux fonctionnalisés et complémentaires. C'est l'objet de la première partie. Le port tend à se distinguer de la ville, tout en étant relié à elle par de multiples capillarités, dont les marchés justement⁵. Mais les liens sont également institutionnels, l'extension régaliennne du contrôle policier étant l'une des dimensions cruciales de la gestion impériale⁶. Dans une deuxième partie, nous avons voulu étudier la façon dont une administration uniformisée (c'est-à-dire peu différente dans ses structures de l'administration des ports métropolitains) s'efforce de gérer la mobilité spécifique du port colonial. Nous sommes bien conscients de la très grande diversité que recouvre cette expression de « port colonial » : faute d'une étude exhaustive, nous nous sommes limité à quelques cas emblématiques de cette évolution de la fin de l'Ancien Régime, avant tout les deux grands ports de Saint-Domingue, Cap-Français et Port-au-Prince, sans nous interdire une excursion vers Saint-Pierre de la Martinique, qui leur ressemble par plus d'un aspect, à l'exception toutefois de la profondeur de l'*hinterland*. Pour la Guadeloupe, nous renvoyons au travail tout à fait novateur de Anne Pérotin-Dumon sur Basse-Terre et Pointe-à-Pitre⁷, qui a inspiré nos propres réflexions sur plus d'un point. Enfin, dans une dernière partie, nous verrons que, parmi les modalités diverses du contrôle de la mobilité (trajets de la rade au port, circulation sur les quais, ordre et hygiène publics, transbordements divers du fret, etc.), le contrôle de l'information se révèle crucial, et bien davantage encore en période de conflits (extérieur, ou intérieur dans le contexte révolutionnaire). La perte progressive du monopole du contrôle de l'information est un indice de l'approfondissement de la crise de l'autorité coloniale au début de la Révolution. Le nouveau pouvoir métropolitain va s'efforcer d'y remédier en transformant la gestion de la police portuaire, mais la crise sociale est telle que la réforme administrative ne saurait la contenir.

- 5 À Cap-Français, le marché des Blancs, qui se tenait tous les dimanches depuis les quais jusqu'à la Place d'Armes était précisément l'un de ces espaces intermédiaires. Les divers produits apportés de France par les matelots s'échangeaient contre des produits vivriers, et très souvent des produits issus de l'interlope : voir Louis-François Médéric Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, physique, civile, politique et historique de la partie française de l'isle de Saint-Domingue [1797]*, Saint-Denis, Publications de la Société française d'histoire d'outre-mer, 2004.
- 6 Bernard Gainot, « Considérations sur la police aux colonies », dans Gaël Rideau & Pierre Serna (dir.), *Ordonner et partager la ville (xvii^e-xix^e siècle)*, PUR, 2011, p. 195-210.
- 7 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île. Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, Guadeloupe (1650-1820)*, Paris, Karthala, 2000.

DÉLIMITER DES ESPACES FONCTIONNALISÉS DANS LA VILLE COLONIALE

L'INTERFACE

L'espace antillais s'appréhende, au temps des grands voiliers, par la mer, et la ville-port est toujours le cordon ombilical qui relie la rade et l'espace utile dominé par les habitations. C'est la « ville dans l'île », selon la belle expression d'Anne Pérotin-Dumon. Le port s'est développé à partir de l'aiguade, le quadrillage urbain n'en étant qu'un prolongement ultérieur.

Toutefois, au XVIII^e siècle, le complexe colonial (port, ville, habitation) assure la primauté de certaines régions, qui se hissent au rang de lieux emblématiques de la scénographie de la puissance monarchique. À ce titre, si les ports métropolitains figurèrent d'abord ces lieux emblématiques, un rattrapage se produit dans la dernière décennie de l'Ancien Régime : l'atelier de Nicolas Ozanne s'intéresse aux ports coloniaux.

Parmi d'autres, arrêtons-nous à la représentation du Port-au-Prince en 1780, gravée par Jeanne-Françoise Ozanne, à partir d'un dessin de son frère Nicolas⁸ (fig. 2). La rade, bien abritée, mais encombrée d'écueils et parsemée de hauts-fonds, présente au mouillage un alignement de vaisseaux, qui se tiennent à une certaine distance du rivage. Barques, caïques et felouques font le lien entre ces vaisseaux et la ville, que l'on distingue à l'arrière-plan. À l'origine, lorsque la ville fut fondée en 1751, le rivage était inégal et très découpé. En 1780, il est possible de repérer deux lieux bien distincts⁹ : sur la gauche de la gravure, qui correspond à la partie septentrionale de la ville, les vaisseaux sont alignés de façon tellement serrée que l'on ne distingue guère le rivage. C'est le port marchand, entièrement réservé au commerce, à l'exception d'un tout petit espace pour le service du roi, à l'extrémité nord, au débouché d'un débouquement (passage entre deux hauts-fonds). Sur la partie méridionale, la ville nouvelle, bien alignée, apparaît avec davantage de clarté. C'est le port du roi, que ne touchent pas les gros bâtiments de guerre, mouillés bien plus au large que les bâtiments marchands, à l'image de la frégate et du trois mâts qui figurent au premier plan de la gravure.

8 *Le Port-au-Prince dans l'isle de Saint-Domingue, vu du mouillage, tiré d'un Recueil de différents ports des Isles Antilles dessinés en 1780* par Nicolas Ozanne, et gravé par Jeanne-Françoise Ozanne; réunis à la Collection des ports de France, gravés par le sieur Gouaz (place Saint-Michel à Paris).

9 La distinction de ces deux lieux, port marchand et port du roi, apparaît clairement sur le *Plan de la Ville, des rades et des environs de Port-au-Prince dans l'Isle de Saint-Domingue*, dressé par René Phelipeau, Paris, 1785. Ce plan est reproduit dans l'ouvrage de Alexandre-Stanislas de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle. Richesse et esclavage dans une colonie française*, Paris, Karthala, 1993, hors texte.



J. Ozanne del.

LE PORT AU PRINCE DANS
Vu du
Tiré d'un Recueil de différents Ports
Réunis à la Collection des Ports

à Paris Chez le Citoyen Graveur, rue St. Hyacinthe, la

2. *Le Port-au-Prince dans l'Isle de Saint-Domingue, vue du mouillage*, Elie Lescot, *Haïti. Images d'une colonisation (1492-1804)*, éditions Orphie, 2004, p. 94, planche 81, gravure de Jeanne-Françoise Ozanne



Joanne /^o Ozanne sculp

L'ISLE DE S^T. DOMINGUE,

Mouillage

des Isles Antilles dessinée en 1780.

de France, Gravée par le S^r Gouaz

1^{re} Porte Cochère à gauche en entrant par la Place S^t. Michel.

Quelques bâtiments, très rares, s'approchent du rivage, ayant un plus faible tirant d'eau. Ce sont les bâtiments négriers dérivés du commerce triangulaire (Port-au-Prince ne figurant pas parmi les destinations prioritaires de ce type de trafic), et les bâtiments de commerce, ou armés en course, qui viennent des États-Unis en ce temps de la guerre d'Indépendance, mais dont la présence se perpétue et s'amplifie après 1783 dans le cadre de l'assouplissement des règles de l'Exclusif pour répondre aux nécessités du ravitaillement de la colonie.

À l'extrémité sud, la batterie Sainte-Claire marque la limite des aménagements du rivage. Outre la reconstruction de la ville après le tremblement de terre de 1764, la grande nouveauté urbanistique fut l'édification des quais, qui donnent de la régularité au rivage, et de la fonctionnalité au port. Le quai de Rohan dessert le port marchand, le quai du Roi dessert la marine de guerre et le commerce autre que la droiture. Le plan directeur, adopté le 2 décembre 1784, vient encore perfectionner la régularité du bord de mer, augmentant la hauteur des remblais à partir desquels les quais sont édifiés, multipliant les cales maçonnées pour le transbordement des voyageurs et des marchandises.

120

Les aménagements du port de Cap-Français (fig. 3) sont antérieurs et ont servi de modèle à ceux qui vont se généraliser dans la colonie au cours de la décennie 1780-1790 (Les Cayes, Jérémie, Saint-Marc, Léogâne). Jusqu'en 1721, le rivage était inégal, couvert d'immondices, profondément entamé par l'action de la mer : l'aménagement de ces quais, le principal d'entre eux étant le quai Saint-Louis, fut une conquête progressive et opiniâtre sur la mer¹⁰. Vers 1765, cinq cales majeures ordonnent les liaisons terre-mer : la cale royale est pour le transbordement des bâtiments de l'État, la cale Saint-Laurent pour les bâtiments marchands, la cale des Passagers, où abordent les barques et chaloupes, enfin la cale Lefebvre, et la cale Le Brasseur, cette dernière étant la cale d'apparat par où transitent les personnages importants et les délégations.

Ainsi, le quai, axe structurant du port, émerge à l'horizon de la ville, cette dernière développant des activités et une sociabilité séparées de l'activité marchande et de la fonction militaire. À l'origine, comme on peut encore le voir en 1791 sur une autre planche de Nicolas Ozanne, représentant le petit port de Jacmel, sur la péninsule méridionale, tout est indistinct. C'est la batterie fortifiée qui occupe tout le premier plan, les navires mouillent sans ordre dans la rade, le rivage se limite à une plage sablonneuse non maçonnée, dominée par l'alignement des entrepôts, les autres bâtiments se limitant à quelques baraques

¹⁰ *Ville du Cap dans l'Isle de Saint Domingue*, plan dressé par Jacques-Nicolas Bellin pour *Le Petit Atlas maritime, recueil de cartes et plans des quatre parties du monde*, Paris, 1764.

non alignées, les liaisons terre-mer se faisant non par des cales, mais par une jetée en bois¹¹.

Cet aspect général est bien rendu par Stanislas de Wimpffen, qui aborde à Jacmel en avril 1789 :

Quand j'honore Jacmel du nom de ville, il ne faut pas, Monsieur, prendre cette expression à la lettre, car jamais une centaine de baraques de planches répandues sur la grève, ou éparpillées sur le talus et le plateau d'un monticule rocailleux n'ont constitué ce que l'on nomme une ville et c'est pourtant, à l'exception du Cap-Français, l'histoire de toutes celles de Saint-Domingue. Un seul particulier riche a eu l'audace de bâtir ici en pierres une maison passable, au risque de la voir crouler au premier tremblement de terre. Quoiqu'il en soit, cet amas irrégulier de cases (c'est ainsi que l'on nomme ici une maison), intersecté par quelques lacunes de verdure, forme, en arrivant de la mer, un coup d'œil assez pittoresque.

Une baie très sûre dans la belle saison, un bon mouillage, des défrichements qui ont beaucoup accru la culture de ce quartier y attirent tous les ans une vingtaine de navires qui y trouvent leur chargement en sucres, café et coton¹²...

Toutefois, l'uniformisation des aménagements progresse, et l'évolution va tendre à rapprocher le port colonial du port métropolitain, dans son aspect, dans sa gestion¹³. La colonie n'est plus une périphérie lointaine, mais une province de l'Empire, administrée comme les autres provinces sur un mode uniforme. Ce qui n'est pas sans implications sur la façon de la défendre et de la conserver, et donc sur le réaménagement des fonctions de la ville et du port.

11 *Baye de Jacquemel, Isle de Saint-Domingue*, eau-forte de Nicolas Ponce d'après un dessin de Nicolas Ozanne, 1791, tiré du *Recueil de différents ports des Isles Antilles*, *op. cit.*

12 Alexandre-Stanislas de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, lettre IX, p.92-93.

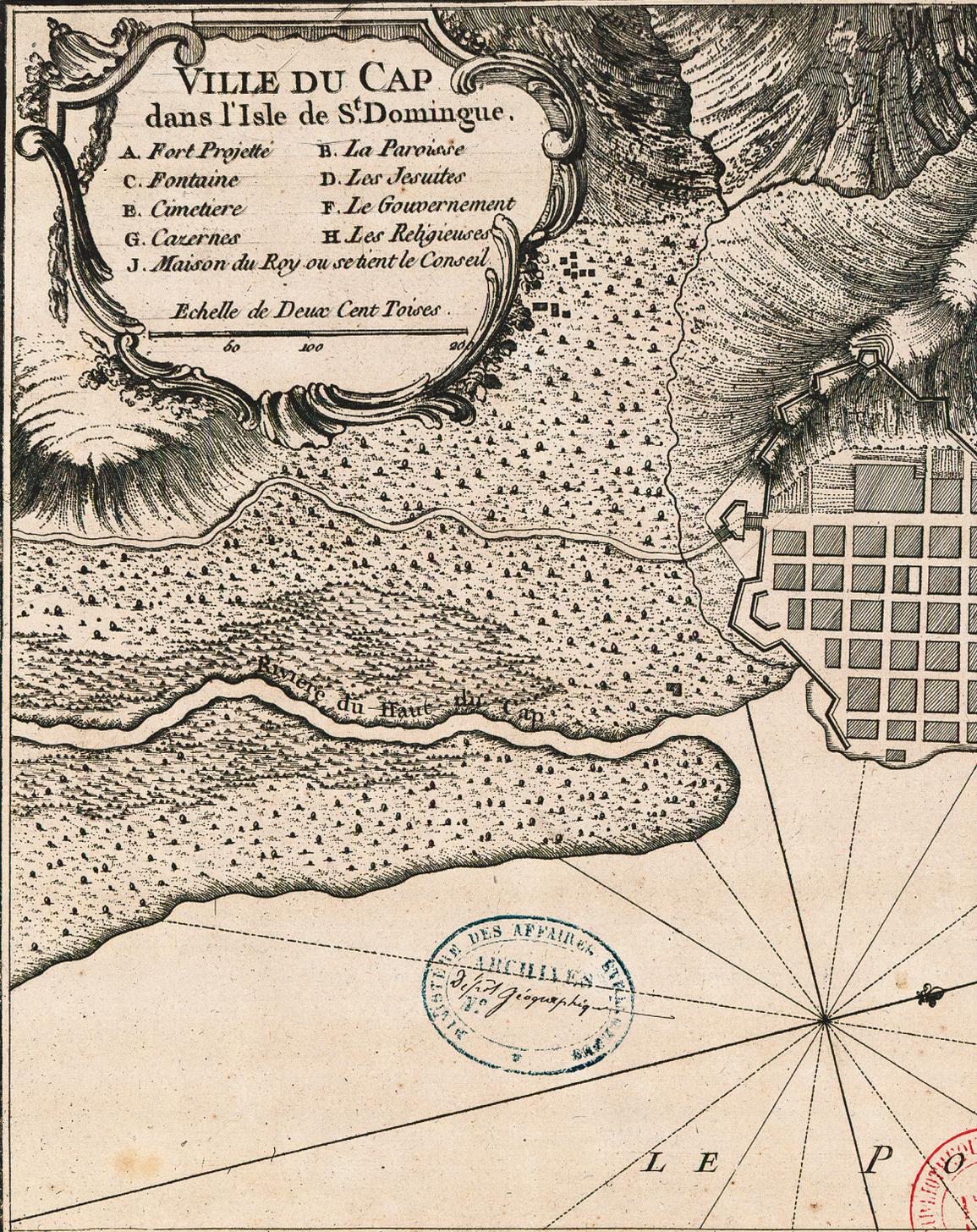
13 Cette donnée, pourtant évidente à la lecture des ordonnances de police et des règlements d'urbanisme, est catégoriquement niée par Pierre Pluchon, le chantre du particularisme créole, dans la note (c) de la page 175 de l'édition de Wimpffen, *Haïti au XVIII^e siècle*, *op. cit.* : « La ville coloniale française n'est pas soucieuse d'esthétique, ni de symbolique, comme en Italie, en Espagne, en France et dans l'Amérique ibérique. Elle n'a d'autre objet que le commerce, aussi n'est-elle qu'un port sans agrément [...] Enfin la ville coloniale française ne remplit aucune fonction d'intégration nationale, en répétant le cadre urbain traditionnel de la métropole dans ses éléments le plus chargé de sens. L'ordre urbain colonial est un désordre, où l'on bataille sans réussir à imposer une police, l'hygiène et la sécurité. »

VILLE DU CAP
dans l'Isle de S^t Domingue.

- | | |
|---|--------------------|
| A. Fort Projecte | B. La Paroisse |
| C. Fontaine | D. Les Jesuites |
| E. Cimetiere | F. Le Gouvernement |
| G. Cazernes | H. Les Religieuses |
| J. Maison du Roy ou se tient le Conseil | |

Echelle de Deux Cent Toises

60 100 200



BIBLIOTHEQUE DES AFFAIRES ETRES
ARCHIVES
S. J. Geographie
1784

L E P

1784



3. Ville du Cap, dans l'Isle de Saint-Domingue

C'est en effet au fil de mémoires contradictoires sur la défense des colonies, qui se multiplient à la fin de l'Ancien Régime, que l'on appréhende le mieux la place du port, non plus seulement par rapport au complexe colonial, mais par rapport à l'ensemble du territoire. Malouet expose clairement un point de vue traditionnel, mercantiliste, qui ne prend en compte que le complexe colonial :

En Europe, où la terre produit toutes les choses nécessaires à la vie, les villes peuvent être considérées comme une assemblée de gens qui s'occupent sous leurs toits, s'amuse ou se reposent, et qui tiennent à leurs gages les gens de la campagne, pour fournir à leur entretien et à leur subsistance. À Saint-Domingue, c'est tout le contraire, les villes sont établies que pour le service des Habitants, dont elles sont les magasins et l'entrepôt... Chaque ville est un atelier relatif au sucre, au café, coton, indigo, et aux gens qui les cultivent ; tout le monde y est occupé. Les places vacantes sont incontinent remplies par les arrivants de France qui se présentent pêle-mêle, bons, mauvais, médiocres, et s'arrêtent au premier poste¹⁴.

124

Il en découle, en matière de défense, que la guerre de campagne (ou guerre de postes) est extrêmement difficile à mener. Or, ce type de guerre est préconisé par les officiers du Génie, qui partent de deux postulats radicalement nouveaux : la guerre coloniale, c'est avant tout la guerre de postes, menée par des détachements mobiles appuyés sur des camps fortifiés (les « cordons »). Le second postulat est qu'une colonie ne se défend pas par le littoral, mais par le contrôle de postes élevés, qui convergent sur une puissante fortification à l'intérieur de l'île. Le brigadier général Dumas, qui a servi tant à l'île de France qu'à Saint-Domingue ou dans l'Amérique septentrionale, est très clair sur ce point : « Toute colonie, soit île, soit presque île ou continent, dont on n'aura pas saisi le centre par une fortification redoutable, ne sera pour l'État possesseur qu'une jouissance précaire¹⁵. » Malouet récuse point par point cette orientation : les grands ouvrages en pierre (les postes fortifiés) sont inutiles et coûteux. La poudre de guerre, matériau stratégique s'il en est, s'altère et se décompose en quatre ans, les munitions de bouche ne peuvent être conservées

14 Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, Paris, Baudouin, an X (1802), en cinq volumes, le tome IV se référant plus particulièrement à Saint-Domingue, p. 125-126.

15 Dumas, brigadier des armées du roi, ancien commandant général des îles de France et Bourbon, *Traité de la défense et de la conservation des colonies*, 1777, bibliothèque du Service historique de la Défense, 6/1/G20, chap. XVI, p. 55-56. Pour un aperçu de l'ampleur du débat sur la défense des colonies (et, par voie de conséquence, de la place respective des ports et de l'intérieur), on peut se reporter à la collection Prével du SHD : *Mémoires sur la défense des colonies*.

dans les magasins sur plus d'un an. Les longues marches forcées, les nuits au bivouac épuisent et déciment une troupe de soldats, tout particulièrement ceux qui viennent d'Europe. Donc, dix soldats bien acclimatés sont mieux préparés au service aux colonies que trente-six soldats qui viennent d'Europe ; c'est une donnée qui finit par s'imposer comme une évidence. Mais sept hommes de mer bien en forme valent mieux que dix soldats acclimatés. Il s'ensuit que la marine seule peut protéger efficacement les colonies¹⁶. C'est l'entretien d'une escadre, qui croise en permanence d'une station navale à une autre, qui doit être prioritaire. La meilleure de ces stations navales, c'est un magnifique port, à l'abri des vents dominants, susceptible en outre d'abriter un « arsenal naturel ». Ce port, c'est le Fort-Dauphin, « à la frontière espagnole, à portée de tout secours, et de la plaine la plus fertile de la colonie¹⁷ ». Le point de vue mercantiliste développé par Malouet associe étroitement l'intérêt économique et l'intérêt stratégique, la riche plaine fertile est la plaine du Nord couverte d'habitations sucrières, et la proximité de la frontière espagnole tient compte du commerce interlope qui développe une véritable économie parallèle à partir des produits de contrebande importés par les navires états-unis à Monte-Christi, dans la colonie espagnole, quelques lieues en aval de Fort-Dauphin.

Ce faisant, le choix de Fort-Dauphin est aussi clairement opposé à la constitution de la grande base navale du môle Saint-Nicolas, voulue par le Génie, à l'extrémité de la péninsule du Nord-Ouest, dans une région où l'activité économique, menacée par des sécheresses récurrentes, est peu développée. Dans le cas du môle Saint-Nicolas, qui va devenir la seule ville de la colonie où le peuplement blanc est significatif (40 %), le choix stratégique (contrôle du canal qui sépare Hispaniola de Cuba, et donc surveillance de la grande voie maritime qui relie la Jamaïque et la Floride) a bien évidemment primé sur le choix du complexe colonial.

La concentration de la fonction militaire dans un port spécifiquement aménagé à cet usage est un autre élément d'une évolution générale des aménagements portuaires coloniaux. Les installations militaires tendent à disparaître des quais. Redoutes, forts et batteries, s'échelonnent autour de la rade, et sur les mornes. Les casernes sont installées à proximité de l'hôtel du gouvernement, c'est-à-dire dans un lieu fort éloigné du rivage. C'est le cas, tant à Cap-Français qu'à Port-au-Prince. Le complexe militaire (casernes, magasins du roi, arsenal) est entièrement découplé de l'aménagement portuaire laissant entre eux toute l'étendue de la ville. Il n'est pas jusqu'au magasin à poudre qui ne soit éloigné du rivage, pour se

16 Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, *op. cit.*, p. 229.

17 *Ibid.*, p. 230.

trouver, comme au Port-au-Prince, à la sortie de la ville, dans « un espace fermé par une haie vive¹⁸ ».

L'espace urbain tout entier, coïncé entre le port et le complexe militaro-politique, devient un enjeu stratégique crucial en période de troubles et de lutte armée pour le contrôle du pouvoir en temps de révolution. C'est tout particulièrement le cas à Cap-Français, en juin 1793, lorsque les équipages de la flotte fidèles à Galbaud se lancent à l'assaut des troupes fidèles aux commissaires civils Sonthonax et Polverel retranchées à l'Hôtel du gouvernement et à l'arsenal. Entre ces deux pôles, toute la ville est devenue champ de bataille¹⁹. L'incendie qui la ravage témoigne de cette *reductio ad bellum*.

À Cap-Français, en 1780, le parc d'artillerie, qui jouxtait le magasin du roi, près du rivage, sur la partie septentrionale de la ville, est déménagé sur ordre du Conseil de guerre, qui a jugé que les établissements d'artillerie devraient être regroupés sur le terrain de la Fossette, à l'entrée orientale de la ville, point de départ vers l'intérieur, les mornes du Haut-du-Cap, et le système fortifié de Vertières. C'est à partir de la même époque que se multiplient les vues de la ville du Cap, non pas à partir de la rade, mais à partir de ce chemin du Haut-du-Cap. Ce décentrement du regard est un autre indice de l'évolution des espaces, la ville se distinguant du port et de la rade.

126

LE RÔLE DE LA POLICE : ADMINISTRER ET ORDONNER LA MOBILITÉ

L'espace du port, ainsi délimité, est l'objet d'une administration particulière. C'est « un service public établi dans une circonscription administrative du domaine public dont les limites sont fixées par un acte administratif de délimitation²⁰ ».

Les « officiers de port » exercent ce service public. Ils doivent « surveiller quotidiennement les navires et les quais. Ils sont ainsi à même d'observer des atteintes à l'ordre public général. S'ils ne disposent pas de compétences policières en la matière, ils collaborent cependant étroitement avec les services

18 Médéric-Louis-Elie Moreau de Saint-Méry, *Description topographique, op.cit.*, t. II, p. 1024.

19 Le récit synthétique et détaillé que donne de ces journées Jeremy Popkin est fondamental, et nous ne pouvons qu'y renvoyer le lecteur (Jeremy Popkin, *You Are All Free. The Haitian Revolution and the Abolition of Slavery*, CUP, 2011). Il permet notamment de comprendre comment la topographie des combats de rue (arsenal, Hôtel du Gouvernement, casernes) conditionne la décision politique (commandements militaires, commission civile).

20 Paul Chauveau, *Traité de droit maritime*, Paris, Librairies techniques, 1958, p.67.

de police traditionnels, en particulier les agents ayant la qualité d'officier de police judiciaire²¹ ».

L'ordonnance de marine de 1681 instituait des maîtres de quais, nommés par les autorités municipales des grands ports, comme Dunkerque, Le Havre, Bayonne, ou Bordeaux. Puis, la monarchie chercha à unifier les institutions, en plaçant ces maîtres de quais sous le contrôle de l'amirauté, de laquelle relève l'ensemble de la navigation. Nul négociant, nul marin ne peut équiper un navire ni entreprendre un voyage au long cours sans son autorisation. En théorie, ce sont les officiers de l'amirauté qui s'occupent de tout ce qui regarde la police des ports, l'entretien, les mouvements sur les quais, le chargement et le déchargement des marchandises, les courtiers interprètes²².

ORGANISATION DU CONTRÔLE DES QUAIS DES PORTS COLONIAUX

Cette organisation est alignée sur celle des ports métropolitains, l'ordonnance de marine de 1681 pouvant s'appliquer sans avoir à composer avec des pouvoirs locaux, puisque les villes coloniales n'ont pas d'autorité municipale. Ce sont les officiers de l'amirauté qui nomment les maîtres de quais, devenus capitaines de port après 1763.

Le capitaine de port est chargé de veiller que le lest ne soit placé qu'aux points indiqués, qu'aucun bâtiment négrier ne mouille avant la visite du médecin et/ou du chirurgien du roi, et que le carénage (révision, réparation, entretien) ne soit réalisé que dans des lieux spécifiques (cales sèches). Il doit accorder la plus grande attention à deux opérations stratégiques : l'une est le débarquement de la poudre, son acheminement et son stockage à la poudrière. Produit stratégique de première importance, la poudre est l'objet d'un monopole rigoureux, et la matière première de l'Exclusif, concurrentiellement avec les produits du complexe colonial. La deuxième opération n'est pas moins importante, et relève du monopole de l'information. Les capitaines marchands sont conduits, en débarquant, par un factionnaire du corps de garde, à la capitainerie du port qui enregistre les reçus, puis au bureau de poste, afin d'y apporter les paquets dont ils sont chargés pour le gouvernement de la colonie, d'un côté, pour l'intendance, de l'autre.

Les capitaines sont assistés, pour l'exécution de leurs tâches, par des garde-quais, fonction créée par ordonnance royale du 6 octobre 1780.

21 Bertrand Vendé, *Les Polices dans les ports maritimes*, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2005, p. 135.

22 Jacqueline & Claude Briot, *Officiers de port. Histoire de la police dans les havres et rades de commerce*, Condé-sur-Noireau, éd. Charles Corlet, 1989.

La conservation des rades des villes du Cap et de Port-au-Prince, qui se comblent journellement par les décombres et les immondices qu'on y jette, ainsi que sur les quais, et la salubrité desdites villes exigeant qu'il soit remédié à cet abus ; Nous, en vertu des pouvoirs à nous confiés par Sa Majesté, avons réglé et ordonné, réglons et ordonnons ce qui suit.

Art. I^{er}. Il sera établi dans chaque Ville du Cap et du Port-au-Prince une escouade, composée d'un chef et quatre hommes, sous le titre de *Gardes-Quai*, laquelle sera sous les ordres du capitaine de Port.

Art. II. Cette escouade sera chargée de veiller à l'entretien et propreté des quais, à ce qu'ils ne soient point encombrés et à ce qu'il ne soit jeté aucuns décombres et immondices à la mer le long desdits quais.

Art. III. Il sera planté des bornes en pierre et aux dépens du Roi sur lesdits quais, à l'effet de désigner les endroits où pourront être placés les bois et autres marchandises provenant des déchargements des navires, et qu'on ne peut enlever sur-le-champ, de manière que les rues qui bordent les quais soient libres, ainsi qu'un espace de vingt à trente pieds sur lesdits quais le long de la mer.

Art. IV. Les propriétaires ou commissionnaires chargés des objets déposés sur les quais, seront tenus de les faire enlever dans huit jours, et même plus tôt, sur l'ordre du capitaine de port, si cela est nécessaire pour le bien du service et pour le déchargement des nouveaux bâtiments entrés.

Art. V. Les gardes des troupes et des milices prêteront main-forte à la réquisition du premier garde-quai, pour arrêter les contrevenants aux articles II et III. Lesdits contrevenants seront conduits au Corps de garde de la Place, pour être ensuite ordonné ce qu'il appartiendra. Quant aux contrevenants à l'article IV, le Capitaine de port en rendra compte au commandant de la place, s'ils refusent de se mettre en règle dans les vingt-quatre heures²³.

Les cinq garde-quais portent un uniforme bleu, doublure, veste et culotte blanches, parements bleu ciel, boutons blancs timbrés d'une ancre. Ils sont armés d'un mousqueton. Leur tâche essentielle est de veiller à la fluidité de la circulation, et à la propreté des quais. Ils empêchent les embarras, les encombrements « qui nuisent aux mouvements du commerce ». Ils s'opposent aussi à ce que toute la longueur du quai d'une grande ville ne soit qu'« une latrine continue, le point de réunion d'immondices, dont la vue et l'odorat blessent cruellement les sens, indépendamment de ces effets sur la santé ». On a élevé un petit édifice sur la partie

23 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises. Ordonnance du Roi, donnée au Cap-Français*, 6 octobre 1780, signée François-Reynaud de Villeverd & Joseph-Alexandre Le Brasseur.

nord du quai Saint-Louis²⁴ pour servir de corps de garde. À l'opposé, en 1786, sur le quai de Bellecombe au sud, deux maisons en bois sont élevées, dont l'une est le domicile et le bureau du capitaine du port, Massot. La même année pourtant, un autre texte défendait expressément à toutes personnes de construire des bâtiments sur les quais. Ces derniers doivent avoir une perspective totalement dégagée, afin d'avoir un espace optimal de mobilité. Outre les mouvements du commerce et des voyageurs, on prévoit des lieux réservés à la promenade des citadins. La place Le Brasseur au nord, de même que le quai du Marais au sud, sont plantés d'arbres.

Mais l'ordonnance qui crée les garde-quais ne donne pas satisfaction, et l'amirauté (donc le Bureau des colonies) fait machine arrière le 16 novembre 1782. Les cinq factionnaires sont remplacés par un seul inspecteur des quais, placé sous les ordres du capitaine du port. En cas de besoin, il peut avoir recours à la réquisition de la troupe de polices, qui dépend du Conseil souverain. Les interventions se placent dans le cadre des interventions de simple police en milieu urbain, ce qui va à l'encontre de l'ambition de faire du port un espace autonome, autoadministré.

LES INTERVENTIONS ORDINAIRES DE SIMPLE POLICE

L'ordre public vise principalement à assurer une circulation fluide, et à garantir l'hygiène publique. Les nombreux plans directeurs d'urbanisme ont visé à éloigner les bâtiments du rivage, en les intégrant aux îlets, quartiers géométriques alignés. Ainsi, à Cap-Français, le quai nord, ou quai Saint-Louis est-il bordé de quatorze îlets, avec vingt-sept emplacements numérotés qui correspondent aux bâtiments placés autrefois face au rivage ; les magasins des négociants, les entrepôts qui servent d'abri aux passagers, les auberges, cafés, billards. On trouve également les bains publics, qui ne sont autre chose que des lieux de prostitution : « On n'y a pas la police sévère de ceux de Paris, où les sexes sont partagés, le mari et la femme, où ceux qui se considèrent comme tels peuvent aller au même bain et à la même baignoire, circonstance qui attire aussi peut-être plus d'amateurs²⁵. »

Travail de Sisyphe : la bonne tenue des quais reste, au fil des ans, et ce quels que soient les dispositifs institutionnels mis en place pour remédier aux problèmes mêlés d'ordre public et d'hygiène publique, la préoccupation majeure des administrateurs, qui se plaignent – mais c'est aussi un exercice de style du fonctionnaire d'autorité, de la non-application récurrente des règlements :

Étant informés de l'inexécution de l'article sept du titre premier du livre quatre de l'ordonnance de 1681, et ayant égard à la requête des différents habitants

24 Médéric-Louis-Elie Moreau de Saint-Méry, *Description topographique*, op. cit., t. I, p. 300.

25 *Ibid.*, t. I, p. 312.

propriétaires qui bordent le quai de cette ville, et aux charges qui leur sont imposées, Nous (gouverneur De Bellecombe et intendant De Bongars), en vertu des pouvoirs à nous accordés par Sa Majesté, défendons à tous particuliers de laisser plus de trois jours sur le rivage de cette rade aucunes espèces de marchandises ou matériaux qui puissent embarrasser le quai, notamment d'y mettre tremper des feuellards et des cuirs, ainsi que d'enlever les roches qui y seront jetées pour établir les mouillages nécessaires à la décharge des barques et autres embarcations. Enjoignons au capitaine de port de tenir la main à l'exécution de la présente, et de faire transporter à la Maison de la Providence tous les effets qui se trouveront sur le dit rivage après le délai de trois jours, aux frais des propriétaires desdits effets, pour le gardiennage desquels ils seront tenus de payer au profit de la dite Maison une somme de trente livres par jour. Sera la présente publiée et affichée sur le quai de cette ville au son du tambour, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance et enregistré au greffe de la subdélégation²⁶.

Pierre-Victor Malouet accorde de même une place importante aux « Considérations sur la police des ports » dans son *Essai sur Saint-Domingue*²⁷. Comme pour les questions de défense, il y apporte son inflexion personnelle, puisque ses vues sur la police sont intrinsèquement liées à la réhabilitation des pouvoirs de l'intendant, et par là même de l'administration civile, aux dépens des pouvoirs du gouverneur.

Après avoir rappelé, lui aussi, la primauté de la police des quais (« les quais informés d'une ville opulente sont sans cesse embarrassés, et ne présentent aucune de ces facilités nécessaires au commerce »²⁸), il met résolument l'accent sur le contrôle des personnes :

Une recrue de deux mille hommes de tous états débarque annuellement dans les ports de la colonie. Le premier ordre à établir, c'est sur ces nouveaux venus, en leur faisant déclarer à leur arrivée leurs noms et qualités, leurs moyens, et les obligeant de se faire insérer en leur qualité nouvelle aussitôt qu'ils en auraient une dans le pays ; ils se trouveraient au bout d'un certain temps placés dans l'une des classes utiles, où l'on connaîtrait ceux qui, dépourvus de facultés, vivent aux dépens du public, et peuvent lui devenir à charge²⁹.

26 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises*, op. cit., *Ordonnance des administrateurs* (signée gouverneur De Bellecombe et intendant De Bongars) concernant le quai de la ville du Cap, 13 décembre 1783.

27 Pierre-Victor Malouet, *Collection de mémoires sur l'administration des colonies*, op. cit., t. IV, chap. v, « De la police des gens de mer à Saint-Domingue », p. 317.

28 *Ibid.*, p. 306.

29 *Ibid.*, p. 299-300.

La question de l'ordre public vient essentiellement du nombre massif de désertions dès que les équipages touchent les ports coloniaux. Malouet rappelle qu'il déserte six cents matelots par an dans les ports de Saint-Domingue.

À cette donnée, qui concerne surtout les navires en provenance de la métropole (et d'abord les bâtiments de guerre, qui enrôlent des équipages classés), s'ajoute le fait que les gens de mer ne connaissent pas le système des classes aux colonies. Il n'y a pas de matelots créoles, à l'exception des gens de couleur libres qui ne possèdent pas de terre, et qui n'ont pas de métier.

Ces matelots de couleur libres suscitent globalement les soupçons des autorités, qui ont tendance à considérer que leur statut est usurpé, et que, dans la réalité, ce sont des cas de petit marronnage, l'enrôlement dans un équipage, sous la direction d'un capitaine peu regardant sur la légalité des statuts, et en contrepartie sur le paiement des salaires, étant une voie majeure de l'affranchissement clandestin³⁰.

Le contrôle des gens de mer inclut plus largement les rixes et la fréquentation des prostituées, qui, tout comme le contrôle des laissez-passer, sont paradoxalement l'objet d'un bureau des classes, dirigé par un sous-commissaire de la Marine, qui dépend du tribunal de l'Amirauté.

Ils reçoivent et ils visent le rôle de l'équipage à l'arrivée du bâtiment ; ils passent la revue de l'équipage et des passagers. Ils certifient le débarquement, après avoir enregistré les plaintes. C'est à l'intendant qu'ils rendent compte au jour le jour de toutes ces opérations. Le contentieux est renvoyé devant le tribunal de l'amirauté : on reste exclusivement dans le cadre de l'administration civile.

Au passage, Malouet donne son point de vue sur la question des désertions, qui est selon lui négligée et qui devrait faire l'objet d'une réglementation spécifique. Il faudrait notamment ne pas se contenter des déclarations des capitaines, et tout particulièrement des capitaines de barques qui font le cabotage. La tolérance générale pour les désertions est trop grande, d'une part parce que les créoles en tirent profit, et, d'autre part, parce que les autorités ont d'autres préoccupations. Sans doute, également, mais Malouet n'en parle pas, en raison des sous-effectifs de la police, comme dans le cas des garde-quais. Les marchands espèrent tirer un profit des déserteurs (mais tout autant des gens de couleur au statut équivoque) pour le petit cabotage et la pêche. Les habitants cherchent également à en tirer profit, en proposant de prendre un grand nombre d'entre eux comme *pionniers* (c'est-à-dire fossoyeurs et terrassiers sur les habitations). L'État fait de même, en enrôlant dans les ateliers de fortifications et sur les corvées de routes ces marrons et déserteurs démasqués.

Ce sont les officiers de la Royale qui sont ici directement en cause. Ils exploitent les failles de la législation portuaire coloniale, notamment les ambiguïtés quant

30 Anne Pérotin-Dumon, *La Ville aux îles, la ville dans l'île*, op.cit.

aux attributions du bureau des classes, à l'étendue des pouvoirs du commissaire de marine, avec lequel ils se placent, comme en métropole, en constante rivalité :

J'ai été informé que les officiers de la Marine ne veulent reconnaître aucunes règles pour les classes et la navigation à Saint-Domingue ; qu'au lieu de demander à l'ordonnateur le remplacement des gens de mer dont ils ont besoin, ils aiment mieux compléter ou renforcer leurs équipages par la violence ; qu'ils enlèvent, à main armée, les matelots des navires marchands, sans mesure comme sans proportion, et gênent ainsi les opérations du commerce ; qu'enfin ils refusent de déposer leurs rôles d'équipages et de passagers au bureau des classes, soit à leur arrivée, soit à leur départ ; d'où résultent à la fois l'impossibilité de connaître les mouvements des gens de mer, la facilité pour les débiteurs de mauvaise foi de se soustraire à leurs créanciers, et le trouble dans les familles qui ne peuvent constater le sort des personnes qui se sont embarquées. L'intention du Roi, à qui j'ai rendu compte de ces abus, est que les officiers de la Marine se conforment scrupuleusement aux ordonnances rendues tant pour la police des classes que pour celle de la colonie, et Sa Majesté vous ordonne de tenir la main à leur exécution. Il sera prescrit à l'avenir aux commandants des vaisseaux de ne point s'écarter des dispositions de ces mêmes ordonnances³¹.

132

Faute de cette main-d'œuvre quasiment gratuite et recrutée dans la clandestinité, les autorités ont recours aux ateliers de « nègres du roi », tout particulièrement dans les arsenaux. Ce sont des esclaves préemptés par l'autorité publique à l'arrivée des cargaisons. Ils étaient destinés aux travaux publics, mais ils ont aussi un statut semi-militaire, puisque ce sont des forces auxiliaires du Génie, préposées à l'entretien des fortifications³².

En fin de compte, Malouet considère que le développement d'un arsenal dans la colonie, par exemple au Fort-Dauphin, permettrait de régler ce problème des gens de mer clandestins. Par quoi, les problèmes de la défense rejoignent les considérations sur la police.

Le particularisme colonial se révèle pour certains domaines de surveillance, qui occupent une place secondaire pour les autorités policières métropolitaines mais capitale pour celles des Antilles. Telle est la question des poisons, véritable

31 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises, op. cit., Lettre du ministre aux administrateurs, sur l'assujettissement des officiers de la Marine aux ordonnances sur la police des classes et sur celle de la colonie, datée du 17 février 1781.*

32 L'exposé du statut si important et bien mal connu de cette main-d'œuvre spécifique excéderait les limites de cette contribution. Je me permets de renvoyer à Bernard Gainot : « Celui qui t'enlèvera ce fusil voudra te rendre esclave » : La circulation des armes en contexte colonial », *Annales historiques de la Révolution française*, n° 393, 2018, p. 125-150.

miroir de la mentalité coloniale obsidionale, donc marqueur fondamental de la culture créole³³.

Toutefois, en cette phase terminale de l'Ancien Régime, c'est la circulation de l'information qui vient au premier plan, et qui illustre le mieux la dialectique des particularités locales, et des configurations impériales.

LA LUTTE POUR LE MONOPOLE DE L'INFORMATION, UNE AUTRE FACETTE DE LA DESTRUCTION DE L'EXCLUSIF COLONIAL

LE CONTRÔLE DE L'INFORMATION

L'ordonnance royale du 31 juillet 1763 organise la correspondance officielle entre la métropole et ses colonies, ce qui est une autre forme, beaucoup moins évoquée que la relation économique, de la relation exclusive.

Art. III : Il partira tous les mois, et autant que faire ce [*sic*] pourra le 10 de chaque mois, un de ces paquebots du port de Rochefort : le Commandant et l'intendant de la marine dans ce port, remettront à l'officier qui commandera le paquebot, des paquets séparés pour chaque colonie, de toutes les lettres consignées, qui leur auront été adressées pour les colonies de la Guyane, des Îles du Vent et sous le Vent, et pour celle de la Louisiane.

L'officier-commandant fait route d'abord vers Cayenne (où il remet les paquets en provenance de métropole et reçoit en retour le paquet des lettres rassemblées dans toutes les parties de la Guyane) puis vers la Martinique (où il effectue les mêmes opérations pour toutes les lettres des îles du Vent) enfin vers Saint-Domingue. Là, il doit « atterre au Cap et non ailleurs », pour y effectuer le même type d'opérations, en provenance des autres parties de Saint-Domingue, mais aussi de la Louisiane.

Art. XII : Ordonne Sa Majesté à l'officier qui commandera le paquebot, de faire son retour au port de Rochefort, et non ailleurs, à moins d'une nécessité

33 *Ibid.*, *Ordonnance des administrateurs concernant les poisons*, datée du 3 novembre 1780 (« Les poisons et autres drogues dangereuses sont introduits chaque année en grandes quantités puis étalés indiscrètement dans les magasins des capitaines de navires, d'où ils passent dans ceux des marchands, graisseurs, etc. La question est récurrente : il y a déjà des textes qui prohibent et règlementent sévèrement l'introduction des poisons : édit de 1682, déclaration du roi du 30 décembre 1746, arrêts et règlements des conseils supérieurs de la colonie de Saint-Domingue des 7 février, 12 juillet 1738, 11 mars 1758, 17 avril 1772. Je renvoie sur ce thème à Caroline Oudin-Bastide, *L'Effroi et la terreur. Esclavage, poison et sorcellerie aux Antilles*, Paris, La Découverte, 2013.

indispensable ; dès qu'il aura mouillé au bas de la rivière, il enverra un officier de son bord, porter à Rochefort la malle des lettres qu'il aura prises à Cayenne, à la Martinique, et à Saint-Domingue, lesquelles y auront été cachetées du sceau de chaque colonie ; ledit officier les remettra au commandant de la Marine de Rochefort qui, après avoir vérifié si lesdits cachets sont entiers, en donnera un reçu au Commandant du paquebot, et fera remettre au bureau de la Poste, toutes les lettres contenues dans les dites malles, afin qu'elles puissent partir, par le premier courrier, pour leur destination dans le Royaume³⁴.

Comme pour l'Exclusif en matière commerciale, ces règles strictes ont vocation à être contournées. La contrebande couvre ici la prolifération des fausses nouvelles. Mais elles peuvent être également assouplies au fil des ans, donnant lieu à une importante production de règlements et d'ordonnances dans les années 1780, sur le fonctionnement de la Poste aux lettres.

134 Si la centralité des règles de la distribution du courrier sur le port n'est pas remise en question, le service est sous-traité à « des bureaux libres pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres de France aux colonies, et des colonies en France ».

Art. I : les armateurs, les négociants et les particuliers de tous états, seront libres d'expédier leurs lettres et paquets de papiers, ainsi qu'ils le jugent a propos, sans néanmoins qu'aucuns armateurs, négociants, courtiers ou autres puissent, au préjudice des bureaux établis pour la Poste maritime, tenir des bureaux publics pour la réception, l'envoi et la distribution des lettres, ni annoncer ou désigner des sacs ou coffres destinés à recevoir les lettres du public pour les colonies³⁵.

Le règlement des administrateurs concernant la Poste aux Lettres, daté du 8 juillet 1783, renforce la centralité de la distribution du courrier. Outre le fait que « la police des postes appartiendra à M. l'intendant ou à ses subdélégués dans les différents départements, et les directeurs seront tenus de leur rendre compte dans tous les cas où le service l'exigera, et de s'adresser à eux s'il survenait quelques difficultés à ce sujet » (article XVII), le contrôle des capitaines des navires marchands est renforcé :

34 Archives nationales, Imprimerie royale, BSG Z fol. 477 (documents datés du 30 janvier 1761 au 20 mars 1764. Inv. 364, pièce 1341, *Ordonnance du Roi portant règlement au sujet des paquebots destinés à la correspondance des colonies*). Pour les conditions générales de la circulation de l'information, voir le travail de master 2 de Stéphane Mandelbaum, *La Décision en situation de conflit colonial (1750-1810)*, Academia, janvier 2020, disponible en ligne.

35 Moreau de Saint-Méry, *Lois et constitutions des colonies françaises Ordonnance du Roi, concernant le service des bureaux de la Poste Maritime, et ordonnance des administrateurs en conséquence*, 4 juillet 1780.

Art. XXII : Voulons que les capitaines de port des lieux où aborderont les navires en cette colonie, soient tenus d'avertir ou faire prévenir les dits capitaines marchands qu'ils ne pourront descendre à terre qu'avec les sacs de lettres qui leur auront été confiés.

Art. XXIII : Aucun capitaine de navire ne pourra obtenir son billet de sortie du capitaine du port qu'il n'ait justifié, par un certificat du directeur de la Poste, de la remise qui lui aura été faite du sac des lettres.

Des dispositifs pratiques complètent les règlements de service ; des courriers de terre sont organisés vers Port-au-Prince, desservant les quartiers du Nord et de l'Ouest, doublés par un second service pour les quartiers du Sud, à partir de 1784 :

Le public sent aujourd'hui l'utilité du nouvel établissement d'un second courrier par semaine dans la partie du Sud ; mais cet avantage resterait imparfait, si ce même établissement n'avait également lieu dans les parties du Nord et de l'Ouest, surtout en temps de guerre, où la correspondance d'un port à l'autre ne saurait avoir trop d'activité.

Nous, ayant égard aux représentations qui nous ont été faites à ce sujet, soit par le commerce, soit par les habitants, et en vertu des pouvoirs à nous donnés par Sa Majesté, avons ordonné et ordonnons ce qui suit.

Il y aura à l'avenir deux courriers par semaine du Port-au-Prince au Cap, et les jours de leur départ et de leur arrivée demeureront fixés, ainsi qu'il suit, savoir :

Du Nord à l'Ouest. Le premier courrier partira du Cap tous les jeudis à midi précis et arrivera à Saint-Marc le vendredi à midi, en partira le même jour à six heures du soir pour se rendre au Port-au-Prince le samedi soir.

Le second courrier partira tous les dimanches à midi précis, arrivera à Saint-Marc le lundi soir [...]³⁶.

Des formulaires annexes précisent le calendrier et la localisation des courriers et des bureaux. Ainsi, les routes terrestres de Saint-Domingue ne sont pas que des routes de desserte des habitations, ou encore des routes stratégiques exploitées par les officiers du Génie ; ce sont aussi, comme ce qu'elles furent en métropole quelques décennies plus tôt, des routes de postes gérées par l'administration civile. En arrière du port et de la ville, se dessine un véritable réseau qui tient tous les points de l'Empire à la manière d'une toile, qui ne se limite plus au dessin du réseau stellaire (en étoile) qui était celui du système mercantiliste classique.

36 *Id.*, Ordonnance des administrateurs, portant établissement d'un second courrier, par semaine, dans les parties du Nord et de l'Ouest, donnée au Cap le 17 novembre 1781, signée «Jean-Baptiste de Tastes de Lillancour, et Joseph – Alexandre Le Brasseur au gouverneur».

N'en déplaise à ceux qui ne voient que le particularisme colonial, les provinces d'outre-mer évoluent considérablement dans les années qui suivent la guerre d'Amérique et se rapprochent à grands pas du modèle et de la gestion des provinces métropolitaines.

Mais c'est au cours de cette progression vers l'uniformité impériale que le déclenchement de la Révolution vient perturber le mouvement.

LA PERTE DU CONTRÔLE DE L'INFORMATION, ET LA PROLIFÉRATION DE LA RUMEUR

Face au gouverneur, et surtout face à l'intendant, qui prétendait être l'interlocuteur prioritaire, privilégié et quasi unique du Bureau des colonies, se dresse l'Assemblée coloniale. Cette dernière prétend avoir un droit de regard, au moins équivalent, à celui de l'intendant, sur tout le courrier provenant de la métropole.

136 Et, derrière l'Assemblée coloniale, qui se poserait volontiers en pouvoir constituant pour toute la colonie, se profile la révolution municipale, sur un territoire qui ne connaissait pas l'institution municipale. À travers la formation des municipalités, ce qui est en jeu, c'est le contrôle de la force publique sur les quais, sur la rade, le contrôle de la circulation des hommes et des nouvelles. C'est comme si la révolte parlementaire (les revendications des assemblées coloniales) faisait sentir ses effets en même temps que la constitution tumultueuse des municipalités et des gardes nationales, alors que les deux phénomènes étaient en métropole disjoints dans le temps ; l'autorité des gouverneurs ne pouvait qu'être à son tour chancelante.

Dans cette confusion propre à toute période de transition, rumeurs et fausses nouvelles se répandent.

Prenons un exemple tout à fait significatif, la façon dont la colonie de Saint-Domingue a appris ce qui s'est passé dans le courant du mois de juillet, entre Versailles et Paris. La nouvelle ne parvient que le 24 septembre au Cap, ce qui est conforme aux délais habituels de traversée (de sept à huit semaines, pour le trajet aller en droiture).

Le colonel de Vincent, qui commande le régiment de troupes régulières du Cap, apprend peu avant son retour en ville « toutes les nouvelles vraies et fausses qui se sont répandues depuis l'arrivée du navire la *Fides* de Marseille, et d'un autre du port de Nantes, qui a confirmé celles du premier ».

Ces nouvelles d'Europe réchauffent les imaginations dans la colonie, « et il s'en est fallu de bien peu de choses qu'il n'arrivât une scène bien fâcheuse à la Comédie, dimanche dernier, sans la prudence de M. le baron de Cambefort³⁷ ».

37 Archives nationales, CARAN, Paris, C9A/166. *Lettre de De Vincent au comte DePeinier, Le Cap, 24 septembre 1789*. De Peinier est le gouverneur de la colonie,

Ce dernier met en cause un certain Du Chesneau « qui a fait tout ce qu'il fallait pour occasionner les plus grands malheurs³⁸ ». On le soupçonne d'avoir dévalisé le courrier. Mais les circonstances du délit sont bien loin d'être claires. Les paquets de lettres auraient été dérobés avant l'arrivée des navires au Cap, ou bien détournés subrepticement vers le territoire espagnol, certainement dans ce haut lieu de l'interlope qu'est Monte Cristi. Puis Du Chesneau passe à cheval la rivière du Massacre pour poser le pied sur la rive française. Du moins, est-ce la version très confuse qu'en donne Du Chesneau lui-même dans sa missive :

Je ne prévoyais pas qu'un bulletin fit autant de sensation ; cependant vous avez vu que je l'ai tronqué. Je désirerais avoir l'honneur de vous voir cette nuit sur la place d'Armes ; j'irai sans aucune escorte quoique 500 jeunes gens veuillent m'accompagner. Je compte sur la parole d'honneur d'un gentilhomme, elle vaut mieux pour moi que les canons de Maastricht.

Je vous remettrai le bulletin, à qui dois-je donner une dépêche pour Monsieur De Vincent ? Il m'est enjoint de ne le remettre qu'à lui. Le paquet est mouillé, ayant passé deux rivières à l'Espagnol à la nage, la bride de mon cheval dans les dents³⁹.

Que contenait donc le paquet qui devait être remis au colonel De Vincent ? Un précis des événements survenus en France en juillet 1789, qui sont un témoignage du fait que « le règne des beys est terminé, et que la raison et la philosophie vont triompher ». De fait, c'est une salve de rumeurs invérifiables touchant des personnalités de la Cour, et artificiellement raccrochées aux affaires de la colonie, par le biais de la mise en cause de l'intendant Barbé-Marbois, la bête noire de l'Assemblée coloniale :

Le procureur général De Fleury a été mandé aujourd'hui. Ordre d'informer contre l'auteur des troubles. Madame de Polignac a été nommée par M. de Mirabeau, comme ayant été dans l'Orangerie de Versailles pour répandre des sommes à l'effet de tirer sur les états-généraux. Elle s'est sauvée à Liège.

Le Broglie est décampé, son hôtel est incendié. M. de la Farre, évêque de Nancy, le duc de Choiseul Praslin et Bergasse sont députés en Angleterre au nom des états pour demander M. de Calonne. On veut savoir en quelles mains sont passés les 150 millions.

Cambefort le commandant de toutes les forces armées de Cap-Français. À ce titre, il supervise les forces de police.

38 *Ibid.*, *Lettre du baron de Cambefort*, datée du Cap, 21 septembre 1789, adressée au gouverneur général De Peinier.

39 *Ibid.*, *Bulletin de Du Chesneau, avocat au parlement de Paris, à Monsieur le baron de Cambefort, avocat par intérim au Cap.*

Du consentement des États, M. De Guichen est fait ministre de la Marine. M. De Caraman, ministre de la Guerre, M. De Lambert garde des sceaux, M. De La Vauguyon ambassadeur d'Espagne aux Affaires Etrangères, M. De Verat le remplace en Espagne. Le duc de Castries, ambassadeur en Suisse.

Aujourd'hui, députation pour la colonie. Les représentants ont reçu les dépêches de M. Du Chilleau par la flûte du Roi. Le paquebot le *Stanislas* venant de l'Inde, relâché au Port-au-Prince, parti le 26 juin, ayant 26 jours de traversée. M. De Praslin et M. Gouy d'Arsy ont dénoncé 27 abus d'autorité contre le Sieur De Marbois.... M. de Merceron, conseiller au parlement de Paris, nommé intendant de Saint-Domingue. M. De Marbois sera envoyé à Marainville. M. De la Châtre nommé au gouvernement de Saint-Domingue, partira dans les premiers jours d'août. Les députés de Saint-Domingue ont demandé le cordon bleu pour M. Du Chilleau, avec le gouvernement du Poitou que lui remettrait le duc d'Orléans qui aurait reçu celui de l'Alsace vacant par la mort de M. De Stainville [...] ⁴⁰.

138

Signe des temps : la diffusion de la fausse nouvelle interfère avec celle du port ostentatoire de la cocarde tricolore. Cambefort a trouvé tout le monde avec des cocardes « semblables à celles offertes au Roi ». Six jeunes gens députés sont venus lui en offrir une, qu'il a acceptée comme symbole du « bon ordre et pour faire respecter les volontés du Roi ». Il espérait par là calmer l'effervescence suscitée par la réception des pseudo-nouvelles, mais les jeunes gens du Cap se sont solidarisés avec Du Chesneau, qui l'ont « soustrait au châtement que sa conduite lui aurait attiré de la part des tribunaux », en lui permettant de prendre la fuite.

De Vincent a clairement vu toutes les implications que pouvait avoir la perte du contrôle de l'information ; pour lui, le gouverneur De Peinier doit impérativement passer de Port-au-Prince à Cap-Français pour faire tomber la tension suscitée par cette affaire, car « le régime des colonies défend impérieusement plus que partout ailleurs, les attroupements effrénés ». L'information est éminemment une question d'ordre public, mais aussi un repère de légitimité, car « [De Peinier] [est] regardé comme un père commun à tous les colons ⁴¹ ».

Les habitants ont nommé des comités, à la fois pour correspondre entre eux, et avec le Comité résidant à Paris. Les administrateurs ont pensé que leur rôle n'était pas de s'y opposer, même si « tant de mouvements réunis ne peuvent manquer d'ébranler la soumission des nègres. C'est le grand objet de [l']appréhension [des administrateurs] ⁴² ».

40 *Ibid.*, *Bulletin du 25 juillet de Paris, du 1^{er} août de Bordeaux, arrivés au Port-au-Prince par le Caton, capitaine Vauguy, apporté au Cap en 48 heures par M. Chesneau.*

41 *Ibid.*, *Lettre de Vincent à M. DE Peinier, le 18 octobre 1789.*

42 *Ibid.*, *Compte-rendu de l'état actuel de Saint-Domingue.* La date a été effacée, mais De Peinier indique que c'est une relation des événements entre le 18 août et le

Vous avez vu, par notre lettre du 14 décembre dernier que l'assemblée du Cap avait intercepté deux paquets contenant, sur la lettre qu'elle nous a écrite, l'un une lettre particulière ; l'autre une lettre ministérielle avec un projet d'ordonnance pour la convocation d'une assemblée coloniale, et qu'elle se proposait de les faire publier par la voie de l'impression avec ses observations. Cette publication a eu lieu ; nous avons l'honneur de vous en adresser un exemplaire. La lettre particulière que l'on disait adressée à M. De Marbois, et contenir des instructions que la malignité se plaisait à noircir, a été reçue par les citoyens les plus sensés comme un nouveau témoignage de votre sollicitude pour cette colonie mais la multitude a accueilli avec acclamations les observations de l'Assemblée du Cap, que vous trouverez à la tête de cet imprimé⁴³...

La concurrence que se livrent les administrateurs et l'Assemblée coloniale pour le monopole de l'information débouche rapidement sur la confusion des pouvoirs, et redouble les effets de la diffusion de fausses nouvelles sur le déroulement des événements.

Concurrence qu'il est possible de voir à l'œuvre pour la réception du décret du 8 mars 1790, qui concerne le droit de citoyenneté. Les libres de couleur qui remplissent les conditions pour être citoyens actifs pourront-ils exercer leurs droits dans les futures élections primaires ? L'Assemblée coloniale va clairement chercher à mobiliser l'opinion publique coloniale, en laissant entendre que les Amis des Noirs influencent les prises de décision métropolitaines.

Et, pour justifier l'Assemblée de ce qu'elle n'adhère que conditionnellement au décret national du 8 mars, on a cherché à répandre des alarmes sur la disposition de l'article 4 du résumé des instructions, en faisant entendre que les gens de couleur libres, qui pourraient tirer avantage pour prétendre jouir du droit de citoyens actifs... L'assemblée générale était pourtant informée que la motion de l'abbé Grégoire à ce sujet avait été rejetée, mais elle ne s'est pas empressée à arrêter la fausse information de cet article, quoiqu'elle en eut été requise⁴⁴.

L'une des racines du problème réside bel et bien dans la suspension du régime de l'Exclusif colonial.

Tous les ports d'amirauté sont ouverts aux étrangers, et comme la Marine royale n'a d'autre utilité que d'empêcher cette fraude, on lui coupera les vivres... Ces citations (lecture publique des lettres échangées avec les autorités) n'ont évidemment d'autre but que d'exciter le peuple que l'on trompe ou que l'on séduit,

27 novembre 1789.

43 *Ibid.*

44 *Ibid.*, *Lettre du port-au-Prince du 21 juin 1790, adressée à Monseigneur* [La Luzerne, ministre de la Marine et des colonies]

à l'égard de la police de mer pour empêcher l'introduction dans la colonie de gens suspects, elle a été faite ici avec autant de rigueur et plus de décence qu'au Cap, où les commissaires se sont toujours emparés et se saisissent encore de paquets et lettres dont l'ouverture se fait dans le sein de l'assemblée⁴⁵.

Les commissaires dont il est question dans cette citation sont les quatre commissaires mandatés par l'Assemblée coloniale pour partager la ville en districts, et lever une milice patriotique, c'est-à-dire concrètement pour réaliser la révolution municipale. Cette décision est présentée comme une réaction défensive face aux « prétentions des gens de couleur étayées dit-on d'un décret de l'assemblée nationale⁴⁶ ». Tout se tient ; le contrôle des quais, le contrôle de l'information, et la question politique de l'égalité des droits.

140 Le ministre La Luzerne attire l'attention du gouverneur sur le désordre qui règne dans les relations entre métropole et colonie depuis la perte du monopole de l'information (conséquence, naturellement, de la fin de l'Exclusif colonial).

Je ne sais, Monsieur le Comte, si vous aurez reçu une lettre particulière de moi, en date du 28 décembre 1789. Elle est importante en ce qu'elle vous mettra sur vos gardes et vous prouvera qu'on ne se contente pas d'intercepter mes dépêches, qu'on en fabrique de fausses, et qu'on vous les adresse pour vous induire en erreur. Celle que vous avez reçue sans signature et en date du 28 juillet n'est point de moi. Il est utile que vous en soyez instruit et que vous vous teniez sur vos gardes⁴⁷.

L'initiative est passée des bureaux du ministère de la Marine à l'Assemblée nationale constituante, qui va s'efforcer de remettre un peu d'ordre dans le contrôle des quais, et donc dans la police des ports coloniaux. C'est l'objet des lois des 28 septembre et 12 octobre 1791, relatives à l'administration des ports et de la marine, la suite du rapport de Defermon, présenté au nom du comité de marine⁴⁸. La loi reprend tout d'abord les dispositions d'un décret du 9 août 1791, adopté sur rapport du même Defermon (Titre V). Les tribunaux d'amirautés, les maîtres de quais, les experts et visiteurs, et tous autres préposés à la police maritime des ports de commerce sont et demeurent supprimés. Ce sont les tribunaux de commerce qui vont les remplacer. Il y a des juges élus installés par le conseil général de la commune⁴⁹.

45 *Ibid.*, *Compte-rendu de l'état actuel de Saint-Domingue*, *op. cit.*

46 *Ibid.*, *Compte-rendu au Conseil d'État, le Port-au-Prince, le 12 février 1790*.

47 *Ibid.*, *Lettre particulière du ministre au gouverneur-comte De Peinier, 20 février 1790*. Cette note est un post-scriptum apposé en marge du compte-rendu précédent.

48 *Archives parlementaires*, t. XXIX, p. 283 : titre III ; *Des officiers de police dans les ports, et de leurs fonctions*.

49 *Ibid.* Ce décret devient le titre V de la loi des 28 septembre et 9 octobre 1791.

Il sera nommé des capitaines et lieutenants de port pour veiller à la liberté et sûreté des ports et rades de commerce et de leur navigation, à la police sur les quais et chantiers de mêmes ports, au lestage et délestage, à l'enlèvement des cadavres, à l'exécution des lois de police des pêches et du service des pilotes (article 1).

Les officiers de port seront nommés par le conseil général de la commune de chaque ville de leur établissement (article 5). La police des ports est donc municipalisée.

Les capitaines et lieutenants de port seront nommés pour six ans. Les officiers préposés pour les visites ne seront nommés que pour un an ; les uns et les autres pourront être réélus (article 8). Le mode de nomination des capitaines et lieutenants de port est l'élection. Des modèles de procès-verbaux d'élections sont d'ailleurs proposés à l'article 9.

Les capitaines et lieutenants de port pourront, dans les cas où ils seront injuriés, menacés ou maltraités dans l'exercice de leurs fonctions, requérir la force publique, et ordonner l'arrestation provisoire des coupables (article 16).

*

* *

L'intention du pouvoir métropolitain est la continuité administrative, qui fait disparaître la gestion particulière de l'espace portuaire aux colonies. La spécificité des ports coloniaux disparaît-elle au sein de ce dispositif législatif qui uniformise l'administration portuaire dans son ensemble ? De fait, le 8 février 1793, sous la Convention nationale, si les mesures d'ensemble sont maintenues et confirmées (municipalisation, élection, prépondérance des capitaines de port, réquisitions), des ajustements spécifiques sont adoptés pour les ports coloniaux, sur proposition de Claude-Nicolas Guillermin, au nom des comités de marine et des colonies réunis. L'administration des ports coloniaux, outre les ordonnateurs, et les chefs d'administration, est composée de contrôleurs, pour Saint-Domingue et la Martinique. Des sous-chefs d'administration font le service des chefs à Sainte-Lucie, Port-au-Prince, Tabago et Bourbon.

Il y a en outre trois gardes-magasins, un à Cap-Français, un au Fort-Royal de la Martinique, un à l'île de France. Ailleurs, ce sont des sous-gardes-magasins (Port-au-Prince, Basse-Terre, Sainte-Lucie, Tabago, Saint-Denis, Pondichéry). Ce sont les ordonnateurs et chefs d'administration qui régleront à titre provisoire, de concert avec les commissaires civils, le nombre d'officiers et commis nécessaires au service⁵⁰.

À cette date toutefois, l'ordre sur les quais est devenu un problème subalterne par rapport à la crise sociale qui déstabilise l'ensemble de l'ordre colonial. C'est

50 *Ibid.*, t. LVIII, p. 388 sq. et p. 529 sq. pour le décret faisant suite au rapport de Guillermin, le 14 février 1793.

la ville dans son intégralité, port compris, qui est devenue le champ clos des affrontements révolutionnaires. En outre, le lien métropole-colonies est rompu *de facto* par le conflit international. Aux Antilles, la marine britannique impose un blocus qui, outre la désorganisation totale des liaisons maritimes régulières, bouleverse la gestion réglementée de l'espace portuaire. L'interlope se développe à tous les niveaux et impose son agenda propre.

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*