

LE DOUANIER FRANCOPHONE

Hors Série n°6



Les smogleurs





Les smogleurs



Par Serge Rinkel



Introduction du président de L'AIDF, Luc Doumont

Notre ami, Serge Rinkel, Expert International et historien maritime des Douanes, Vice-Président de notre association nous trace, cette fois-ci, un portrait des smogleurs, ces contrebandiers anglais qui venaient en France, de 1700 à 1850, en traversant la frontière maritime de la Manche pour ravitailler leur pays en marchandises taxées ou prohibées (Produits des colonies, Alcool, thé, textiles, dentelles etc).

Cette étude n'aborde toutefois pas les contrebandiers du Nord de l'Europe, chargés surtout de contourner le blocus continental instauré par Napoléon (à Ostende, Flessingue, Hambourg, Helgoland, etc..) car les smogleurs, avaient des circuits, des réseaux, des ports de prédilection ou de refuge spécifiques, leur façon de faire, leurs habitudes, leurs relations particulières avec Napoléon et leurs démêlés avec les douanes britanniques concernent seulement cette frontière trans-Manche et les flux qui conduisent vers l'Angleterre depuis le littoral et les ports français, c'est-à-dire de la Bretagne, de la Normandie, de l'Artois, et du Pas de Calais pendant la période révolutionnaire, le blocus continental, les guerres napoléoniennes et la restauration du pouvoir royal.

Les autres circuits de contrebande maritime, ceux du Nord de l'Europe, de la Méditerranée, de l'Adriatique ou même ceux des îles anglo-normandes ont été étudiés séparément par l'auteur qui nous en donnera plus tard, si on le souhaite, un aperçu. Serge a déjà publié il y a plus d'une vingtaine d'années des parties de cette étude et d'autres dans la revue de la Commission Française d'Histoire Maritime, dans celle de l'association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes Françaises (AHAD), et dans d'autres revues françaises d'histoire maritime ou d'histoire administrative.

On remarquera, dans cette nouvelle histoire, que la contrebande est universelle et que l'on trouve dans ces anciens flux de la fraude beaucoup de similitudes avec ceux de nos contrebandiers du 21^{ème} siècle, car comme le dit Serge, la méthodologie ne change guère, il n'y a pas de contrebande anodine et toute contrebande requiert une gestion financière clandestine.

Encore merci à Serge pour la qualité de cette étude et sa très riche iconographie. Bonne lecture à tous.

Luc Doumont, de l'AIDF

Ps : Attention cette longue étude est divisée en trois parties, l'étude sur les smogleurs de S Rinkel, un article de Boucher de Crèvecœur de Perthes et un autre d'un auteur anonyme de 1850, retrouvé dans ses recherches par Noël Tron, un ami de Serge, Commandant de vedette garde-côtes à Brest et à St Jean de Luz, qui lui a adressé il y a vingt-cinq ans ! Serge a, quant à lui, commandé la vedette Garde-Côtes de Nice.

LE DOUANIER FRANCOPHONE
Directeur de la publication Luc Doumont
Conception : Francis Anaya
Dépôt légal à parution du journal
Parution biannuelle - Courriel : siege@aidfdouaniers.org
Site internet : aidfdouaniers.org

Les smogleurs

*Si tu te réveilles à minuit, en entendant le bruit d'un cheval
N'ouvre pas les rideaux, ne regarde pas dans la rue,
Eux ne posent pas de questions, si ce n'est mensonge,
Et fixe le mur, ma chérie, tandis que passent les gentilshommes !*

Vingt-cinq poneys

Trottent dans la nuit...

Du cognac pour le pasteur

Du tabac pour l'employé ;

Des dentelles pour la dame,

Des lettres pour l'espion

Et fixe le mur, ma chérie, tandis que passent les gentilshommes !

La Chanson du contrebandier

Rudyard Kipling



Les habitants du littoral, se tournent quand les « gentilshommes » passent dans leur village. Illustration publicitaire postérieure à l'époque considérée. (Collection Serge Rinkel)

Depuis plusieurs siècles la laine de mouton est exportée à travers la Manche vers le continent européen, surtout vers la France et les paysans anglais en tirent des revenus conséquents. Cependant au début du XIV^{ème} siècle, les autorités taxent ces exportations, infligeant ainsi à certains paysans du littoral, une perte soudaine d'une bonne partie de leurs revenus. Aussi pour éviter la taxation, plusieurs exploitants agricoles britanniques s'associent aux marins-pêcheurs locaux, qui acceptent le transport de la laine en fraude, arrondissant ainsi le faible revenu de leur pêche. Ces premiers flux de contrebande trans-Manche sont au début, plutôt modestes car il faut une certaine dose d'intrépidité, et le goût du risque pour pouvoir oser exporter dans la clandestinité. Cependant, au fur et à mesure que la guerre de 100 ans progresse, les impôts et les droits de douane augmentent au Royaume-Uni pour précisément en couvrir les frais et à partir de 1614, la laine devient même une marchandise prohibée à l'exportation.

Plus de problèmes de conscience pour les paysans, les exportations sans déclaration se généralisent constituant alors un moyen essentiel de survie, pour la population appauvrie des villages côtiers anglais. Le marché se transforme en un commerce bilatéral régulier avec le continent. Les bateaux de pêche atterrissent sur la côte de France, sous couvert de l'obscurité pour échanger la laine contre des produits de luxe tels que le vin, le thé, le tabac, les spiritueux (dont le Cognac, l'Armagnac et le Gin, fort appréciés) ainsi que les textiles hauts de gamme, comme la soie et la dentelle. Ces produits nettement moins chers qu'au Royaume Uni sont livrés

à de nombreux clients, qui les apprécient et en redemandent. Progressivement ces produits français deviennent l'unique raison des traversées trans-Manche, rapportant beaucoup plus que la vente de laine.

D'autant que certaines nouvelles dispositions légales vont encore favoriser le développement de cette contrebande :

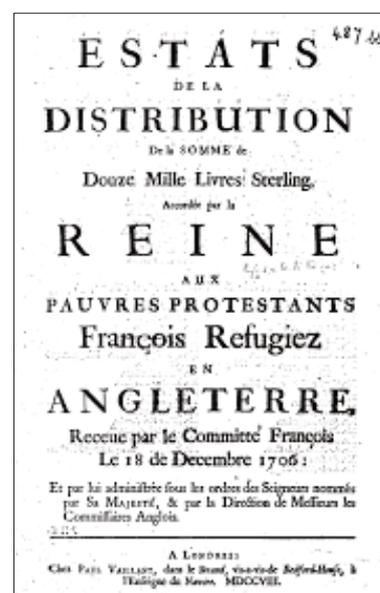
- En 1651, la loi anglaise sur la navigation, signée par Cromwell, stipule que tout navire de commerce européen qui parvient en Angleterre ne peut y débarquer que des produits de son pays, que toute marchandise originaire des colonies du Royaume Uni ne peut être importée dans ce pays que par des navires de pavillon anglais, armés par des équipages aux trois-quarts anglais et commandés par des capitaines anglais. Enfin, la pêche et le cabotage dans les eaux territoriales sont désormais réservés aux bâtiments sous pavillon britannique. Qui dit transport réservé aux navires de commerce dit coût plus important et importations limitées.
- En 1689 les autorités britanniques décident même, d'interdire toute importation de marchandise française, tout en imposant une taxation de tous les produits de luxe quelle qu'en soit leur provenance.

Ce faisant, les autorités ignorent qu'elles vont ainsi, par ces décisions de prohibitions, générer une industrie du commerce interlope qui dépassera les limites du raisonnable, devenant un véritable fléau pour la Grande-Bretagne.

Pour les habitants du littoral ces activités illicites relèvent avant tout d'une économie locale essentielle, tous ces produits sont des éléments de confort, peut-être de distraction mais ils concourent au bien-être de tous. Qui n'aime pas boire un thé ? ou un Gin ? Quelle femme n'aime point les dentelles ? Qui n'aime pas jouer aux cartes ? Aussi n'ont-ils pas l'impression de commettre des délits. Les contrebandiers s'approvisionnent directement dans les eaux territoriales françaises. A leur retour dans les petites criques du sud de l'Angleterre, leurs frères embarcations débarquent la nuit, les marchandises d'origine française avec l'aide de villageois, payés sur le champ pour leur concours.

Il convient aussi de mentionner ici, ce que beaucoup d'Historiens oublient pour cette époque : La persécution des protestants, menée par la monarchie française à partir des années 1680, aboutit à la révocation de l'édit de Nantes par celui de Fontainebleau en octobre 1685 et provoque l'exil de milliers de protestants. Entre 140 et 200 000 personnes s'enfuient à l'étranger, dont quarante à cinquante mille aux îles Anglo-Normandes (ou la pratique de la langue française facilite leur refuge), et en Angleterre. On observe d'autres refuges durant les phases de répression contre les appelants à la bulle *Unigenitus* durant le règne de Louis XV.

18 décembre 1706, la reine d'Angleterre, vient au secours des réfugiés protestants français

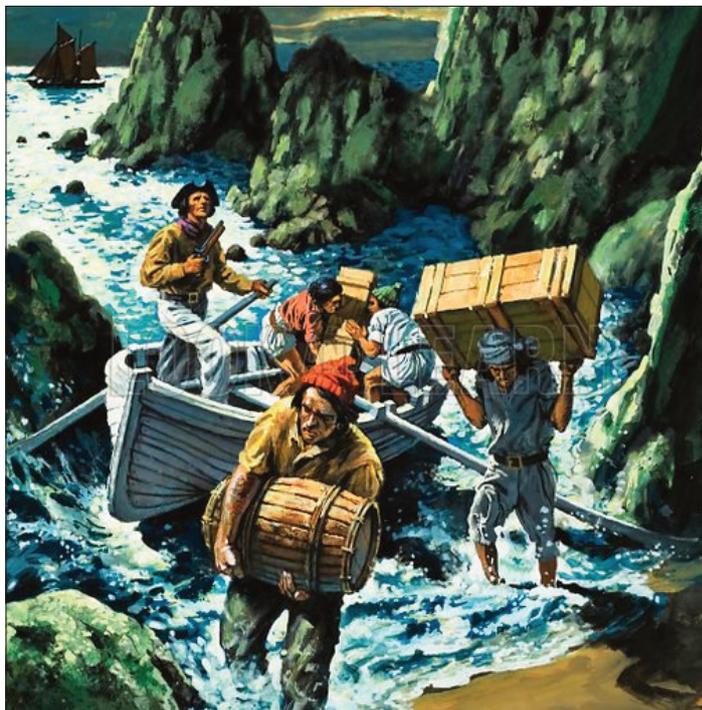


Des centaines d'ecclésiastiques jansénistes vont fuir la France. Des filières clandestines protestantes et jansénistes vont favoriser un type particulier de contrebande qui est celui du livre clandestin, mais aussi la circulation de documents et de sommes d'argent en pièces d'or ; Ils sont rejoints plus tard par les royalistes et les chouans à la révolution. Tous ces réfugiés cherchent à maintenir des liens avec le littoral français ou ils jouissent de solides amitiés et de contacts liés à leurs mouvements. Ils utilisent principalement les liens maritimes de la contrebande avec leur ancien pays, fournissent des interprètes aux contrebandiers et leur permettent d'autres contacts et la multiplication de filières.

Les contrebandiers anglo-français vont alors être appelés les smogleurs (10) et rejoindre directement les principaux ports de Dunkerque, Boulogne et Fécamp. Progressivement la contrebande anglaise est telle que d'autres ports français : Wimereux (à côté de Boulogne), Dieppe, Le Havre, Cherbourg, Roscoff, Morlaix, Nantes et Lorient, s'ouvrent eux aussi, à cette industrie juteuse. En marge des épisodes calaisiens, boulonnais et dunkerquois, la contrebande maritime anglaise s'épanouit plus au nord, à Ostende et à Flessingue. En Normandie, à Fécamp, sous l'impulsion des Boulonnais vers 1760-1780, le commerce interlope complète les pêches au hareng et à la morue. Au milieu du 18^{ème} siècle, à Roscoff, grâce à la possibilité de relier d'autres secteurs du Sud-Ouest de l'Angleterre, et grâce aussi à la proximité des îles anglo-normandes, l'exportation de produits d'origine française enrichit alors les activités de cette ville portuaire modeste comme celles du Nord Bretagne environnant.



Vue ancienne Du petit port de Boulogne (Collection Serge Rinkel)



Ce type d'illustration, foisonne sur le littoral, et la culture britannique reste influencée par cet amour de la contrebande, aux airs de liberté, de risque et d'aventure. Reproduction achetée à Londres en 1994 (Collection Serge Rinkel)

L'organisation du smoglage

Au fur et à mesure qu'ils dégagent des bénéfices, les petits groupes de pêcheurs-fraudeurs établissent de nouvelles alliances, pour renforcer leurs structures. Ils s'associent à des banquiers, créant ainsi de véritables entreprises de contrebande, dans lesquelles du personnel spécialisé, assure à terre la livraison et la réception de marchandises illicites ainsi que leur stockage. D'habiles et discrets prospecteurs trouvent de nouveaux marchés dans la région londonienne, qui regroupe déjà plus de six cent mille habitants en 1700. Cette grande ville maritime se révèle effectivement très propice à l'installation d'échoppes vendant du gin, des eaux de vie, des jupons, des dentelles et du tabac, principalement de production française.

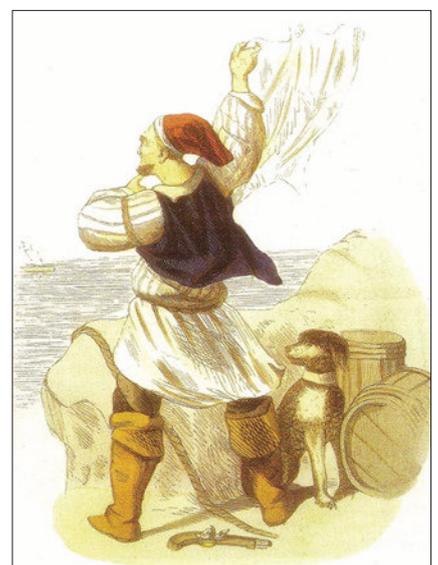


La célèbre estampe de William Hogarth de 1751 "Gin Lane" (National Library) dépeint toute la débauche et la mort dues à l'engouement pour l'alcool à Londres, à son apogée, quand les mères alcooliques deviennent un danger pour leurs enfants, les hommes meurent de faim et les buveurs de gin désespérés déterrent les morts pour vendre leurs vêtements et leurs bibelots. Beaucoup de gin vient de France ainsi que les 'eaux de vie et le Cognac qui alimentent le marché londonien d'où ce terrible portrait de l'alcoolisme dans la capitale.

De l'amateurisme des débuts des circuits de contrebande anglo-français on passe à un système commercial complexe avec une organisation solide et un maillage de sociétés reliées les unes aux autres, de gros investissements en capital et la pénétration de marchés importants et de leurs systèmes de distribution par les bandes de smogleurs. Les premiers de ces chaînes de distribution sont effectivement les simples marins-pêcheurs du début, mais très rapidement il faut des chefs compétents, bilingues, avec un sens du commerce, de la disposition des cargaisons à bord, de la protection des marchandises et de la réalisation d'emballages spéciaux, de la planification des livraisons, de la gestion de cachettes destinées aux stocks provisoires avant la livraison, de nombreux livreurs sérieux qui sachent assurer une bonne comptabilité dans la plus grande discrétion, des cavaliers éclaireurs dans les sentiers, les rues de villages, transmettant aussi les ordres et les contrordres, des guetteurs, etc.. Les circuits ainsi créés doivent être intégrés au sein d'un réseau de financiers, de marchands, de revendeurs, de détaillants. Il y a même des circuits et des marchandises qui font place à des enchères très organisées pour de vastes zones géographiques. Un bon réseau de contrebande offre des opportunités aux jeunes qui savent faire preuve d'initiative et surtout qui parviennent à maîtriser les différentes fonctions au sein d'un réseau. Les différents participants, qu'ils soient hommes d'affaires distingués ou hors-la-loi armés, sont liés par un objectif commun et des liens d'interdépendance, Nous sommes plongés au cœur d'entreprises internationales, dont ceux qui tirent les leviers, dégagent beaucoup de bénéfices ; Plus de place pour l'amateurisme, les grosses bandes ont des courtiers à Paris et dans les ports français, dans les villes anglaises, irlandaises ou écossaises du littoral et de l'intérieur, à Jersey ou à Guernesey, à Londres et dans d'autres grandes villes, et nous le verrons plus tard, les gros financiers dégagent ainsi discrètement d'énormes bénéfices, ils se moquent des conflits, pendant lesquels ils savent circuler librement et même s'attacher des sympathies avec des chefs d'états ou des militaires chevronnés. Certains entretiennent même d'excellentes relations avec les chefs douaniers ou ceux des autres corps de la force publique, car c'est cela, la contrebande efficace. Or à cette époque les douaniers sont souvent bien naïfs, il n'y a pas d'écoles pour leur ouvrir les yeux et ce métier n'attire que ceux qui ont faim.

Les signaux

Sur la côte anglaise, les smogleurs installent un système de guet chargé de prévenir les bateaux de fraude des dangers qui les menacent et de la situation locale, en allumant des feux ou en faisant des signaux à bras. A terre, de jeunes coursiers, transmettent les ordres. Dans les ports et sur le littoral, de discrets observateurs épient les mouvements des gabelous et des garde-côtes. Aussitôt débarquées les marchandises sont acheminées et cachées dans des anfractuosités du littoral, des buissons, des cabanes de pêcheurs ou des cavernes puis sont stockées dans des entrepôts secrets, dans des locaux aménagés, à l'intérieur de doubles cloisons dans les maisons. Dans les villages de fraude des tunnels vont parfois d'une maison à l'autre. Tous ces espaces discrets du littoral britannique sont surveillés par des gens de confiance, qui permettent aussi l'évacuation de smogleurs poursuivis ou recherchés.



Le transmetteur de signaux à bras, communiquant de la côte anglaise avec les smogleurs en mer (National Maritime Museum, Greenwich)

Les signaux de reconnaissance des smogleurs avec les guetteurs français, consistent le plus souvent en un pavillon vert pendant le jour, et un feu présenté à tribord la nuit. L'oubli ou l'ignorance de cette formalité peut exposer à de grands dangers (Feux de batteries côtières, engagement de combat par les pataches des douanes françaises ou les navires corsaires ou ceux de la marine royale ou impériale française) On décide même d'un code de pavillons à arborer selon les jours de la semaine, la communication en vue des côtes et des ports français est donc bien organisée.

Dans ces ports de France, ouverts au smoglage, des agents locaux de liaison sont détachés en permanence auprès des fournisseurs, pour négocier les cargaisons, régler les achats et superviser les livraisons et l'embarquement. Il y a aussi de nombreux participants français engagés dans les mouvements de marchandises à terre, parfois même sous la surveillance de douaniers conciliants.

Ainsi, on le voit, les organisations de fraude réunissent de nombreux partenaires dans les deux pays, à tel point qu'une partie importante de la population côtière anglaise dépend entièrement du smoglage qui mobilise les plus actifs au sein de bandes organisées, de gangs, armés d'épées, de pistolets et de fusils. Parfois les plus grosses bandes, atteignent plusieurs centaines de membres. D'anciens militaires, et les marins les plus aguerris tentent d'y obtenir les principaux rôles. Sans foi, ni loi, avec le gain pour unique objectif, ces hommes recourent facilement à la force et à la violence, pour garantir la sécurité de leurs expéditions. Mais nous venons de le voir il faut des gens intelligents et compétents pour organiser les circuits et les marchés.

Pas de pitié pour les « philistins »

Les douaniers anglais, qu'on surnomme « philistins » sont bien sûr leurs principaux ennemis. A la mer, les capitaines smogleurs, familiers des côtes, intrépides et courageux méprisent les marins des douanes britanniques parce qu'ils refusent souvent le combat. A vrai dire, jusqu'en 1780 la condition d'agent des douanes anglaises n'est pas très reluisante : les salaires de l'administration sont dérisoires, l'équipement insignifiant, la couverture sociale défailante. En cas de blessure, les soins incombent personnellement aux agents, en cas d'incapacité ils sont révoqués sans indemnisation, enfin en cas de décès, les veuves ne bénéficient d'aucune aide.

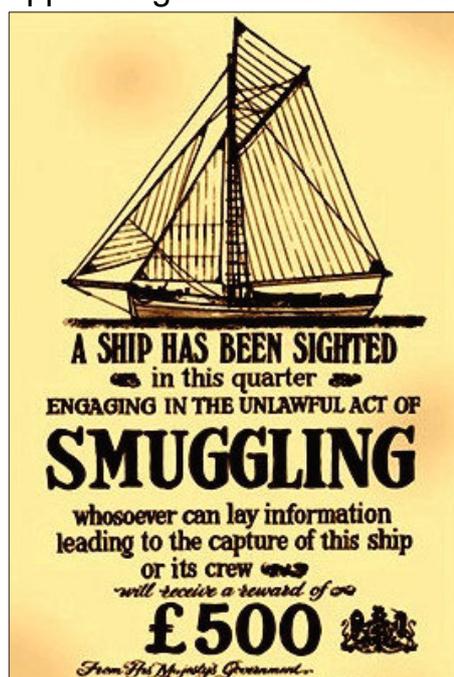


Cette gravure du National Maritime Museum est fort répandue, Elle illustre les combats féroces à terre, entre douaniers et smogleurs, beaucoup trop fréquents. Il y aura beaucoup de morts.

La population du littoral hait les douaniers que ce soit en France ou en Grande-Bretagne, mais leur rôle, il faut bien l'admettre est nécessaire, car la contrebande sape les fondements mêmes de la société civile menant toujours à l'anarchie, c'est un commerce de mauvaise foi, opposant le smogleur au commerçant honnête, c'est la loi du plus fort qui domine, ce qui n'est jamais un exemple à suivre.

Être douanier anglais à cette époque, signifie prendre beaucoup de risques, sans aucune compensation : Richard Young, patron de la patache « Greenhill », des douanes de Cowes, est abattu en juillet 1716 par le smogleur William Harris. Les autorités publient dans la gazette de Londres, une promesse de récompense de 50 livres, à qui permettra l'arrestation du coupable. Ces promesses de récompense sont de la poudre aux yeux ; Le décès de Young et de bien d'autres douaniers massacrés par les fraudeurs, n'entraîneront que très peu d'arrestations : De 1723 à 1736, plus d'une

dizaine d'agents des douanes sont assassinés et 250 grièvement blessés. La peine de mort est pourtant prévue pour les agresseurs des agents des douanes, mais les jeunes smogleurs s'en moquent, l'appât du gain demeurant leur seule priorité.



1782-Recherche de bateau suspect ou appel à la délation, avec une promesse de récompense de 500 livres
(Collection Serge Rinkel)

Le receveur des douanes de Penzance décrit comment, en 1775, un groupe particulier de contrebandiers ose débarquer des marchandises illicites au vu et au su des douaniers présents :

"Deux wherries irlandais de bon tonnage (*en fait on appelle ainsi localement des types de bateaux de servitude-ou des barges à un mât qui sont aussi utilisés comme bateaux de pêche dans les embouchures ou sur la côte*) remplis d'hommes et de canons (l'un d'environ 130 tonnes, et l'autre d'un moindre tonnage) viennent mouiller dans les limites du port de Penzance, à moins d'un demi-mille du rivage. Ils restent au mouillage trois jours, à la fois en défiant et en ignorant, les agents des douanes, semblant uniquement préoccupés par le débarquement de leurs marchandises de fraude. Malheureusement nous sommes totalement dépourvus de toute force, pour pouvoir les attaquer en mer, et comme toute la côte est principalement habitée par de nombreux contrebandiers qui se font passer pour des pêcheurs, il est impossible pour les agents des Douanes d'intercepter les marchandises illicites après leur débarquement »... Le receveur donne même des détails dans son rapport ; il précise que « les agents des douanes, à l'affût ce jour-là, aperçoivent un canot quitter un wherry pour faire route près de l'endroit où ils se sont cachés. Ils observent alors quelques membres de l'équipage commencer tranquillement le débarquement des marchandises. Les agents pensent alors tenter de saisir le canot et son chargement illicite mais un tromblon menace immédiatement un douanier, et tous les contrebandiers, dégainent leurs armes. Insister signifie la mort ».



Gravure de l'Italien Visensini (1688-1782), au centre, une embarcation de servitude du type Wherry. On comprend que les smogleurs qui débarquent parfois des quantités importantes de marchandises de fraude, puissent recourir à ce type d'embarcation, qui peut être de gros tonnage et prendre des cargaisons allant jusqu'à 200 tonnes. (Collection S Rinkel.)

Malgré le risque de peine de mort, le jusqu'au-boutisme des contrebandiers l'emporte toujours. Ainsi, en mai 1772, la chaloupe des douanes « Prince Ernst » est attaquée devant le port de St Ives par un cotre de smogleurs irlandais qui ne fait pas de quartier : il coule la chaloupe dont les trois hommes d'équipage disparaissent sous les flots.



Pavillon des douanes maritimes Britanniques en 1760
(Reproduction Porthero 2005)

Si certains douaniers finissent par adhérer à la fraude, d'autres ne baissent pas pavillon : Le treize janvier 1823, le cotre des douanes anglaises « Badger » aperçoit le lougre de contrebande « Four Brothers » au large d'Étaples et engage une poursuite qui dure trois heures. Un véritable combat naval, sans pitié, s'ensuit : 2 contrebandiers sont tués et sept autres grièvement blessés, tandis qu'à bord du « Badger » on décompte 1 mort et cinq blessés (dont le commandant). Faits prisonniers les smogleurs ne sont pas condamnés par le tribunal de Londres. Le navire arbore le pavillon des Pays-Bas, l'attaque des douaniers anglais commence dans les eaux françaises, l'équipage peut donc se targuer d'être en légitime défense, compte tenu de son pavillon batave, il ne peut être accusé d'activité de contrebande dans les eaux françaises, légalement les marins des douanes de Grande-Bretagne ne peuvent poursuivre pour contrebande, que les bateaux de leur pavillon.

La contrebande mène à l'anarchie

A partir de 1780, des secteurs entiers de la côte anglaise sont sous le contrôle de très grosses bandes de contrebandiers, véritables armées de la fraude, atteignant parfois jusqu'à 500 hommes ! La guerre d'Indépendance des États Unis, mobilise les dragons qui renforçaient précédemment les agents des douanes sur le littoral, ne laissant sur place qu'un corps de miliciens impuissants, aussi mal lotis que leurs collègues du fisc et plus faciles encore à corrompre. Le smoglage défie toutes les lois du pays, et fait de grands ravages. Il perturbe l'économie locale, en plaçant des régions entières dans un véritable état d'anarchie, mettant ainsi la société en danger. C'est un fléau national.

William Pitt (le jeune), ministre des finances de sa Majesté, veut en finir. En 1784, il constate amèrement que sur les 13 millions de livres (poids) de thé consommé en Grande-Bretagne, seulement 5,5 millions sont introduits légalement, le reste provient surtout de France. Il rend compte au roi, des montants extraordinaires des bénéfices enregistrés par les fraudeurs.

Aussi en janvier 1785, alors que la tempête fait rage à Deal, l'un des principaux ports du trafic interlope, il envoie la troupe incendier les embarcations que les smogleurs ont mises à l'abri à terre. Pour les fraudeurs concernés la perte d'exploitation est évidemment très importante, mais elle n'est pas toutefois suffisamment dissuasive, pour leur faire cesser toute activité.

Pendant la guerre de 1793, le roi d'Angleterre George III a besoin d'argent. Les droits de douane augmentent encore : 96% de hausse pour le thé ! La guerre avec la France n'empêche pourtant pas la bourgeoisie et les honorables membres du gouvernement anglais d'apprécier malgré tout le vin, le cognac et l'eau de vie d'origine française et pourtant ces produits sont rigoureusement prohibés. La population côtière, pauvre et démunie, sensible aux idées propagées par la révolution française se donne donc bonne conscience en continuant son trafic. La contrebande repart de plus belle, ce qui finalement arrange tout le monde.

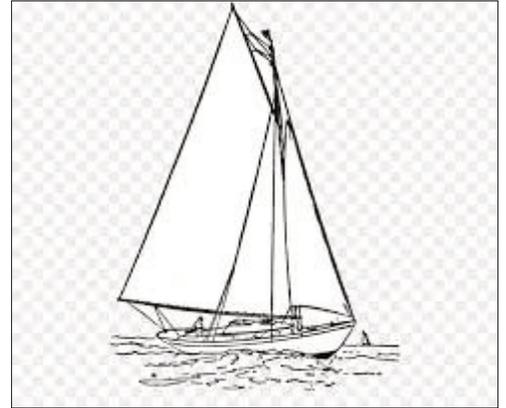


Caricature anglaise de William Pitt que l'on voit tendre un sac d'or au couple royal, après qu'il ait collecté de quoi commencer à résorber la dette anglaise

La flotte du smoglage

Quels que soient leur taille ou leur type de gréement, les navires de contrebande doivent être rapides, très manœuvrables, et de faible tirant d'eau afin de pouvoir changer précipitamment d'allure dans des zones rocheuses pour échapper aux poursuivants, et pour évoluer à travers les écueils. Les coques sont construites en sapin plutôt qu'en chêne, ce qui en fait des navires beaucoup plus légers.

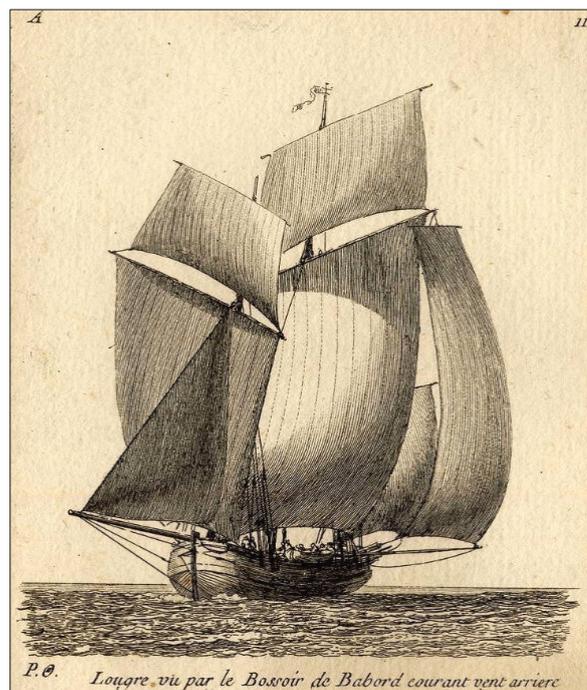
Les petites équipes de contrebande adoptent les sloops bien voilés, simples, et peu coûteux.



Un sloop, ou sloupe en vieux français, (on distingue facilement un sloop par le fait qu'il n'a qu'un mât tandis que le cotre possède en plus à l'avant un mât de beaupré). Le terme sloop vient du français chaloupe.

Les grosses entreprises de fraude, quant à elles, préfèrent le lougre dont la voilure est composée d'un Grand foc sur bout-dehors, d'un mât de misaine très avancé, d'un grand mât à peu près au centre du bateau, et d'un tape-cul.

Utilisé à la pêche côtière, ce bateau de 12 à 20 mètres remonte bien au vent. On le reconnaît à ses trois mâts très inclinés vers l'arrière, et ses voiles au tiers. Il peut traverser la Manche en huit heures, et emporter 300 tonnes de marchandises. Cela représente parfois des chargements de douze tonnes de thé et 3000 tonnelets d'eau de vie ! Pour protéger de telles cargaisons les armateurs installent des canons à bord. En 1780, le « Ranger » un lougre de la région de Plymouth, en possède vingt deux servis par un équipage d'une centaine de matelots ! Le « Sweepstake », en 1785 en comptera vingt six ! Face à ce genre de navire les sloops des douanes anglaises paraissent bien ridicules.

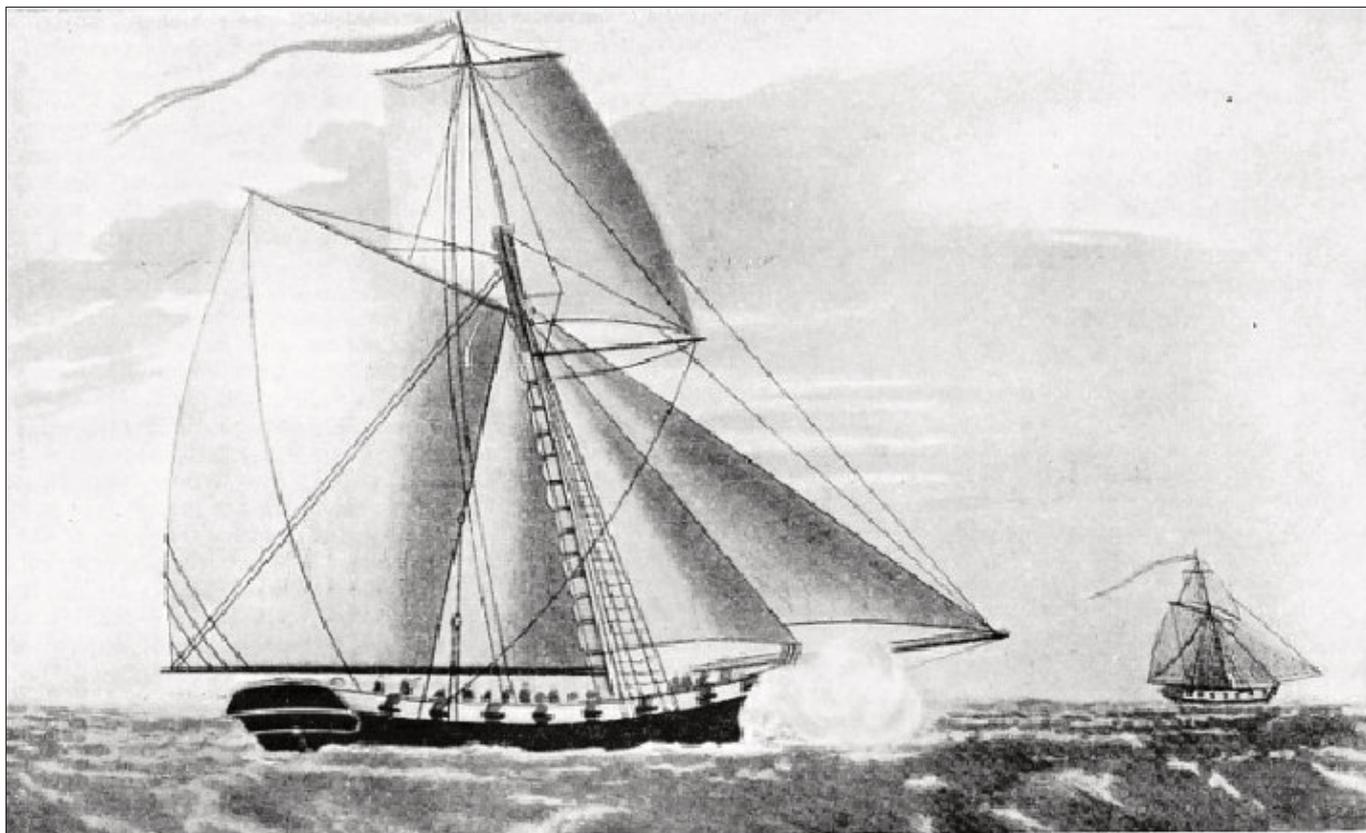


*Lougre, Gravure de Pierre Ozanne
(Archives Nationales)*

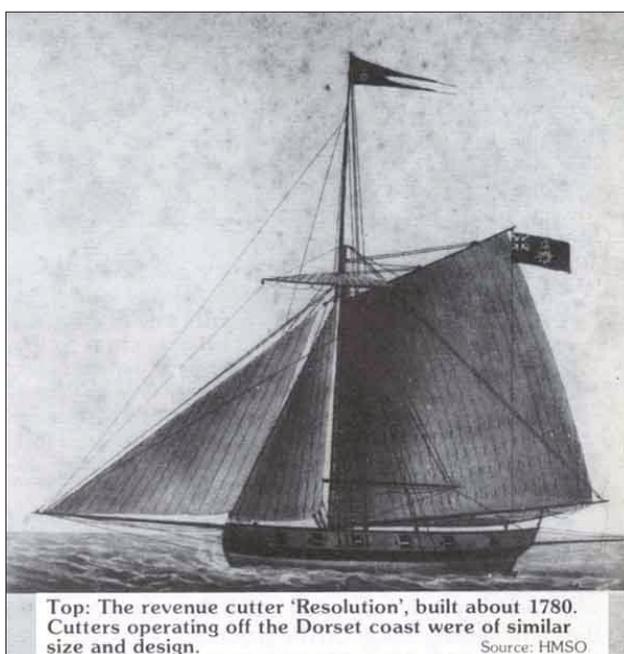
Un autre voilier intéresse tout particulièrement les smogleurs : c'est le cotre. L'attention soutenue qu'ils apportent au moindre détail de sa construction, en se basant sur l'expérience acquise au fil de leurs audacieuses entreprises, permet d'en améliorer les qualités nautiques exceptionnelles. C'est un petit bâtiment à un mât, fin dans ses formes de l'arrière, fortement épaulé et portant bien la voile. Sa proue, sans élancement, mais très tranchante, coupe littéralement l'eau. D'où son appellation anglaise de « cutter », signifiant coupeur (d'eau). Son gréement provient du sloop, avec de plus grandes dimensions grâce au déploiement à la proue, d'un mât de beaupré, horizontal qui peut facilement être rentré ou poussé. Les premiers cotres, portent, en plus des trinquettes, de deux à trois voiles carrées, et filent jusqu'à 12 nœuds. Les douaniers adoptent eux aussi ce petit voilier rapide, dont le nom anglais cutter, désigne encore de nos jours, les navires des douanes anglaises ou anglophones de tous types. (2) En France c'est le terme patache qui décrira les différents éléments de la batellerie douanière jusqu'aux années 1950. Ensuite ce terme de patache va désigner les brigades portuaires des douanes.



*Jolie peinture de G.S. Bramble d'un cotre de la Marine Royale Britannique, armé de 10 canons.
Publication Ackermann Londres, (Collection Serge Rinkel)*

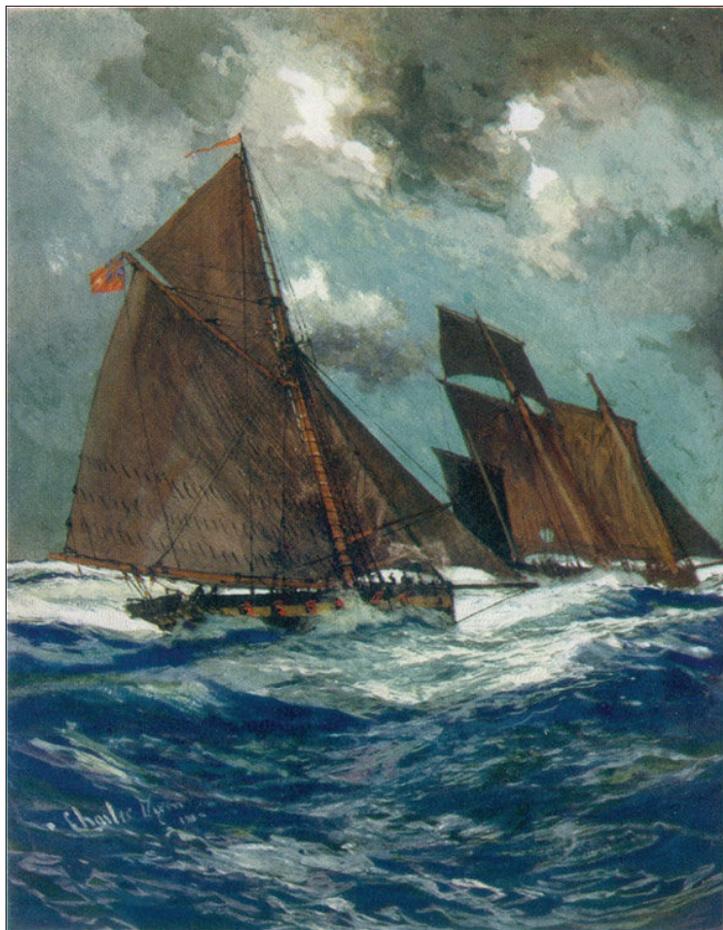


Cotre des douanes britanniques GREYHOUND vraisemblablement à la poursuite d'un Cotre des Douanes ou de la Marine Française (il a une flemme de guerre) A quelques encablures de la côte anglaise du Kent, Les navires des douanes anglais et français étaient souvent au combat, puisque les français défendaient les smogleurs. Gravure de T Soutour, collection Mc Pherson ; National Maritime Museum Londres



Top: The revenue cutter 'Resolution', built about 1780. Cutters operating off the Dorset coast were of similar size and design. Source: HMSO

Le cotre des Douanes britanniques « Résolution », construit en 1780 ; l'ensemble des cotres affectés au littoral du Dorset, avait des caractéristiques analogues. (Source HMSO)



Un cotre des douanes en poursuite d'un lougre de contrebande (On sait qu'il s'agit d'un navire des Douanes ou de la Marine, par le fait qu'il a hissé son pavillon britannique et sa flamme de guerre, qui doivent toujours être hissés ensemble avant toute opération de chasse, même de nuit). Les équipages des Douanes comme ceux de la Marine Britannique avec lesquels ils agissent contre les smogleurs, ne peuvent utiliser leurs armes, qu'après avoir affiché leurs couleurs et envoyé un coup de semonce.

(Peinture du National Maritime Museum)

Aux îles Scilly, on transforme les guigues (3), en bateaux de fraude. Ces longs canots à clins, ont un fond plat, et des extrémités effilées. Très légers, ils sont traditionnellement armés de 6 à 8 rameurs, et peuvent porter un mât court en leur milieu. Pour les rentabiliser les fraudeurs les allongent et doublent leur nombre d'avirons, mais en 1721, la loi anglaise va interdire plus de six rameurs par embarcation.

Les guigues très effilées et très longues, propulsées essentiellement à l'aviron, commandées par un chef de nage qui doit être à la fois un bon manoeuvrier et un bon navigateur, sont très rapides. Certaines ont un mât et une voile au milieu, qui facilitent les virements de bord. (Peinture du NMM)



D'autres canots à clins, mis au point cette fois, par les fraudeurs de Deal ou ceux des îles Scilly donnent une nouvelle dimension à la contrebande maritime à partir de 1798. Surnommées les « bateaux-guinées »(4), ces yoles s'apparentent aux guigues. Toutes les semaines elles transportent en France des pièces d'or -souverains et guinées-, cachées dans les ceintures des smogleurs, pour régler leurs achats. Une

manne tout à fait providentielle après l'effondrement de la monnaie française : 10 000 pièces d'or en moyenne viennent ainsi toutes les semaines, au secours de l'économie de Napoléon.

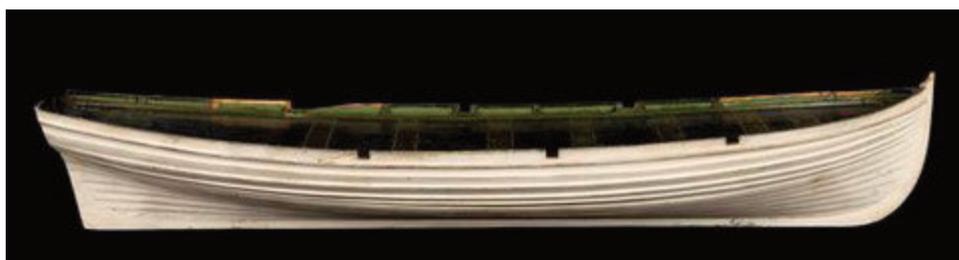


*Guinée George 3, de 1775
(Collection Serge Rinkel)*

Très légères, d'une longueur variable (neuf à trente six mètres), les yoles ont un équipage de 24 à 40 rameurs, et atteignent généralement neuf à dix nœuds. Difficiles à repérer surtout la nuit, elles échappent aux cotres des douanes en remontant facilement au lit du vent. L'habileté, et la ténacité des hommes d'équipage est tout à fait remarquable, quand on pense qu'ils parcourent à l'aviron, par tout type de temps, une mer aussi dangereuse que la Manche ! On raconte que certains contrebandiers rallient Christchurch à Cherbourg (quatre vingt milles) en une nuit. Des rotations régulières sont également assurées entre Roscoff et la Cornouaille anglaise, ce qui constitue en permanence, un véritable exploit sportif.



Canot mixte à clins (Yole), armé en pointe, maquette du Musée de la Marine à Paris (illustration reprise par François Casalis)



*Canot à clins de la
Marine anglaise en 1826
(National Maritime Museum)*

Jusqu'en 1814 date du traité de paix franco-britannique, les smogleurs confient la construction des bateaux-guinées aux chantiers navals français de la région de Calais puisqu'en Angleterre la loi en limite les dimensions. Il y aura à nouveau des constructions calaisiennes à partir de 1820. Il y en aura aussi à Roscoff et à Morlaix.



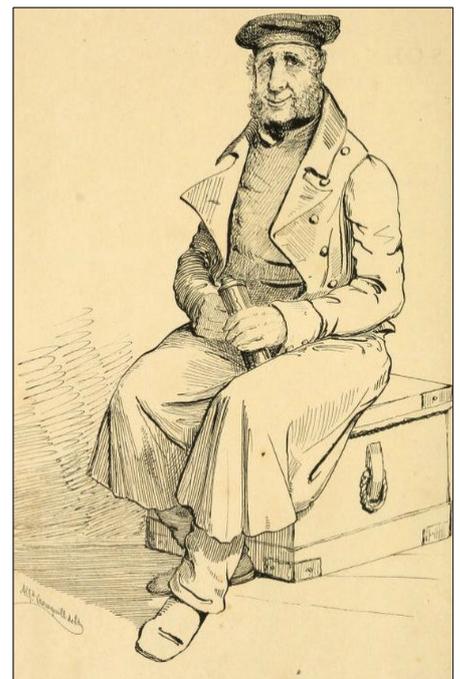
Les yoles des îles Scilly, continuent longtemps leur carrière, notamment parce qu'elles sont utilisées dans les opérations de sauvetage sur la côte sauvage par la communauté solidaire des pêcheurs de ces îles dynamiques

(Photo locale prise après-guerre, dans les années cinquante)

La popularité des smogleurs

Les smogleurs sont célèbres dans toute l'Angleterre. Véritables héros, ces « combattants de la nuit » contribuent à la lutte contre la pauvreté, l'injustice et les excès du pouvoir royal. Ils symbolisent, l'esprit guerrier, le courage, l'audace, l'aventure, l'ingéniosité. La revanche du pauvre contre la fatalité. Les écrivains anglais comme Kipling, originaire du Sussex, les louangent tels des gentilshommes. Les noms des plus fameux sont entrés dans l'histoire et dans la légende :

Tom Johnstone fils de contrebandier, tour à tour, marin pêcheur, chef contrebandier, corsaire, prisonnier de guerre français, marin « pressé » (5) de la Navy, déserteur, prisonnier des douanes anglaises, chef pilote de la Marine de sa Majesté, bourgeois de Londres, prisonnier de droit commun, évadé, réfugié en France, contrebandier au service de Napoléon, prisonnier de guerre français en Hollande, évadé à nouveau, marin américain, employé de bureau au consulat anglais de La Nouvelle Orléans, associé technique de l'ingénieur américain Fulton, expert en explosifs, commandant de patache des douanes anglaises, retraité, capitaine du sous-marin Nautilus prêt à faire évader Napoléon... Un destin exceptionnel, un contrebandier hors pair, des aventures à faire rêver dans les chaumières des côtes de la Manche.



Tom Johnstone, un smogleur au destin exceptionnel

Isaac Gulliver (1745 / 1822) le roi des contrebandiers du Dorset, possède la flottille la plus puissante du smoglage : 15 lougres, en exploitation permanente. Intelligent et habile comédien, sachant usurper les identités, il parvient, en dehors de ses expéditions, à se faire passer pour un vrai gentilhomme riche et respecté, vivant officiellement du négoce des vins. Ayant prévenu le roi, d'un complot français contre sa personne, il jouit en retour d'une totale impunité dans ses expéditions frauduleuses.



Isaac Gulliver, le gentil contrebandier, très intelligent, à qui aucun meurtre ne peut être reproché. (Ce qui est rare pour un chef de bande).

Jack Rattenbury, Le contrebandier du Devon, du Dorset et de la Cornouaille, se surnomme lui-même, Rob, le roi de l'Ouest (né en 1778, à Beer, Devonshire, mort en 1844). Marin pêcheur, corsaire, contrebandier, pilote, marin de commerce, échappe aux emprisonnements, tempêtes et naufrages et raconte son histoire dans un livre qu'il publie en fin de carrière.



Gravure de Jack Rattenbury, extraite de son livre, Mémoire d'un contrebandier, publié en 1837 à Sidmouth.

JACK RATTENBURY.

From an old Print.

famille Carter composée de huit frères et deux sœurs dont **John Carter dit « Le roi de Prusse »**, Contrebandier, corsaire, ami des esclaves de New York, prisonnier de la révolution française, honorable commerçant anglais, et Harry, un frère plus jeune, pasteur évangélique de la contrebande...

On dit que John Carter tire son surnom de son enfance pendant laquelle il prétend régulièrement être le roi de Prusse, nom d'une crique entourée de rochers ou enfant, il se cache avec ses amis, pour jouer. L'anse s'appelle en fait Porthleah, mais elle devient progressivement "la crique du roi de Prusse", en raison du surnom de Carter et du fait que plus tard son gang y cache les marchandises illicites, avant qu'elles ne soient évacuées à terre... Avec sa bande, Carter fera beaucoup d'affaires avec le port de Roscoff.

Les frères Connor, John, dit « Jacques le célibataire », et Michael, héros de la mythologie irlandaise du smoglage. Anciens marins pêcheurs, sachant lire et écrire, chose rare à leur époque, ils travaillent, pour la société Galwey and Co, basée à Rush, dans le nord de Dublin, et à Nantes (6), qui, est à l'époque, avec Lorient, un gros entrepôt de contrebande de thé, d'eau de vie, de cognac, et de vin (Ce n'est pas un hasard, si le meilleur des cognacs de contrebande, en Angleterre, s'appelle « Nantz »).

Un jour de 1767, en ouvrant le feu sur deux pataches des douanes anglaises qui viennent l'aborder John parvient à s'enfuir. Hors la loi, il se réfugie à Nantes, où il devient agent de liaison de la sté Galwey. Pour ne « pas perdre la main » il continue à organiser des livraisons avec les smogleurs de la Manche.

Son frère Michael, réussit toutes ses livraisons à bord du « Bridget » un navire de 28 tonneaux. Échappant toujours aux gabelous, les deux frères sont certainement les plus intrépides et les plus tenaces marins du smoglage. Bons navigateurs, ils détiennent des records de distance en mer : à partir de Nantes ou de la mer d'Irlande jusqu'à la région de Bristol.

John Andrew Le patron des contrebandiers de Saltburn

John Andrew, un écossais, franc-maçon, épouse en 1780, la nièce d'un aubergiste de Saltburn, dont il rachète l'établissement, « l'Auberge du Navire » idéalement placé sur le front de mer du village. Le propriétaire est mystérieusement abattu, le jour de l'arrivée du jeune couple. C'est en fait, un contrebandier notoire que John Andrew remplace et bien qu'il devienne un membre respecté de la communauté villageoise, il va, à son tour, coordonner progressivement, les activités de contrebande du secteur.

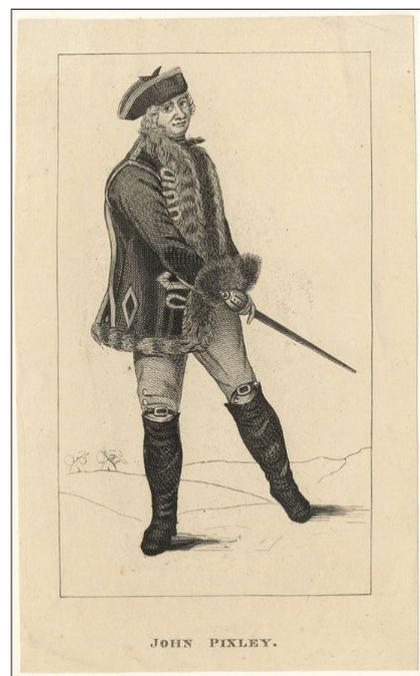


Gravure représentant les activités de smoglage dans la région de Saltburn (Collection Serge Rinkel)

A plusieurs reprises, il échappe de justesse à une arrestation des agents de la force publique. Il s'en tire toujours, car paradoxalement, en même temps qu'il gère ses opérations de débarquements de marchandises prohibées, il assume des fonctions d'officier de la milice locale, chargée d'assister les douaniers dans leur lutte contre le smoglage. Il joue donc admirablement bien sur les deux tableaux. En 1827, il est arrêté, mais il n'encourt aucune sanction, faute de saisie matérielle de marchandises de fraude et grâce au témoignage d'un agent garde-côte qu'il avait rencontré sur une plage en fuyant. Par contre un de ses enfants, au même prénom, se fera prendre en flagrant délit de contrebande.

La phrase codée "La vache d'Andrew a vélé" fait partie du code des contrebandiers de Saltburn que personne n'a jamais oublié dans cette région.. Cela signifie que le bateau des smogleurs arrive de France, sur la côte, prêt à être déchargé. Toute l'équipe de réception doit alors se rendre sur la plage pour y débarquer les marchandises, les charger sur des chevaux pour les transporter vers les cachettes prévues.

John Pixley Contrebandier né à Ipswich dans le Sussex, très connu sur le littoral de l'Essex au 18ème siècle, débute sa « carrière » au sein d'un gang important de smogleurs, où il développe rapidement des qualités exceptionnelles de stratège lors des débarquements. Il devient donc conseiller pour les opérations côtières de la bande. Il est recherché pour sa participation à de nombreuses expéditions armées contre les douanes et finalement se fait arrêter en 1740 et se voit condamné à la pendaison. Cependant il réussit à parlementer avec ses gardiens et les autorités. Il obtient sa libération à condition de s'enrôler dans le service des douanes. Là, sa connaissance des méthodes de contrebande et sa cruauté naturelle en font la terreur de ses anciens compagnons, qui cependant l'attirent dans un guet-apens où il meurt en 1749, en qualité de capitaine des douanes.



*John Pixley, contrebandier devenu capitaine des Douanes
Archives des Douanes Britanniques (Londres. King's beam House) copie de la Gravure originale
offerte à l'auteur par l'archiviste en chef en 1994*

Les atrocités commises par certaines bandes de smogleurs

Quelque soit la popularité des smogleurs, il faut se rappeler qu'ils travaillent dans le commerce interlope, dans la fraude, contre la loi et que leurs adversaires sont des agents de l'état, chargés de faire régner l'ordre que précisément ils ne savent pas respecter. N'oublions pas qu'ils s'attribuent des régions entières et qu'ils n'acceptent aucune concurrence, aucune intervention de la force publique. Il n'est donc pas étonnant que dans les plus grosses bandes de smogleurs, on trouve de vrais criminels, en voici quelques tristes exemples :

Certains membres de l'une des plus grosses bandes de smogleurs, le groupe Hawkhurst s'impliquent dans des meurtres qui choquent la sensibilité du public. La brutalité de ces meurtres dément le mythe du « smogleur inoffensif », le fameux gentilhomme. Mais dans un climat d'anarchie, on pense que tous les coups sont permis et que les crimes ne seront jamais punis.

Le premier incident se déroule au printemps 1748, dans le village de Slindon. Deux membres de la bande, John Mills dit « le fumeur » et Jeremiah Curtiss dit « le majordome » soupçonnent un certain Dick Hawkins, autre membre de la bande, mais pas du même clan, d'avoir volé deux sachets de thé et vont le chercher à la ferme de Walberton où il travaille en dehors de ses expéditions. Hawkins nie ce chapardage, mais évidemment les deux hommes ne le croient pas et le forcent à les suivre à Slindon. Là, dans une auberge est alors rassemblé un tribunal improvisé avec deux autres membres de la bande. Alors qu'Hawkins continue à protester de son innocence, il est fouetté et battu, puis forcé de



Hawkins est battu à mort, pour une suspicion de vol de deux sachets de thé ! (Illustration Musée du Sussex)

se déshabiller jusqu'à la taille et malgré ses supplications, les contrebandiers vont continuer à le fouetter, en lui donnant coups de pied et coups de poing jusqu'à ce qu'il meurt.

Les smogleurs-criminels ramassent le cadavre et vont le jeter au lac de Parham où ils lestent le corps avec des pierres.

Curtiss s'enfuit en France pour échapper à la justice. Mills fait partie d'un groupe qui moins de quinze jours plus tard, commet deux autres meurtres encore plus macabres.

Une deuxième histoire commence par une expédition de contrebande en septembre 1747. Deux groupes agissent de concert : La bande Hawkhurst et un petit groupe du Dorset. Contact étant pris à Guernesey pour acheter environ deux tonnes de thé et 30 fûts de spiritueux en provenance de France. Le navire contrebandier part récupérer la cargaison dans la baie de Christchurch, mais sur la route du retour, le navire est arraisonné par un cotre des douanes anglaises. L'équipage parvient à s'enfuir mais la cargaison de contrebande est saisie puis débarquée dans un entrepôt des douanes à Poole.

Les commanditaires décident de reprendre le thé lors d'un raid contre la recette des douanes. C'est ce qu'ils font dans la nuit du 6 octobre en défonçant la chambre forte des douanes à coups de pinces et de haches.

La cargaison de thé, est entièrement récupérée, mais pas l'eau de vie, faute de moyens de transport suffisants. Le convoi de thé rejoint le village de Brook, où est prévu le partage : chaque homme devant obtenir un peu plus d'un quintal.

Les contrebandiers sont heureux du succès de cette opération de récupération. En traversant la petite ville de Fordingbridge, la foule les regarde passer, et c'est là qu'un des membres de la bande, un certain John Diamond, reconnaît le visage familier du cordonnier Daniel Chater avec qui il a participé à quelques récoltes. Diamond lui serre la main tout en lui offrant un petit sachet de thé.

Le convoi continue son chemin, Chater, bavarde innocemment avec ses voisins, disant qu'il connaît bien Diamond. Cela va être sa perte, car lorsque les autorités commencent à enquêter sur le vol avec effraction dans un bâtiment de l'Etat, elles le considèrent tout de suite comme un témoin clé, complice des coupables. Des témoins de Fordingbridge ont parlé. Arrêté, Diamond est immédiatement transféré à la prison de Chichester. Le receveur des douanes de la localité doit cependant le confronter en prison au cordonnier pour qu'il soit identifié légalement.

C'est ainsi que le jour de la Saint-Valentin 1748, William Galley, un douanier, accompagne le cordonnier à la prison. En chemin ils doivent passer voir un juge lui portant une lettre pour qu'il puisse donner légalement toutes les instructions nécessaires afin que Chater et Galley puissent se rendre à la prison, afin d'établir l'identification légale du suspect.

L'équipe s'égaré mais parvient à un pub qui peut les héberger pour la nuit. Malheureusement cet établissement appartient à une famille en relation avec les smogleurs. La logeuse en avertit deux d'entre eux William Jackson et William Carter, qui vivent à proximité immédiate. Avec d'autres smogleurs qui arrivent en renfort, on fait sortir d'éventuels témoins du pub et les contrebandiers commencent à boire beaucoup. Jackson prend Chater à part et lui demande ce qui se passe : Chater lui répond à regret qu'il est obligé de témoigner contre son ami Diamond. Le douanier

Galley, qui s'interpose avec véhémence à des menaces dont il fait l'objet, est frappé au visage par Jackson. Puis l'ensemble des smogleurs s'enivre en persuadant les deux hommes d'oublier et de boire avec eux. Lorsque Galley et Chater assoupis par la boisson vont dormir dans une chambre voisine, les smogleurs discutent entre eux et envisagent quoi faire. Il y a plusieurs solutions possibles dont la plus simple consisterait à envoyer l'escouade d'identification en France, mais deux épouses présentes encouragent leurs maris en criant "Pendez les, ces chiens, car ils sont venus ici pour nous faire pendre".

Jackson chausse ses éperons et réveille les hommes endormis en montant sur le lit, pour leur éperonner le visage et les fouetter, la torture ne fait que commencer. Bientôt, douanier et cordonnier sont attachés sur un cheval, leurs jambes attachées sous le ventre du cheval.

Les cinq smogleurs vont alors martyriser leurs deux prisonniers jusqu'à la mort dans des conditions atroces, après une torture incroyable.

Une histoire encore aussi tragique est racontée par George Bridges, un agent de la force publique maritime du port de Londres. Il cite le cas d'un capitaine Mercer, à l'emploi de la douane, Mercer se rend à Cork. Une foule est assemblée devant la douane et le reconnaît. Il est immédiatement poursuivi et parvient à s'échapper jusqu'à la maison du shérif. Un millier d'individus encercle la maison jusqu'à ce que le shérif intercède auprès d'eux. Ils sont fous furieux et menacent de démolir la maison, jusqu'à ce que le shérif leur jure que le capitaine Mercer ne saisira plus de laine que les contrebandiers tentent d'exporter. La foule se calme un peu, mais plusieurs de ces manifestants repèrent un autre douanier nommé May. Ils le font sortir de sa maison, lui coupent aussitôt la langue et les oreilles, dont un témoin dit qu'il les a vu clouer à la Bourse de Liège. Ils traînent l'homme avec une corde autour du cou, lui donnent plusieurs coups, le jettent dans une rivière, et finalement le pauvre garçon meurt de ses blessures.

Voilà donc ces quelques exemples de ces morts atroces infligées par des smogleurs ou même des habitants, à des collègues, des douaniers, ou des personnes qui les gênent. Parce qu'en période de trafic hors la loi, rien n'est plus respecté, répétons-le, c'est la loi du plus fort, on combat les douaniers, les représentants du pouvoir en place et on n'a plus peur de commettre un meurtre. Aujourd'hui encore, nos amis douaniers sont victimes de contrebandiers liés ou non à des terroristes. Je peux rendre ici hommage au contrôleur Houloutou Prosper assassiné ainsi que son chauffeur de moto, dans des conditions effroyables et inhumaines, le 18 février 2023 en République Centrafricaine. Rien ne change !

La réputation des smogleurs en France

Les Français, eux apprécient beaucoup les smogleurs, peut-être parce qu'ils ignorent totalement leurs crimes au Royaume Uni. Pour eux ce sont des marins hors pair, des aventuriers courageux et intrépides, à qui on peut faire confiance. La description qu'en fait Victor Gaillard, écrivain français du 19^{ème}, résume les pensées de l'époque :

« Le smogleur a les habitudes d'un vieux matelot, son costume n'en diffère pas ; Il parle l'anglais et le français avec une égale facilité, de manière à jeter le doute sur ses origines ; C'est un marin galant, un contrebandier troubadour, qui pourrait avoir une existence filée d'or et de soie, sans des mailles à partir avec des garde-côtes anglais.

Les lois d'Albion sont terribles et sévissent sans miséricorde pour les contrebandiers. Fort heureusement, il y a plus de mansuétude pour lui et ses associés, les pêcheurs de Normandie, de l'Artois, comme de la Bretagne, très experts dans les débarquements clandestins de marchandises ; ce sont bien des contrebandiers de la côte que ces associés des smogleurs ; vous en doutez ? En ce cas, rendez-vous à ce mauvais cabaret : mettez cent sous dans la main de l'être trapu, placé au comptoir, qui mesure le genièvre, avec une parcimonie révoltante, et dites-lui : le mot d'ordre ? il vous répondra entre les dents : « Gare au requin ! » (en argot contrebandier, le douanier). Vous pourrez ensuite repartir vers les pêcheurs en toute sûreté.

Quand un navire contrebandier est signalé par des vigies apostées sur les hauteurs, les habitants d'Artois, de Normandie ou d'ailleurs, prévenus aussitôt, avertissent à leur tour d'autres pêcheurs, et des paysans des environs. Tous les yeux se tournent du côté de la mer ; c'est un bâtiment contrebandier qui tire des bordées ; le signal est donné de terre en allumant une lanterne à réflecteur, éteinte bien vite. Le navire y répond en élevant à sa hune, un fanal.

Les nuits sombres et orageuses, pendant lesquelles le marin ordinaire se garde d'approcher une côte hérissée d'écueils, sont celles qu'ils choisissent pour se glisser dans les passes secrètes d'un labyrinthe de rochers. Au milieu des brisants de la lame qui s'engouffre dans les cavernes des falaises, à la lueur des éclairs, ils débarquent sur la côte anglaise les ballots de marchandises, les barils d'eau de vie, le sucre et le tabac. Souvent les balles des garde-côtes viennent troubler leurs opérations ; souvent aussi ces hommes déterminés les bravent et engagent des luttes féroces dont ils sortent parfois vainqueurs. »



Old print of a smuggler.

Source: HMSO

*Un smogleur anglais
(Gravure HMSO, Imprimerie Nationale Britannique)*

Les smogleurs français.

La flottille du smoglage compte plusieurs marins français : Dunkerquois, Bretons, Normands... « La région de La Hague en 1748 est « un pays rempli de landes et de

rochers, où l'on a pratiqué quantité de cavernes servant de retraites aux voleurs, aux assassins et aux fraudeurs qui attendent avec assurance et tranquillité le moment favorable pour passer aux îles anglo-normandes. Les habitants en sont gueux, fraudeurs insignes et ne vivent que de brigandages » dit un rapport de la maréchaussée locale.

Comme leurs collègues anglais, ils cultivent la haine du douanier : « *un vrai requin, libertin, fainéant, sans religion ni probité* ». Cette haine est partagée partout sur le littoral, car la Gabelle a laissé de très mauvais souvenirs : « *Vous reconnaîtrez sans peine, lors même que vous ne l'eussiez jamais vu, celui que les matelots de nos ports ont surnommé : Gabelou, Grippe-Jésus, Qu'as-tu-là ; celui que toutes nos populations maritimes chargent chaque jour d'anathèmes et de malédictions, le soldat du fisc, sorte de gendarme commercial, que nous eussions nommé tout d'abord de son véritable nom, le douanier. Les filles de Guérande (Aujourd'hui en Loire Atlantique), ne se seraient jamais mariées, dit-on, à un Gabelou : « Un gabelou ! dix-sept degrés plus bas qu'un chien »*

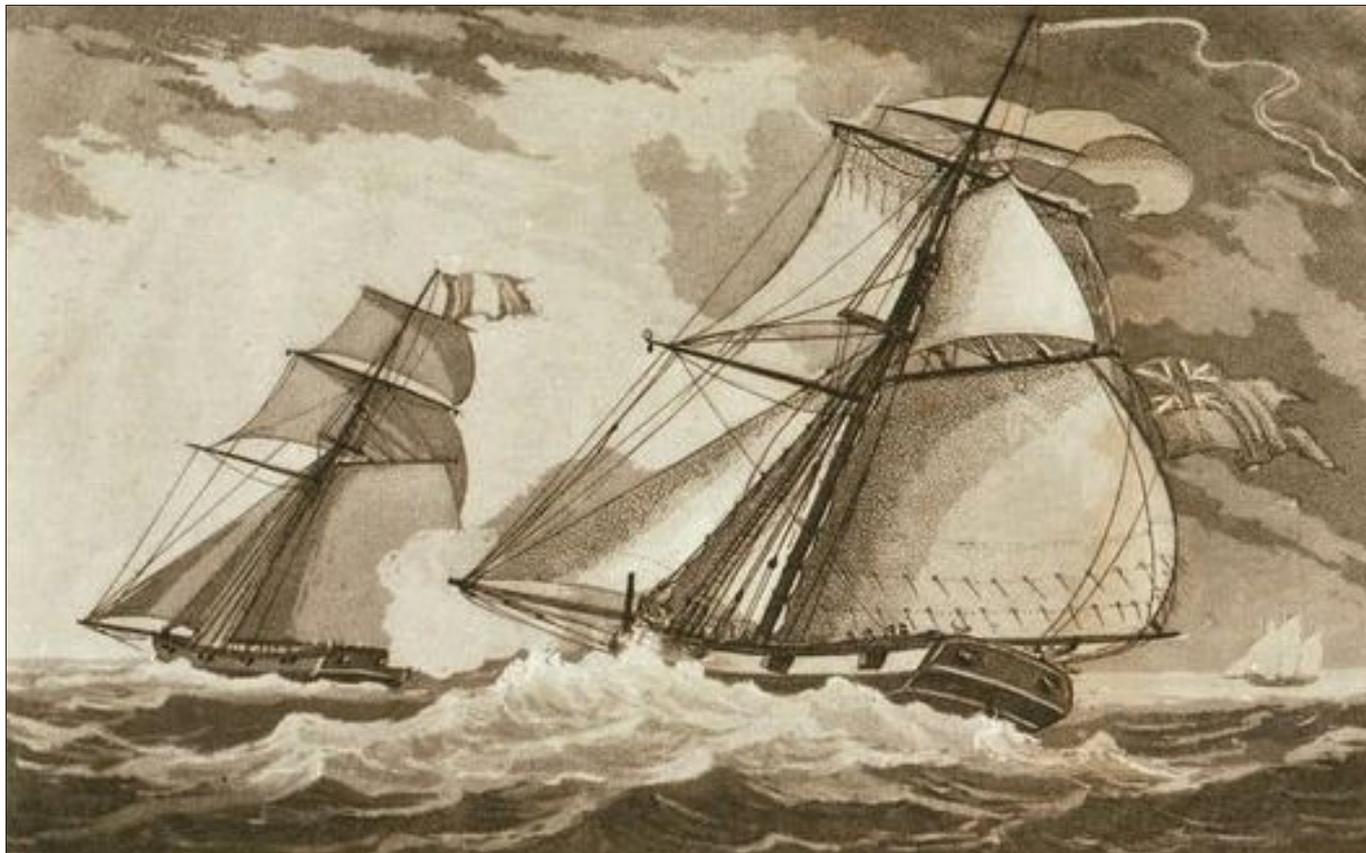
Aussi nul n'est surpris d'apprendre que dans la nuit du 29 au 30 octobre 1789, un groupe de fraudeurs s'empare d'une patache des Douanes Françaises dans le port de Cherbourg, pour la saborder en pleine mer. Ce type d'événement n'est pas isolé. Les marinières détruiront la quasi-totalité des pataches fluviales de la Gabelle. Gabelous terrestres ou marins sont les vermines du littoral. La création des douanes françaises en 1791, changera un peu la donne, même si Napoléon en rétablissant la taxation du sel n'arrangera pas leur réputation.

Revenons au smoglage qui concerne surtout les côtes anglaises. A la fin du dix-huitième siècle, les Français sont nettement plus nombreux à se lancer dans cette aventure du smoglage. Pendant la restauration, dans les années 1830, les Cherbourgeois, opèrent régulièrement sur Weymouth avec les navires « la Louise », « L'amitié » « L'espoir » « Le Bien Aimé » et « L'aimable vertu ».

Les roscovites (de Roscoff) utilisent aussi beaucoup de bateaux ; En Octobre 1817, Le lougre « Petit Guillaume » (Armateur Hamilton, un propriétaire d'hôtel de Roscoff) est arraisonné avec un chargement de marchandises prohibées : bateau saisi et amende de 100 louis par personne, soit deux mille francs or au total. En février 1818, c'est au tour du cotre « Adèle » (Capitaine Le Mat) arraisonné après une chasse de trois heures et conduit dans le canal de Bristol. Confiscation du navire et de la cargaison, équipage relâché et reconduit en France par un transitaire britannique, après plusieurs semaines de prison.

Les arraisonnements et les confiscations de bateaux roscovites continuent avec le « St Jean » (Armateur Deschamps) toujours en 1818, en 1821 « la Victoire » (Le Dault), 1831 « L'Elisabeth » (Bagot) en 1838 l'Hélène » (Heurtin et Deschamps), et en 1840 « le Commerce » (Deschamps) . L'armateur Deschamps perd beaucoup de bateaux.

Le plus connu des capitaines fraudeurs français, est sans conteste, **Pierre Latour**, surnommé « French Peter ». Auteur de nombreuses expéditions, sa tête est mise à prix, et les douanes anglaises, excédées, détachent cinq cotres à Weymouth spécialement pour s'emparer de lui. Malin et intrépide, Pierre Latour reste toujours sur ses gardes sachant éviter ce type d'embûche. Plus tard il épouse la fille de son associé anglais, l'aubergiste Emmanuel Carless, et rentre en France pour y mener enfin une existence paisible, grâce aux substantiels gains qu'il a su amasser lors de sa carrière.



Un cotre anglais à la poursuite d'un cotre de smogleurs français. Les français, surtout pendant la restauration, tentent eux aussi de livrer des marchandises prohibées en Grande Bretagne. Les corsaires britanniques attaquent également tout type de navire ou d'embarcation le long des côtes françaises.

(Collection NMM Greenwich)

Jean-marie Créach capitaine breton du navire « Elisabeth », est lui célèbre pour son infortune. Poursuivi par les garde-côtes britanniques, il est intercepté au large de St Ives (Cornouaille) avec 338 caisses de cognac. Son navire est alors scié en trois parties, comme le prévoit la loi, puis les morceaux mis en vente. Ruiné, Créach ne peut régler les amendes douanières et doit par conséquent purger plusieurs mois de prison, et licencier son équipage franco-britannique.



L'une des punitions qui frappent tous les smogleurs pris en flagrant délit, est le sciage du bateau en trois parties et la vente de ces parties en bois, qui peuvent être utilisées dans les maisons, en étant transformées en meubles ou étagères (Illustration Sussex Museum)

France les smogleurs sont protégés.

Un incident diplomatique sérieux, éclate en août 1785, lorsque le capitaine Lamb de la patache des douanes anglaises « Surprise », basée à Newhaven, débarque des agents armés à Boulogne afin d'y poursuivre des fraudeurs de son pays.

Immédiatement arrêté, Lamb est condamné à une peine de prison, puis relâché moyennant le paiement d'une rançon. L'ambassadeur de France à Londres, prévient le gouvernement britannique, qu'à la prochaine intrusion, les agents seront pendus.

A la déclaration de guerre de 1793, la Convention décide que les smogleurs sont « persona non grata » dans les ports français (7), mais pendant le règne de Napoléon, ses démêlés avec les Anglais et le blocus continental ne viennent pas à bout des liaisons du smoglage. La guerre maritime n'existe pas pour le fraudeur anglais ; les ports français lui sont ouverts et il est désormais légalement protégé. En Manche, plus d'une fois les batteries côtières et les pataches des douanes françaises défendent ainsi le smogleur contre les croiseurs de sa nation.

DÉCRET IMPÉRIAL

Du 15 Juin 1810 au Palais de Saint-Cloud le 15 Juin 1810.

Napoléon, Empereur des français, Roi d'Italie, Protecteur de la Confédération du Rhin, médiateur de la Confédération Suisse.

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

TITRE I^{er}

- ART. 1^{er}. - Les Bâtiments connus sous le nom de Smogleurs, seront admis dans le port de Dunkerque sans être assujettis aux mesures et dispositions relatives au Blocus Continental.
- ART. 2. - Ils pourront sortir du port avec des chargements d'Eaux-de-vie de France et des produits des manufactures de l'Empire.
- ART. 3. - Ils pourront également charger de l'Eau-de-vie de Genièvre de Hollande dans une proportion qui n'excédera pas le triple de la quantité d'Eau-de-vie de France faisant partie de leurs chargements.
- ART. 4. - Ils acquitteront à leur (départ un droit unique de sortie fixé à 3 francs par chaque aucre d'Eau-de-vie ou de Genièvre correspondant à environ 40 litres.
- ART. 5. - Le retour des Smogleurs ne pourra avoir lieu que dans le port d'expédition.
- ART. 6. - Ils ne pourront se charger en retour d'aucunes denrées ou marchandises quelconques.
- Le total du prix de leur exportation sera rapporté en lingots d'or, en guinées, en Piastres ou en traites.
- ART. 7. - Dans le cas de contravention à la première disposition de l'art précédent, le Bâtiment et la Cargaison seront confisqués par nos Douanes et pourront être capturés par nos Corsaires et déclarés de bonne prise.

Le gouvernement français honore les smogleurs d'une protection spéciale et les aide de son mieux à faire chez eux ce qu'il défend chez lui. Le dix huit octobre 1810, le décret de Fontainebleau crée des tribunaux spéciaux, appelés « cours douanières », qui répriment la contrebande, en prévoyant des peines allant jusqu'à 10 ans de servitude pénale, assortis de la marque VD (Voleur des Douanes) au fer rouge. Mais les smogleurs ne sont pas concernés.

Précisons qu'au transport du vin, des liqueurs, du cognac, des eaux de vie et des soieries, le smogleur joint celui des guinées-or, des journaux, lettres, bruits et nouvelles, et qu'il est devenu une espèce d'espion maritime ou d'agent double qui sert les polices des deux gouvernements.

Les fraudeurs transportent aussi les prisonniers, qu'on négocie à tant la pièce à Boulogne où se tiennent les courtiers, moyennant par exemple cent livres sterling si le prisonnier est au cantonnement ou cent cinquante s'il est au ponton, ils se chargent de le ramener dans un délai donné. Ce trafic est si patent, si public même en Angleterre, que le gouvernement anglais ou même ses agents, s'y intéressent.

Plusieurs officiers de marque, sont ainsi rachetés, entre autres le général Lefebvre-Desnouettes (8), compagnon de Napoléon, qui à son débarquement est malencontreusement accueilli d'une grêle de balles par les douaniers terrestres français qui ne reconnaissent point le signal ordinaire des smogleurs et prennent son canot pour une péniche armée de la marine britannique.



Le général Lefebvre Desnouettes

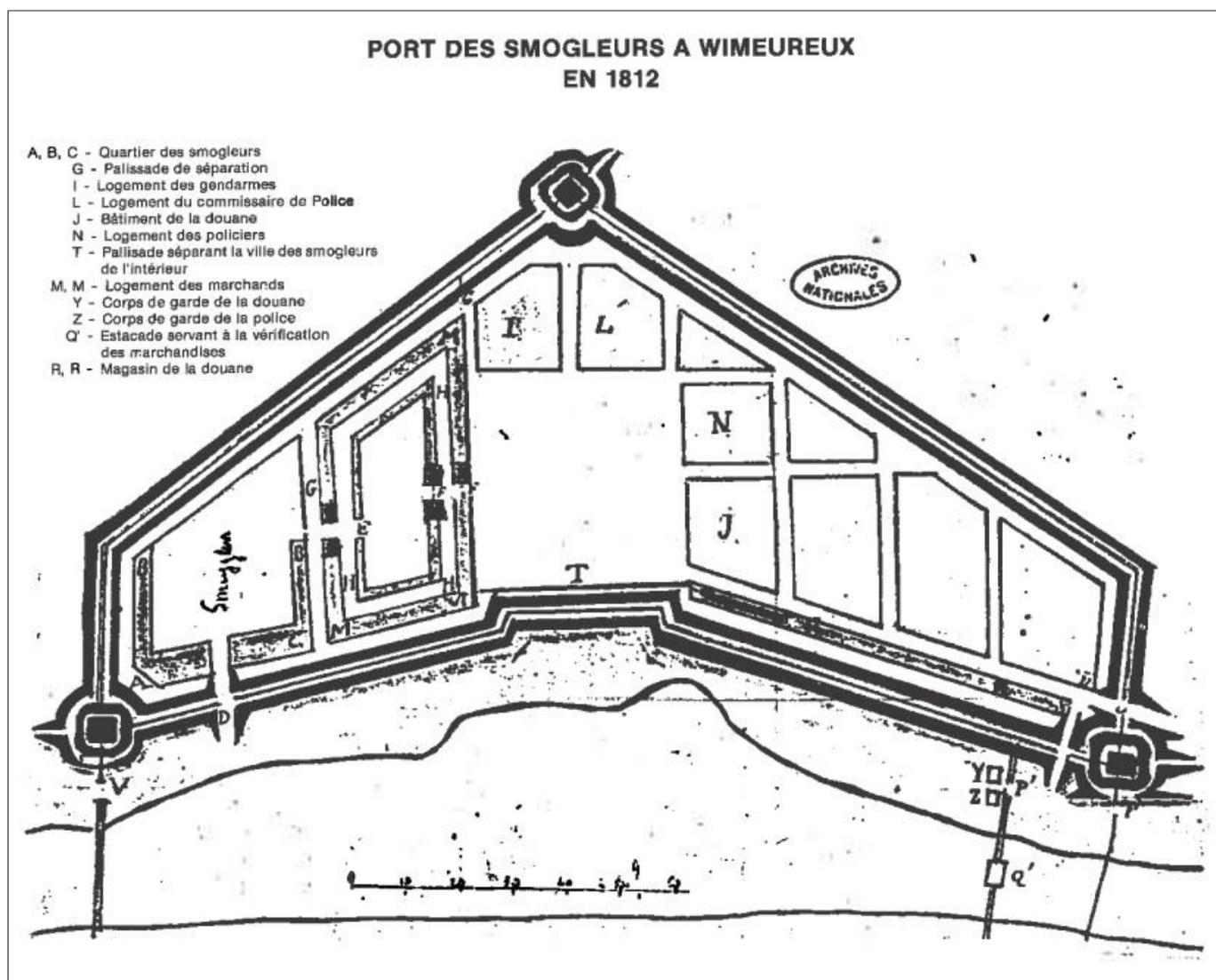
Pendant son exil à St Hélène, Napoléon parle des smogleurs « Je recevais en permanence de l'or des marchands londoniens, grâce aux smogleurs ; lors mon retour de l'île d'Elbe, une bonne partie de l'argent nécessaire au budget de ma dernière campagne, a pu être réunie à Londres. Les smogleurs ont créé de grands torts à leur gouvernement.



Pièce de 20 francs or Napoléon, 1807

Pendant la guerre tous les renseignements que je recevais d'Angleterre, m'étaient transmis par les smogleurs. Ce sont des gens aimables et courageux, mais capables de faire n'importe quoi pour de l'argent. Au début, nous leur avons réservé une partie de Dunkerque où par moment, ils étaient plus de cinq cent présents sur place. J'avais tous les renseignements que je voulais avec eux. Ils apportaient les journaux et les dépêches des espions que nous avions à Londres, les débarquant et les cachant dans leur maison. Ils aidaient les prisonniers français à s'évader de leur pays. C'était vraiment des « genti terribli »

Dunkerque reçoit effectivement plus de mille navires de fraude par mois et dispose de plusieurs distilleries. Wimereux, à côté de Boulogne, et Roscoff, sur la côte Nord Bretagne, sont à leur tour spécialement affectés aux fraudeurs anglais.



Plan du port de Wimereux en 1812

A, B, C – Quartier des smogleurs

G – Palissade de séparation

I – Logement des gendarmes

L – Logement du commissaire de Police

J – Bâtiment de la douane

N – Logement des policiers

T – Palissade séparant la ville des smogleurs de l'intérieur

M, M – Logement des marchands

Y – Corps de garde de la douane

Z – Corps de garde de la police

– Estacade servant à la vérification des marchandises

R, R – Magasin de la douane

Quand une chasse de l'ennemi les force à s'échouer ailleurs, on les oblige à reprendre la mer. Mais il en vient quelquefois de si petits qu'on peut mettre dans un chariot l'embarcation, la cargaison et l'équipage. Alors le navire fait son entrée par la voie terrestre jusqu'au port désigné. Ce fait est souvent renouvelé.

Napoléon finalement mécontent quand même, du peu de surveillance que les autorités locales exercent sur les Smogleurs anglais qui, de son consentement, ont établi un commerce considérable avec la France aux ports de Dunkerque et de Wimereux, près de Boulogne, décrète le 11 novembre 1811, que les deux établissements doivent être réunis à Gravelines, au Fort-Philippe (le PetitFort-Philippe), à partir du 1er janvier 1812. Comme la rive est inhabitée et que, les embarcations très légères des Smogleurs peuvent y échouer sans danger, il ordonne que l'emplacement soit entouré à l'est et au sud par une digue en terre surmontée de fortes palissades. Ce qui est exécuté rapidement par les soins et aux frais du génie militaire. On élève aussi en cet endroit des magasins, des lazarets, des casernes de gendarmes et de douaniers, et d'autres bâtiments nécessaires pour les besoins des agents du gouvernement préposés à la surveillance de ce comptoir ».

La petite ville des Smogleurs de Gravelines verse alors dans les caisses de l'Etat plusieurs millions par mois, tant en lingots d'or et d'argent qu'en pièces d'or, en échange des soieries et autres marchandises tirées des fabriques et des magasins français. Il y a des champions du smoglage à Gravelines, le Capitaine Haywood en tient le record d'escales à bord de plusieurs navires différents. Il rentre dans ce port 73 fois en 1813 ! Il se ravitaille parfois en produits de luxe pour un montant de trente milles guinées-or, ce qui constitue aussi un record d'achats.

Rappelons pour mémoire que M. James Rothschild est alors le banquier accrédité du gouvernement français. L'analyse du trafic des « guinées anglaises » auquel se livrent les membres de sa famille de 1810 à 1814, révèle un transit de leur argent par l'Espagne, le Portugal les Pays-Bas et l'Allemagne puis dans les années suivantes l'argent circule surtout entre Londres, Gravelines, Paris et Francfort. Ainsi le père Rothschild, qui lui est installé à Francfort et ses enfants, (dont le nom de famille est aujourd'hui encore très célèbre), s'enrichissent de manière incroyable, grâce à l'or des contrebandiers. (Voir la conclusion) . A Gravelines, James Rothschild, est discret et n'apparaît pas sur les listes d'échanges des guinées-or. Quatre noms figurent seulement dans ces registres, Jean Castinel, Benjamin Morel, Henri Faber et Salomon Hesse. Apparemment James Rothschild s'arrange avec chacun d'entre eux, c'est-à-dire qu'une fois les transactions terminées avec les smogleurs, James, reprend les guinées contre des francs, s'adresse aux manieurs d'argent de la capitale et délivre même des lettres de change valables à Londres ou à Francfort et c'est là qu'il fait le plus de bénéfices. Il est évident qu'il doit en même temps, rendre quelques bons services à Napoléon. Mais sa part personnelle est vraiment importante.

Caricature du représentant de la famille Rothschild au Royaume Uni, Nathan, un homme qui sait conduire les affaires !

Les caricaturistes de l'époque, bien informés, ne sont pas dupes !

Gravure d'époque achetée à Londres (Collection Serge Rinkel)



L'action des autorités anglaises sur le littoral français

Les smogleurs ont encore à craindre à l'atterrage à proximité des ports français, les péniches armées de leur nation qui s'embusquent dans les criques ou s'affalent sur la grève pour les surprendre. De ces rencontres, il résulte des combats furieux où l'artillerie française seconde la mousquetade du fraudeur anglais. Boucher de Perthes (9), à la suite d'une de ces escarmouches, sauve à grand peine un officier de la marine anglaise fait prisonnier : *les smogleurs veulent absolument le mettre à mort, parce que disent-ils, ayant reconnu leur embarcation, il va les faire condamner à la déportation à son retour en Angleterre.*

Le cotre « Swan V » des douanes anglaises basé à Cowes, est capturé le 20 mars 1807 par trois lougres français. Son commandant Richard Comben et trois hommes d'équipage resteront en captivité en France pendant 7 ans !

.En 1812, une autre patache anglaise s'établit devant le port de Boulogne et inquiète les smogleurs en prenant un assez grand nombre de leurs embarcations. Celles qui restent se réunissent, et proposent au chef de la douane française, de s'emparer de cette patache si l'on peut leur fournir quelques hommes armés. Comme la première condition est que l'équipage en entier soit immédiatement jeté à la mer, le chef de la douane refuse.

Lorsque les croiseurs anglais atteignent quand même les smogleurs, leurs bateaux sont sciés, les hommes envoyés au bagne de Sydney, et quelquefois pendus. Mais cela arrive rarement, et les fraudeurs disent hautement que sur trois cargaisons il y en a une pour les croiseurs des douanes. C'est le prix du passage des deux autres.

L'informateur de Roscoff

Roscoff, qui a recueilli une partie des entrepôts nantais, est au début du dix-neuvième siècle, la principale base de ravitaillement pour la côte sud-ouest de l'Angleterre et les îles anglo-normandes. Les renseignements sur la fraude en provenance de ce port sont les seuls à pouvoir être exploités avec un délai suffisant pour prévoir la mise en place de pataches en embuscade sur la côte du Devon ou celle de la Cornouaille.

En 1826, le « Harpy » un brick des douanes de Plymouth, parvient à débarquer à Roscoff, une escouade en mission d'espionnage. Les « agents secrets » réussissent à recueillir des informations détaillées sur cinq navires fraudeurs, en escale, mais cet essai, jugé trop dangereux, ne sera pas renouvelé. Un aviseur (10) doué, intelligent et méthodique est finalement recruté dans ce port à partir de 1830. Il (ou elle), va donner des détails complets sur la flottille contrebandière qui fréquente Roscoff, sur les organisations de fraude, sur les méthodes de débarquement utilisées au retour sur la côte anglaise. En mars 1833, par exemple, l'aviseur transmet des informations sur 16 navires anglais séjournant au port avec leurs prévisions de départ, et la durée estimée de leur voyage. En même temps il signale la destination précise de 10 autres smogleurs chargés chacun de 250 barriques d'alcool. A côté du nom de chaque contrebandier, l'aviseur mentionne aussi les livraisons qu'il a déjà effectuées. On apprend ainsi que le cotre « Goldfish » de Plymouth, appartenant aux frères Dunstan a été poursuivi et canonné par une patache des douanes anglaises, mais a pu s'échapper grâce à de savantes manœuvres de voiles que l'aviseur explique dans les détails en indiquant que la traversée de ce navire sur Plymouth, n'a pris que 4 jours, débarquement des marchandises de fraude inclus. On n'a pas d'autres détails sur l'identité de cet aviseur exceptionnel, sinon qu'il est à l'origine de plusieurs saisies conséquentes en Angleterre.

Seule une femme peut sans doute avoir recueilli autant de confidences sur l'oreiller, sans attirer de méfiance !

Astuces et stratagèmes de fraudeurs

Les smogleurs savent qu'ils sont souvent repérés dans les eaux françaises par les cotres des douanes de sa majesté, aussi sont-ils prêts à changer le nom de leur bateau, au moindre doute, et dans cet objectif ils possèdent des plaques de bois, des pinceaux et de la peinture à bord, ainsi que des pavillons étrangers, belges, bataves ou allemands et de faux actes et documents de nationalité. Cependant la découverte de cet attirail, permet aux douaniers de leur pays, de savoir immédiatement, en cas de visite à la mer, qu'ils ont affaire à des smogleurs en infraction.

C'est la même attitude que présentent à ces tricheurs, douaniers et corsaires français. Ainsi le 22 brumaire an 9, le Citoyen Lefebvre, capitaine du corsaire français l'Enjôleur, comparait devant le sous-commissaire de la marine à Boulogne, et déclare, en présence du premier visiteur des douanes, que le même jour, sur les dix heures du matin, en revenant de la côte d'Angleterre, il capture, à environ trois myriamètres de celle de France, un lougre smogleur, à bord duquel il trouve deux pavillons, l'un anglais et l'autre hollandais ; il transfère aussitôt cinq hommes de son équipage sur ce lougre, pour le détourner sur Boulogne, sous le commandement d'un officier de son bord; que lui, capitaine du corsaire, suit sa prise, et que les deux bâtiments viennent mouiller en rade. Il ajoute que les hommes de l'équipage du lougre sous pavillon batave, dénommé la « Nancy », au nombre de neuf, y compris le capitaine, Thomas Gilbert, sont immédiatement débarqués-et déposés au corps-de-garde du port. Suit une procédure judiciaire qui donne raison au corsaire dont la prise est reconnue conforme. En conséquence le navire est vendu à son profit et à celui de l'état français. Tous ces doubles actes de nationalités font l'objet de saisies par les douanes françaises ou les autorités maritimes, il y en a beaucoup.

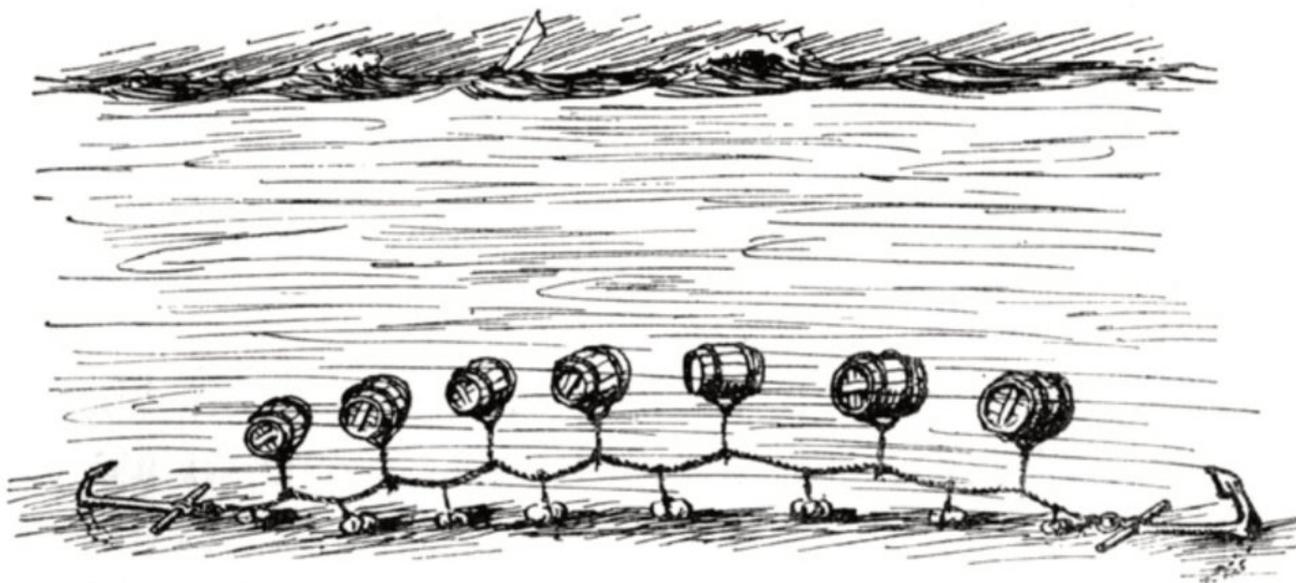
Avant l'appareillage d'un port français, les contrebandiers ont l'habitude de préparer ordinairement un chapelet de tonnelets d'eau de vie, et même des soieries hermétiquement enfermées dans des caisses de tôles soudées. A une extrémité de la corde est placé un lest de pierres ou une ancre secondaire et à l'autre une bouée. Tout est prêt à être mis à l'eau. S'ils sont chassés de trop près par les cotres des douanes, ils jettent leurs marchandises à la mer pour alléger le navire et échapper ainsi aux poursuivants. On dit même, que parfois, au départ de la côte anglaise, ils submergent de la même manière les prisonniers qu'ils ramènent... Il ne s'agit pas de se faire prendre en flagrant délit et de risquer ainsi la pendaison. Ils viennent toujours repêcher les paquets ou les tonnelets quand le péril est passé.



Un harnais spécial permettait au contrebandier de porter deux tonnelets en même temps.

Le porteur de ces tonnelets es appelé en anglais un tubeman

Le système d'immersion des marchandises de fraude, va se généraliser dans les chenaux et dans les criques. La nuit venue, des pêcheurs complices mouillent à l'endroit convenu et récupèrent le butin, qu'ils dissimulent sous leurs filets. En 1843, les équipages des pataches anglaises « Adélaïde » et « Asp » comprennent en inspectant un cotre de Cherbourg, le « Pierre », que ce dernier vient probablement d'immerger sa cargaison. L'inspection minutieuse des alentours, leur permet de découvrir des bouées de signalisation, grâce auxquelles ils récupèrent une centaine de tonnelets immergés.



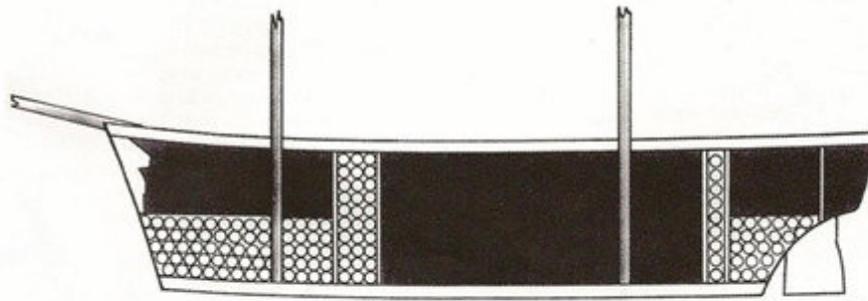
Methods employed by Smugglers for Anchoring tubs thrown Overboard.

La fameuse chaîne de mouillage de tonnelets, prête à être immergée à la moindre menace.

Pour lutter contre cette pratique très répandue, les douaniers qui découvrent vite l'astuce, organisent de régulières « corvées de grappin » qui consistent à ratisser le fond, avec un grappin amarré à un long cordage qu'ils déhalent de leur canot. Il y a aussi des douaniers plongeurs en apnée. Ces corvées fastidieuses ont cependant un rendement médiocre. Les marins-pêcheurs non contrebandiers ont quant à eux, plus de chance de repérer une bouée de signalisation, qui n'est pas la leur. Ils font alors une pêche qui peut à juste titre, passer pour miraculeuse. En 1814 ceux de Dieppe, ayant récupéré un chapelet de tonnelets d'eau de vie, en boivent si copieusement, qu'on raconte que quatorze d'entre eux en seraient morts. (On doit quand même exagérer un peu !)

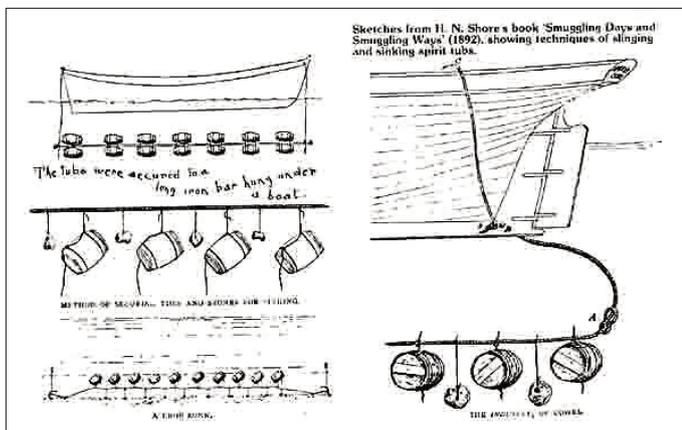
Ingénieux, les experts maritimes smogleurs conçoivent les meilleures cachettes qui soient (aujourd'hui encore les trafiquants de drogue, utilisent fréquemment les mêmes). Les charpentiers installent à la demande : des cloisons creuses, ou doublées, de fausses étraves, des doubles fonds, de faux plafonds, des réservoirs à eau douce truqués, des trappes d'accès à l'intérieur de mâts creux... Les marchandises peuvent encore être dissimulées dans les ballasts et dans bien d'autres endroits comme le puits aux chaînes. Le goudron frais passé sur le pont évite que les effluves d'alcool ne viennent trahir une cachette.

Plusieurs navires vont même être construits avec une double coque dans l'unique but de dégager un espace amplement suffisant à cacher du tabac ! Tabac que les manœuvriers savent dissimuler dans les cordages ou dans les voiles, confectionner en faux cordages ou inclure à l'intérieur des aussières



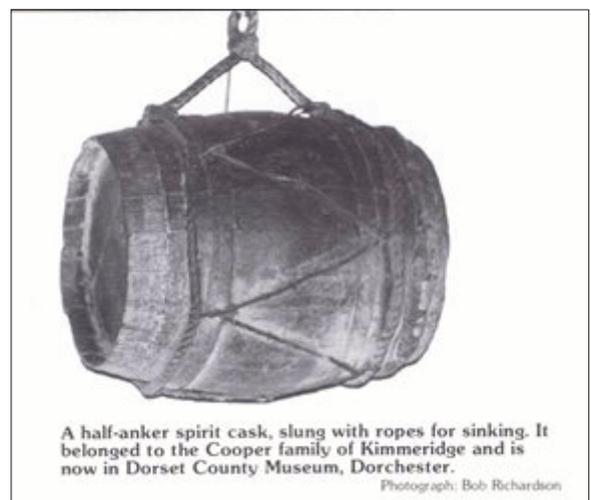
On voit les espaces aménagés à bord d'un navire, pour recevoir les tonneaux d'alcool de contrebande.

Les vêtements de marins, sont souvent conçus pour la fraude : Intérieurs de chapeaux dans lesquels sont cousus des poches de coton, talons de chaussures évidés, corsets et gilets doublés, vareuses aux grandes poches intérieures, ceintures évidées, ourlets aménagés, sachets fixés sous les cuisses.... Dindes et jambons sont parfois truffés de soie emballée dans du papier huilé. A terre à proximité des ports de contrebande, les femmes de fraudeurs boudinées dans des vêtements amples, transportent sur elles, eaux de vie, thé, tabac, soieries..



Sur ces gravures de l'époque on comprend les différents mécanismes, qui maintenaient par tubes, ou par bouts avec flotteurs et contre-poids, les tonnelets sous l'eau. Tous les contrebandiers savent, bien évidemment, cacher les marchandises de fraude.

Un tonnelet d'alcool en suspension, avec un mécanisme de cordages pour permettre son immersion, visible, au musée du comté de Dorset à Dorchester



A half-anker spirit cask, slung with ropes for sinking. It belonged to the Cooper family of Kimmeridge and is now in Dorset County Museum, Dorchester.

Photograph: Bob Richardson

Les saisies des douaniers font bien sûr, appel à leur bonne connaissance de l'architecture navale. En 1811 par exemple, deux douaniers anglais découvrent à bord du smack « New Union » de Londres, pendant une longue visite qui dure trois jours, plus de vingt mille pièces de guinées-or, d'abord six mille cachées dans un plafond à bâbord arrière le premier jour. Compte tenu de la qualité de l'espace aménagé les douaniers cherchent et trouvent d'autres cachettes le deuxième jour dans différents endroits pas faciles d'accès et enfin le dernier jour, huit mille guinées judicieusement cachées sont découvertes dans des lests placés dans un ballast. Il faut bien sur beaucoup de patience, aux douaniers pour trouver de telles cachettes, mais c'est précisément leur

spécialité et au moindre doute ils procèdent à des démontages longs et laborieux, ce qui est encore le cas actuellement pour les marins des douanes, comme pour leurs collègues terrestres avec notamment les visites de véhicules. Et la découverte de ces vingt mille pièces d'or n'est qu'un exemple de leur abnégation.

Les lois anti-contrebande

En 1736, le parlement anglais admet que les tribunaux des régions côtières ont une attitude déplorable à l'égard des agents des douanes : « Lorsqu'un douanier tue un contrebandier au cours de son service, le tribunal est capable de le reconnaître coupable et de prononcer sa pendaison, même s'il apparaît que l'agent en question était en état de légitime défense ». Il faut renforcer la loi contre les fraudeurs. Tout une série de mesures vont ainsi être adoptées progressivement au cours du 18^{ème} siècle :

- Tout capitaine de navire en dérive non justifiée à moins de 5 milles des côtes ou dans une rivière navigable, est passible de fouet et d'un mois de travaux forcés.
- Les informateurs doivent au moins recevoir une récompense d'une livre par personne arrêtée.
- Allumer un feu en direction de la mer après la tombée de la nuit, est une preuve de complicité de contrebande.
- Avoir le visage noirci ou porter un masque dans un lieu où se déroulent des faits de contrebande est passible de la peine de mort.
- Tout rassemblement de plus de cinq personnes tentant de faire opposition aux fonctions d'agent des douanes au cours d'une saisie de marchandises est punissable de cinq ans de bague. Si les personnes ont les armes à la main elles risquent la peine de mort, sans assistance religieuse. Si les coupables ne sont pas appréhendés dans les six mois, les autorités locales doivent indemniser elles mêmes les victimes douanières : 40 livres pour un agent blessé, 100 livres à la famille d'un agent tué dans l'exercice de ses fonctions.



*Si certains smogleurs ne connaissent pas beaucoup de déboires, au pire la perte de leur bateau, à partir de 1780, ceux qui font feu sur les agents des douanes, connaissent la mort par pendaison
Gravure : imagerie populaire de Grande-Bretagne*



*La coutume est à l'époque de laisser les pendus au gibet pour que la population puisse se rendre compte des effets des décisions de la justice.
(Illustration de Sussex Smugglers)*

D'autres mesures, à caractère plus technique, sont adoptées : La vitesse des cotres est limitée, la loi interdisant le mât de Beupré rétractable. Par ailleurs, la longueur du mât de Beupré fixe ne peut dépasser les deux tiers de la coque. Le gréement du lougre est réservé aux petits navires de moins de cinquante tonneaux. Au-delà, les lougres sont passibles de confiscation. Il est prévu que la composition de l'équipage d'un navire soit soumise à l'agrément du service garde-côtes qui n'autorise dorénavant que le strict effectif nécessaire à la manœuvre du navire....

La fin du smoglage

La Gloire de Napoléon s'éteint progressivement après les campagnes de Russie, d'Allemagne et de France.

Le comptoir des Smogleurs à Gravelines cesse donc son existence à la Restauration de 1814. L'époque n'est plus favorable aux smogleurs, qui ne peuvent plus fréquenter les ports français. Mais cela ne va pas durer.

Après la bataille de Waterloo et la reprise de la restauration en France, les politiques protectionnistes se relancent des deux côtés de la Manche, insufflant une nouvelle période faste au smoglage, qui reprend immédiatement. Mais, cette fois-ci, le gouvernement britannique assiste ses douanes qui reçoivent une aide sérieuse par l'affectation de nouveaux navires, mieux armés pour réprimer sévèrement la contrebande, avec l'appui constant des forces armées. Les smogleurs essuient alors de nombreux échecs : 455 bateaux de fraude sont saisis de 1820 à 1822 !

Longueur (au beaupré) 12,6 m
Largeur 4,8 m
Tirant d'eau 2 m
Déplacement 40 tonneaux
Port en lourd 25 tonneaux
Armement 18 canons de 8 livres
4 canons de petit calibre
Equipage 10 hommes



Cotre des douanes anglaises : cutter.

Parallèlement, en France, les protestations anglaises conduisent le gouvernement de Louis Philippe à mettre un terme au smoglage après consultation des chambres de commerce des ports de la Manche et de la mer du Nord. Cependant le smoglage n'est finalement menacé que dans la période de 1842 à 1845, sous l'influence du premier ministre britannique Robert Peel et de ses amis partisans du « Laissez-faire », une politique anglaise de libéralisation du commerce, qui entraîne la réforme du tarif des douanes et libère 1200 articles des droits d'importation. C'est là, la seule solution, pour limiter la fraude et la contrebande, les États n'ont pas d'autres moyens. L'abaissement des tarifs douaniers est le seul qui puisse diminuer les profits des fraudeurs car leurs bénéficiaires ne sont plus du tout rentables, l'activité de smoglage disparaît alors définitivement dans les années 1850. Le service garde-côtes des douanes anglaises regroupe alors, dans la partie la plus sud de l'Angleterre, 6000 hommes et 70 navires de différents tonnages, tous équipés d'un armement dissuasif.

En ce qui concerne le service des douanes françaises, bien qu'allié aux smogleurs, ce service connaît beaucoup de dangereux réseaux de contrebande qui détournent le blocus sur les frontières de l'Empire Napoléonien et même plus tard sous la restauration aux propres frontières françaises retrouvées. En 1848 le service compte le plus de fonctionnaires en France, un fonctionnaire de l'état sur cinq est effectivement employé aux douanes à cette période. Il y en a jamais eu autant et peut-être à tout jamais, depuis leur existence ; Les brigades maritimes des douanes sont également nombreuses, même si beaucoup de pataches ont été abandonnées dans les pays de l'empire ou elles s'étaient installées. Les effectifs du personnel marin se montent à 3500 hommes qui arment encore 60 pataches de tonnage divers et de nombreuses petites embarcations dans les ports.

Mais eux, les « gentilshommes smogleurs » disparaissent dans les années 1850. Le dernier cotre anglais de contrebande quitte Roscoff en 1858 ! Leur aventure ne laisse pas que des souvenirs romantiques. Dans les ports ouverts sur de petites criques du sud de l'Angleterre, on cite encore ce proverbe qui date de l'époque : « L'argent de la contrebande, n'a jamais fait de bien à personne » (11).

Cependant la conclusion de cette étude va surprendre ou conforter certains lecteurs. Retenons bien que les Rothschild font fortune avec les différents réseaux de smogleurs. Ce sont eux qui profitent de ces flux maritimes, alors que d'autres encouragent la contrebande à Strasbourg, à Cologne et à Francfort, dont certains proches de Napoléon qui deviennent millionnaires, sur les frontières terrestres. Car le non-respect des règles du blocus rend rapidement riche.

Selon des archives parisiennes analysées par Bertrand Gille, expert qui s'intéresse à l'histoire de la société Rothschild, le capital total de la firme, qui est de 3.332.000 francs en 1815, passe à plus de 42 millions dès 1818 donc seulement trois ans plus tard, puis à 102 millions en 1825, et enfin à 118,4 millions en 1828. Ceci par pur et simple autofinancement, c'est-à-dire par addition annuelle des mises en réserve au capital. Cette progression signifie des taux de profit absolument extraordinaires !



Le papa, Amschel Mayer Rothschild, stratège financier de haut niveau (à gauche) et ses cinq enfants (à droite) : Nathan, Salomon, James, Carl et Amschel junior. Les enfants, ont suivis les conseils du père et se sont installés grâce aux finances familiales à Francfort, Paris, Londres, Vienne et Naples. Leur réseau gère l'or des smogleurs avec de conséquents bénéfices.

Aussi constate-t-on l'écrasante supériorité de la firme dans son milieu. Sur les 102 millions du capital en 1825 la part de la maison de Paris atteint les 37 millions. Or, à cette date, la banque Laffitte, tenue pour la seconde maison parisienne, n'a que 7 millions de capital. Et les 37 millions dont dispose James Rothschild à Paris, peuvent déjà soutenir la comparaison avec les 60 millions de la Banque de France. A quel niveau parvient le capital global en 1848, à la fin du smoglage ? Nous ne le saurons peut-être jamais !

Ainsi, si le smoglage a été un moyen de survie des populations côtières du Royaume Uni, « un moyen qui n'a jamais fait de bien à personne », par contre comment les financiers de ces flux de contrebande, le père et les cinq enfants Rothschild, vivant dans des pays différents, parviennent-ils malgré la guerre à réaliser d'aussi incroyables bénéfices ? Que cela fasse réfléchir ! La contrebande n'a jamais rien d'anodin, elle détruit le commerce normal, elle sape les liens sociaux, elle court-circuite les contrôles de l'Etat, elle favorise la loi du plus fort, elle crée l'anarchie, aussi est-il bon que les agents des douanes, gardiens de l'économie nationale et protecteurs des citoyens puissent rechercher les vrais commanditaires ou financiers d'un trafic en diligentant beaucoup mieux leurs enquêtes. Encore actuellement, il y a des financiers derrière tous les grands flux de contrebande. Ce sont eux qui doivent être poursuivis en priorité. Sans financement, sans perspectives de bénéfices, pas de réseau de contrebande.

Notes :

- (1) De l'anglais *smuggling* qui signifie contrebande. Donc un *smogleur* est un contrebandier membre des réseaux de contrebande de marchandises françaises à destination du Royaume-Uni. Ce terme anglicisé a disparu de la langue française depuis 1850.
- (2) Ou même ceux du service garde-côtes des Etats-Unis, service héritier des douanes anglaises.
- (3) En anglais « *Gigs* » .
- (4) En anglais « *Guinea boats* ».
- (5) La presse est un système d'enrôlement forcé des marins-pêcheurs et marins de commerce dans la marine de guerre.
- (6) Les *smogleurs* irlandais utilisent les ports de Nantes et Lorient, qui possèdent de grands entrepôts de thé, d'alcool et de vins. Ils jouissent d'une liberté absolue de mouvements en France, même en temps de guerre, probablement parce que les Nantais, voient en eux des cousins celtés, et des alliés potentiels. Les Irlandais leur rendent bien : certains responsables de sociétés établies à Nantes, partageant les idées de la révolution, auraient même donné des renseignements à caractère militaire, au gouvernement français.
Lorsque l'activité de *smoglage* de Nantes déclinera les Irlandais déménageront à Roscoff.
- (7) Décret N°844 de la Convention Nationale du 9 mai 1793 : La Convention Nationale après avoir entendu le rapport de son comité de marine, déclare que sous la dénomination générale de navires ennemis, sont compris les navires particulièrement connus sous le nom de *smogleurs* ou fraudeurs ; et en conséquence décrète que la libre navigation et l'admission dans les ports de la République, de ces *smogleurs* ou fraudeurs, est prohibée à dater du jour de la déclaration de guerre.
- (8) Lefebvre-Desnouettes (1773-1822) aide de camp de Napoléon lors de la bataille de Marengo, colonel à celle d'Austerlitz. En rejoignant Bessières, après le début du siège de Saragosse, il est fait prisonnier et envoyé en Angleterre. Il est prisonnier sur parole et sa femme est autorisée à le rejoindre. Après son évasion, il commande les chasseurs de la garde, lors de la guerre d'Autriche de 1805. En 1813, il est l'un des artisans de la victoire de Bautzen. Condamné à mort lors de la seconde restauration, il s'enfuit aux Etats-Unis.
- (9) Boucher de Perthes : Officier des douanes et écrivain.
- (10) *Aviseur* = informateur rémunéré par les douanes.
- (11) " *Smuggling money never did good to anyone* "

Références & Bibliographie :

Jacques Boucher de Perthes «*Sous dix rois, souvenirs de « 1791 à 1860 »*»

Jasques Cambry *Voyage dans le Finistère en 1794*

Harry Carter, *The Autobiography of a Cornish Smuggler 1749-1809*

J. Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Révolution, Paris, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1989*

Victor Gaillard, *Le contrebandier* (1841)

B. Gille, *Histoire de la Maison Rothschild*, Librairie Droz, Genève, 1964

Yann Gobert-Sergent, *Le port de Boulogne et ses trafics au 18^{ème} siècle*, thèse de doctorat, ULCO, Boulogne, 2004, 700 pages + annexes.

Juliette Guilbaud, « *Le trafic des livres jansénistes entre la France et les Pays-Bas (fin 17^e-début 18^e siècles)*, L'Abbaye de Port-Royal des Champs. 8^e centenaire, Chroniques de Port-Royal, n°55, Paris, 2005

Rudyard Kipling, *A smuggler's song* (19^{ème}) The subtitle of this poem is "Hal o' the Draft" -- *Puck of Pook's Hill*.

Jean Lefranc, *la contrebande de thé et d'alcool entre Roscoff et les îles Britanniques de 1750 à 1850*

Renaud Morieux, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, une frontière franco-anglaise (XVII^e – XVIII^e siècle)*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2008.

Geoffrey Morley « *Smuggling in Hampshire and Dorset 1700-1850* » (Countryside books, Newbury 1983)

Philippe Moulis *Frontières et contrebandes en France du nord 17^e-18^e siècles (Dix-huitième siècle 2013 (n° 45)*

Paul Muskett, *English smuggling in the eighteenth century. PhD thesis (1997). The Open University.*

Lisa Newcombe « *Smuggling in Cornwall and Devon* » (Jarrold Colour Publications Norwich. 1975)

Eugène Pacini « *La Marine* » (19^{ème})

Tom Quinn « *Smuggler's Tales* »

G.D.Ramsey « *The Smuggler's Trade : a neglected aspect of English commercial development* », (Royal Historical Society Transactions 1952)

John Rattenbury « *Memoirs of a Smuggler* » (J.Harvey, Sidmouth 1837)

Serge Rinkel "Les smogleurs", « *Contrebande aux Iles Anglo-Normandes* » Commission Française d'Histoire Maritime et Association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes. et plusieurs articles publiés par des revues d'Histoire régionale et administrative 2002-2003 et 2004

Inspecteur Sicard *Quand les marins quittent la mer, Fécamp en 1739*, (Annales du Patrimoine de Fécamp n° 15, 2008)

H.N Shore "Smuggling Days and Smuggling Ways" (Cassel, 1892)

Graham Smith « *King's Cutters* » (Conway Maritime Press Limited, 1983)

« *Smuggling in the Bristol Channel* » (Countryside books, Newbury, 1989)

John Vivian " *Tales of the Cornish Smugglers* " (Tor Mark Press, Islington Wharf, 1969)

P.Viliers et C. Pfister-Langanay « *Le transmanche et les liaisons maritimes XVIII^e siècle* » (Revue du Nord, Hors série N°9) 1995.

Paul White " *The Cornish Smuggling Industry* " (Tor Mark Press, Redruth)

Autres sources :

- Archives de la Marine à Brest et à Cherbourg et à Paris
- Archives départementales du Finistère, des Côtes d'Armor et du Morbihan
- Bibliothèque Nationale. Paris.
- British Library. Londres
- HM Customs and Excise Library. King's beam house. Londres.

- Musée de la Marine à Paris
- National Maritime Museum Greenwich
- "Smuggling." The Times. October 3, 1807, 3
- Société Jersiaise. St Héliier. Jersey.
- "The French are Said to Have Opened the Port of Dunkirk to our Smugglers." The Times. August 26, 1800, 3.
- Histoire d'une liaison commerciale méconnue : le trafic des eaux-de-vie nantaises dans le smoglage boulonnais (1720-1793), Revue de la Société Archéologique et Historique de Nantes, volume n°150, Nantes, octobre 2015.

Remerciements :

A mes amis, anciens du service Garde-Côtes des Douanes, Patrick Defrance de Lorient, Alain Legallic de St Nazaire, Alain Vermillac de Monaco, Jean Paul Castanier de la Réunion, Hubert Boblin de La Rochelle, Noel Tron de St Jean de Luz, qui m'ont toujours encouragé et assisté dans mes recherches.

Que leurs retraites soient les plus agréables possibles !

Septembre 1816, Le Commandant d'un Brik Anglais et les smogleurs à Roscoff (Bretagne Nord)

Jacques Boucher de Perthes
Inspecteur et Chef de la principalité des Douanes de Morlaix
Extrait du livre Sous dix rois, souvenirs de 1791 à 1860 tome troisième



Jacques Boucher de Perthes

*Douanier et écrivain, bien que n'ayant jamais été marin des douanes,
JBP a eu le mérite d'écrire plusieurs récits sur l'univers maritime des douanes de son époque car il
assurait la responsabilité du commandement, sur plusieurs pataches des douanes françaises*

Roscoff, 15 septembre 1816.

Lettre adressée A M. d'Eu, directeur des douanes, à Brest

Monsieur et cher directeur,

Je viens, pour l'honneur de la France, de recevoir une très bonne volée de coups de poings, et c'est tout froissé et tout meurtri de ma victoire et noir de mes lauriers que je vous écris. Vous prendrez dans la lettre ce qu'il y a d'officiel, car je n'ai pas le temps de la recommencer.

Que le commerce interlope, ou la fraude que les Anglais font au préjudice de leur compatriotes sous le patronage de la France, soit une opération utile à celle-ci, et qu'en cette qualité elle l'encourage et lui consacre spécialement le port de Roscoff, c'est ce qu'elle a droit de faire sans doute, puisqu'elle le fait. Je ne demanderai pas si la chose est morale ; il suffit qu'elle soit légale ou régularisée par la réciprocité. Mais d'après cette réciprocité même, puisque nous n'allons pas canonner les Anglais sur leurs côtes,

je ne voit pas de raison pour qu'ils se permettent envers nous cette petite licence dont il est question ni au tarif, ni dans la charte octroyée, ni dans le traité de commerce, et je pense pas qu'on en ait fait un article secret du traité de paix.

C'est donc par un abus de pouvoir que, depuis un mois environ, un brick de guerre anglais croise devant Roscoff pour y dépister les smogleurs et même les pourchasser de boulets qui, sans s'inquiéter des limites, du cordon sanitaire et de la prohibition à l'entrée, arrivent sur notre territoire. Les Smogleurs prétendent que ceci nuit à leur industrie et chiffonne leurs voiles. Les préposés assurent que cela les ennuie bien plus encore, parce qu'un boulet, au lieu de tomber à terre, pourrait tout aussi bien tomber sur la tête et déformer leur schako.



Un boulet de canon des douanes, semblable à tous les autres

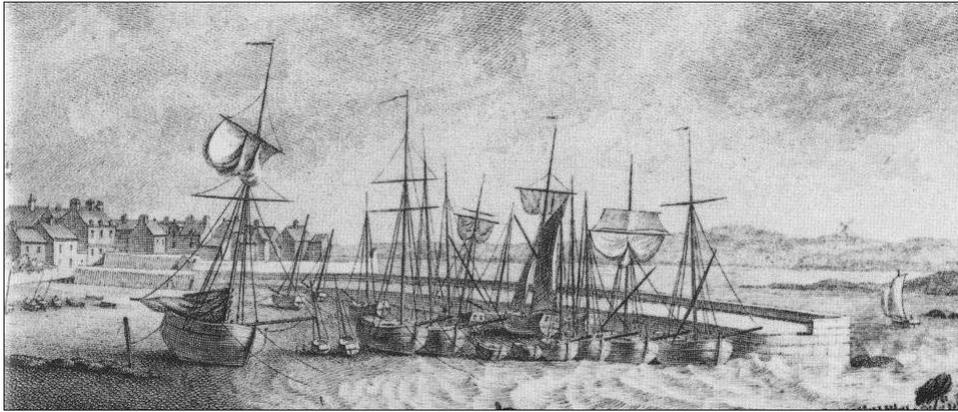
Pour mettre un terme à ces plaintes, j'ai été, avec notre cutter, croiser fièrement devant l'anglais et lui montrer mes canons. Mais j'en ai huit petits, et il en a vingt gros. J'ai dix-huit hommes, et il en a soixante-quinze. Néanmoins, j'ai envoyé à bord du brick le second du cutter, pour signifier au capitaine anglais qu'il eût à sortir de nos eaux et respecter le droit des gens.



*Brick au plus près
(Dessin de Pierre Ozanne)*

Le capitaine anglais reçut fort bien mon envoyé, le régala d'un verre de rhum, promit tout ce qu'on voulut, et le lendemain canonna de plus belle les contrebandiers et, par ricochet, le royaume de France.

J'avais quitté Roscoff et je me dirigeais vers Morlaix, quand le bruit du canon m'arrêta. Je retournai à Roscoff. Lorsque j'arrivai, la nuit était venue. Le port était rempli de smogleurs ; cependant, à quelques ivrognes près, chantant et hurlant, tout y était tranquille, je soupai et me couchai.



Le port de Roscoff, à cette époque (1780), un port modeste mais bien situé par rapport à certains ports du Royaume Uni. Gravure de Pierre Ozanne. Archives du Finistère

A six heures du matin, j'étais encore au lit, quand un marin du cutter vint me dire qu'un canot anglais était entré dans la passe et qu'il y sondait.

Je m'habille à la hâte, je cours sur le port, et je vois mon anglais achevant paisiblement son opération. On aurait cru qu'il avait été chargé, par notre ministre de la marine, de relever nos côtes.

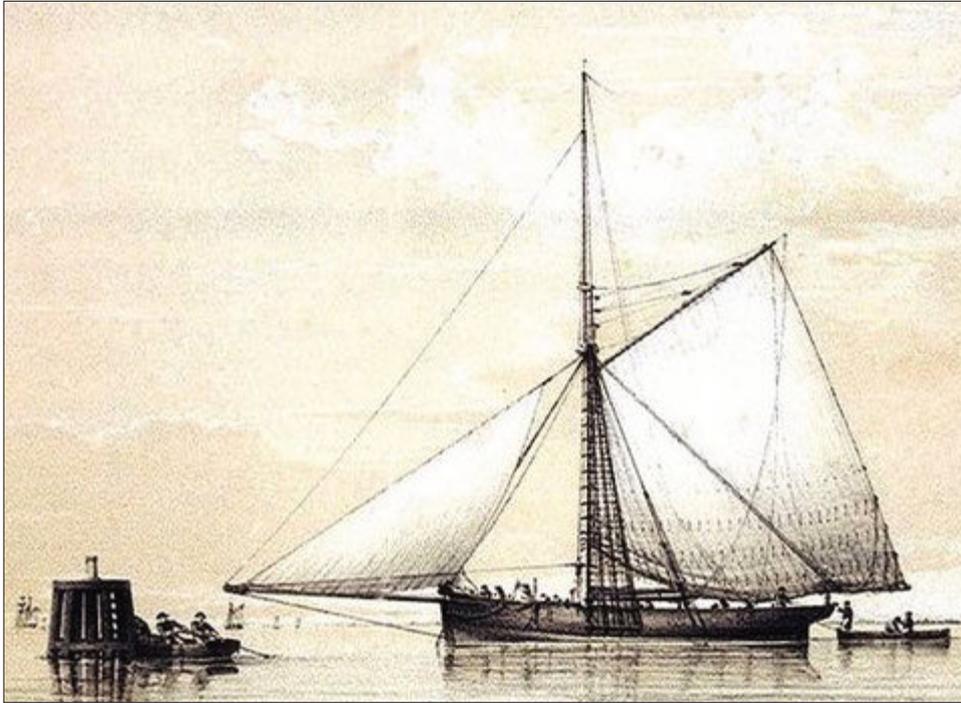
Il s'agissait de déloger ce savant hydrographe. Je fais, à l'instant, armer le canot ; je prends dix hommes, matelots et douaniers ; je me jette à bord, et nous ramons vers l'anglais.

Il vit notre manœuvre, et il s'empessa de lever l'ancre, car, pour plus de commodité, il avait mouillé. Son appareillage fut opéré lestement, pourtant pas assez, car nous gagnions sur lui. Déjà nous n'en étions plus qu'à une portée de fusil. Il faisait force de rames ; c'était en vain : nous approchions toujours.

Il était évident qu'il tâchait de nous conduire sous le feu de son brick qui n'aurait pas manqué de nous régaler du boulet d'avertissement ; mais en ce moment, le brick avait porté sa bordée au large, et, mangés comme nous étions par la terre, il ne pouvait voir ce qui se passait. La question demeurait donc entre nos deux chaloupes. La nôtre avait l'avantage de la légèreté ; restait à savoir si elle aurait la force.

Bientôt nous fûmes bord à bord. Les anglais firent mine de se défendre, mais nous étions chez nous, ce qui donne toujours une certaine assurance.

Armés jusqu'au dents, mes hommes sautent à l'abordage. Nous allions taper, quand l'officier anglais fit signe qu'il voulait parler. Je lui dis que je ne l'écouterais qu'à terre, et que, de gré ou de force, j'allais l'y conduire. Il répondit qu'il irait, si je voulais laisser son embarcation et ses marins continuer leur route. J'y consentis. C'était le plus prudent, car nos prisonniers auraient pu s'apercevoir qu'ils étaient plus nombreux que nous. Il monta donc dans mon canot ; le sien gagna le large pour attendre le signal de venir le reprendre, signal qu'ils ont pu attendre longtemps, comme vous allez le voir.



Le cotre des douanes françaises, dont on parle dans ce récit est basé à Morlaix, et s'appelle le « Voltigeur » il est sensiblement du même type que celui qui est présenté sur cette gravure

Nous ramâmes vers le port. Mon intention était, lorsque nous serions à terre, d'envoyer mon officier au commissaire de marine pour qu'il pût s'expliquer avec lui, car l'infraction qu'il avait commise concernait moins les douanes que la police maritime ; mais j'avais compté sans mon hôte, et une réception que je ne prévoyais pas nous attendait à terre.

L'officier, homme de moyen âge et d'assez bonnes manières, satisfait de ce que son embarcation et son équipage n'avaient pas été retenus, semblait avoir pris son parti.

L'ayant invité à déjeuner, j'avais fait diriger mon canot sur le point le plus rapproché de l'hôtel. A mesure que nous longions les smogleurs amarrés au quai, je m'aperçus qu'en reconnaissant l'uniforme anglais, les capitaines s'empressaient de masquer la poupe de leurs navires, et que les équipages, sautant à terre, se portaient en grand nombre vers l'endroit où nous devions débarquer. Ne voyant à ceci qu'un mouvement de curiosité, je n'y faisais pas grande attention.

Nous prîmes terre. L'Anglais me suivait, et je lui montrais le chemin, quand tout à-coup les smogleurs se mettent à grogner d'une manière toute particulière et qui ne n'eût paru cocasse si je n'avais pas vu pâlir mon officier.

Il veut rentrer dans le canot, mais un groupe lui coupe le passage, et nous voilà entourés de cette troupe de bandits dont les gestes me firent comprendre que ce n'était pas pour nous complimenter qu'ils étaient là.

Cependant, mes marins, voyant notre embarras, sautent sur le quai. Ils écartent les Anglais, et un peu en poussant, un peu en menaçant, ils parviennent à se frayer un passage, mais non jusqu'à nous qui étions au plus épais de la mêlée.

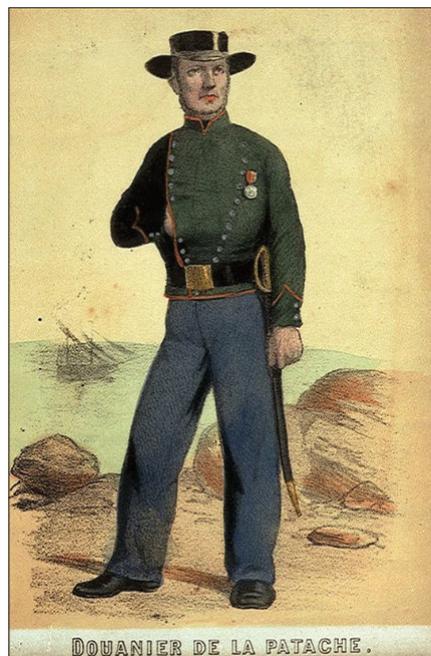
Sans doute ce n'était pas à moi qu'en voulaient ces étrangers, et pourtant ma position n'en était pas meilleure. Je désirais sauver l'Anglais devenu mon hôte ; il se

tenait près de moi comme je lui avais recommandé, un bon tiers des coups de poings à lui destinés m'arrivaient par ricochet, et je vous réponds que les poings anglais sont durs.

Mes hommes parvinrent enfin à nous dégager, et nous gagnâmes l'hôtel où je fis prestement entrer l'officier. J'espérais qu'on nous y laisserait en repos ; je me trompais encore ; les smogleurs nous y suivent, et leur nombre s'augmentant de toute la canaille du pays, il se forme devant la porte un rassemblement formidable.

*Marin des Douanes Françaises armant
une patache au XIX^{ème} siècle*

D'instant en instant, la question se compliquait, car dans de telles situations, plus on est, moins on s'entend. Responsable de l'Anglais que j'avais amené là, il ne s'agissait pas de reculer : il fallait l'arracher à cette tourbe furieuse, et le sauver à tout prix.



Je descends, et je demande aux criards ce qu'ils veulent.

Un de leurs capitaines fait faire silence, puis me dit fort tranquillement qu'ils voulaient tuer l'officier, et qu'ils le tueraient certainement, parce que s'il retournait en Angleterre, il les ferait tous pendre ou conduire à Botany Bay ; ajoutant que, pour sauver un homme, je ne pouvais en sacrifier cent, et ruiner autant de familles, car leurs bâtiments aussi seraient confisqués ou sciés.

A ceci, je ne savais trop que répondre. Je leur dis, en anglais, qu'on allait interroger l'officier, et que si, en effet, il avait reconnu leurs navires, il serait pris des mesures pour qu'il ne puisse leur nuire.

Ils méditèrent un instant sur ces paroles, et pensèrent sans doute que c'était une promesse de faire fusiller notre homme sans retard, car ils parurent contents. Je crois même qu'ils se fussent retirés, si quelqu'officieux, comme il s'en trouve partout, ne leur avait pas expliqué qu'on ne fusillait pas si lestement en France, et qu'il faudrait du temps.

Ce n'était pas ainsi qu'ils l'entendaient. Le vacarme recommença de plus belle. Je voulus pérorer derechef, mais je ne pus jamais me faire écouter, et je vis que mes coquins s'apprêtaient à faire le siège de la maison. Pendant que ceci se passait, mon pauvre Anglais, qui connaissait de longue date la férocité de ces smogleurs, tous gens de sac et de corde, et qui ne doutait pas qu'ils ne le hachassent s'ils arrivaient jusqu'à lui, faisait piteuse mine. Ce n'était pourtant pas un poltron, tant s'en faut ; mais en vérité, on aurait eu peur à moins, et l'aspect de ces bêtes féroces gorgées de gin, leur poings fermés, leur bouche écumante, leur yeux hagards ou rouge de sang, avait quelque chose d'effrayant.

Je me souvins que l'auberge avait une porte de derrière. Je dis à l'hôte de faire atteler une voiture couverte que je lui connaissais. Heureusement qu'elle était là, et le cheval aussi ; elle fut bientôt prête. On y fit monter l'Anglais enveloppé d'une blouse de roulier,

et tandis que sur le devant nous amusions l'ennemi, il fila droit sur Saint-Pol, avec mon cavalier à côté de lui.

Il s'agissait maintenant de nous débarrasser du rassemblement : c'était chose essentielle et non moins délicate, car en s'apercevant que la proie leur échappait ils étaient gens à démolir la maison et çà assommer ceux qui étaient dedans.

Dès le commencement de la scène, j'avais donné l'ordre de réunir tous les hommes disponibles de la brigade de Roscoff et de celle des environs, mais ils n'arrivaient pas. Enfin leur tambour se fit entendre ; ils parurent bientôt. Quelques hommes de bonne volonté s'étaient joints à eux, et soit que cette force respectable imposât aux assaillants, soit qu'ils ne fussent un peu dégrisés, je m'aperçus qu'ils étaient plus calmes.

Alors je fis ouvrir les portes, et je permis aux capitaines d'entrer. Quand ils y furent tous, je leur dis qu'ils avaient fait du bruit pour rien ; que l'officier était parti ; qu'on allait le mettre en prison à Morlaix, et que s'il retournait en Angleterre, on exigerait une caution ou sa parole qu'il ne les dénoncerait pas. J'ajoutai qu'entouré comme il l'était, il n'avait pu lire le nom d'aucun bâtiment. La vérité est que le pauvre homme n'y songeait guère.

Les capitaines sortirent pour dire ceci aux équipages. Quelques-uns grognèrent encore, mais ce fut le petit nombre ; bref tous ces ivrognes s'en furent cuver leur eau de vie, et moi j'allai mettre des compresses à mes plaies.

Je vais, à Saint-Pol, rejoindre mon officier. Je l'emmènerai à Morlaix quand la marine l'aura interrogé. Je pense que c'est au consul de sa nation qu'il doit être remis, et que notre ambassadeur à Londres aura à porter plainte au gouvernement Anglais pour cette infraction aux traités existants. Il faut un exemple : si l'on tolère que les croiseurs nous canonnent en temps de paix et sonde les passes de nos ports, il n'y a pas de raison pour qu'ils n'établissent pas la traite chez nous, et n'enlèvent nos paysans pour remplacer les nègres de leurs colonies

Notes

« Petit glossaire, traduction de quelques mots financiers, esquisses de mœurs administratives » par Jacques Boucher de Perthes_1835.

Jacques Boucher de Crèvecœur de Perthes, fils du Directeur des Douanes à Abbeville devient à son tour Inspecteur des douanes responsable de la principalité de Morlaix de 1816 à 1824, talentueux écrivain, il finit sa carrière au même poste que son père à Abbeville puis devient un expert de l'étude de la préhistoire.

En 1807 la principalité des douanes de Morlaix est importante, elle s'étend de la rive droite du Trieux, de Pontrieux à Lézardrieux (Côtes d'Armor) jusqu'à l'Aberwrac'h (Finistère) couvrant 470km de côtes (85 lieues) disposant d'une flottille de pataches des douanes composée de trente cotres, lougres et canots armés, avec un effectif total de six cent douaniers terrestres et maritimes.

Boucher de Perthes connaît bien également le littoral du Nord de la France, ou il a également été affecté. Ses récits sur les douanes françaises pendant le smoglage donnent un éclairage particulier sur le rôle des marins des douanes françaises à cette époque.

smogleurs (1)

Une brise légère de nord-est murmurait dans les bouquets de sapins qui couvraient les hauteurs de Brighton. Vers l'intérieur, les immenses bruyères du comté de Sussex courbaient par ondulations leurs têtes fleuries comme les flots dorés d'un lac au premiers rayons du soleil. Du côté de la mer, au pied de cette roche calcaire qu'ombrageaient ces touffes d'arbres isolés, s'étendait la délicieuse ville de Brighton, avec ses rues en pente rapide, où pullulent des balcons si artistiquement dessinés en fil de fer, qu'on les prendrait pour les croisés mauresques de l'Alhambra. Au milieu du Boulingrin, le clocher de l'église, bâti en pyramide gothique, découpait ses contours gracieux sur l'azur de l'Océan. La jetée de fer, lancée au milieu des vagues et soutenue par d'énormes chaînes scellées dans le roc, semblait se balancer sur les eaux transparentes de la Manche. Le long des promenades qui suivent le long de la mer, des tilburys roulaient au galop ; on voyait au milieu de ces chars légers, caracoler des cavaliers élégants et des dames en habits d'amazone ; on apercevait aussi les officiers avec leurs brillants uniformes, pendant que sur la plage, la musique militaire, environnée de groupes de curieux, exécutait les airs nationaux. Mais ce qui variait l'aspect solennel de cette mer imposante, d'un ciel uniforme, et de cette masse de maisons enlacées dans une guirlande de balcons en ogives, c'étaient les clochers pointus, les aiguilles dorées, les flèches et les pyramides chinoises qui surgissent à l'envi des toits du magnifique palais des rois d'Angleterre.



*Brighton et sa jetée en fer, en deuxième plan 1824
(peinture figurant aux archives municipales)*

Une multitude de canots voguait le long du rivage, parmi une flottille de yachts avec leurs voiles bizarrement découpées, de péniches que les matelots faisaient voler à coups d'avirons, de yoles pavoisées de banderoles flottantes et de pavillons aux

brillantes couleurs.. Les bruits lointains de cette ville joyeuse et animée, confondus avec le mugissement régulier de la vague sur une plage de sable, se mêlaient encore sur le sommet de la colline au bruissement des sapins, et il y avait dans ce murmure des deux éléments, comme un accord de deux voix puissantes qui trouvaient un écho dans une âme mélancolique.

Au pied de ces sapins un homme se tenait immobile, les yeux fixés sur la haute mer, dans l'attitude d'une profonde attention, qui ne paraissait cependant pas excitée par le spectacle que nous venons de décrire. Sa veste et son chapeau ciré annonçaient un marin. Il dirigeait d'un point à l'autre de l'horizon, une de ces lunettes dont on a coutume de se servir à la mer. A mesure qu'un navire paraissait, son regard perçant en suivait quelques minutes l'allure et les agrès, puis il murmurait à voix basse : « Voiles carrées et trois mâts ; à sa dunette élevée, c'est un vaisseau de la compagnie des Indes. Et cet autre qui fuit vent arrière, avec ses bonnettes basses balayant la mer comme la queue d'un requin, ce n'est pas encore lui. – Ho ! Hé ! André ! (Et du haut du sapin qui l'ombrageait, la voix d'un enfant placé en vigie sur la branche la plus élevée, répondit à cet appel avec la soumission d'un mousse au commandement de son capitaine. « Que vois-tu là, dans la direction de la grande pagode, au-dessous de ce nuage au sud-ouest ? Est-ce l'aile d'une mouette ou le pavillon d'un croiseur ? » Et sans attendre la réponse, le marin considéra avec une attention toujours croissante le point blanc qu'aucun œil humain, outre celui d'un contrebandier, n'aurait pu découvrir à une pareille distance. –Hem ! C'est cela ; des focs aussi pointus que le bec d'un courlis, et le nez dans le vent comme un souffleur pendant le calme ; c'est bien cela. –Allons, André, en avant ! Si le loup de mer chasse de ce côté, il peut courir bord sur bord, et demain la cargaison sera sous les rochers de Dieppe, malgré tous les croiseurs du roi et les douanes françaises ou jamais smogleur anglais n'aura su son métier. »

Au lieu de suivre le sentier qui conduisait à la ville, le marin passa sur la droite, laissant à quelques pas de lui les dernières maisons du faubourg, la chapelle ruinée et son cimetière rempli d'herbes sèches, au milieu desquelles s'élevaient çà et là des pierres grises qui marquent les tombes, les croix de marbre, les monuments chargés d'inscriptions et de couronnes flétries. L'enfant avait peine à suivre son compagnon à travers les bruyères ; mais, soit que la crainte involontaire que lui inspirait cette solitude du séjour de la mort lui fit hâter le pas, soit tout autre motif, il se tint toujours le plus près possible du marin qui le précédait. Non loin du rivage, et à deux milles environ de la ville, dans une anse profonde où se brisaient les dernières vagues de la marée montante, le contrebandier approcha un sifflet de sa bouche, et, au même instant, une douzaine de têtes sortirent des dunes, paraissant avec précaution hors de leurs tanières, comme on voit dans les prairies de l'Arkansas et du Missouri les chevreuils allonger leurs museaux au-dessus des herbes quand le chasseur indien imite, en soufflant entre ses doigts, le gémissement d'un faon qui appelle sa mère.

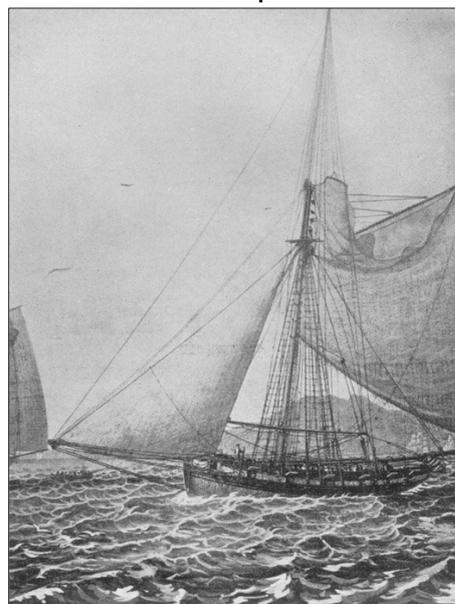
Le lieu que les contrebandiers avaient choisi pour se mettre à l'abri des poursuites était, comme nous l'avons dit, une baie avancée, et à la fois si basse, que les plus petites chaloupes pouvaient seules y entrer ; et la mer, en se retirant, les abandonnait sur un lit de sable fin, qui couvre la côte depuis l'embouchure de l'Adur, à Shoreham, jusqu'au environs de Douvres. Leur hutte était formée d'espars, de gaffes et d'avirons recouverts en toiles goudronnées, et les objets de contrebande, enterrés dans le sable, n'en sortaient que pour charger les embarcations.

Il avait d'abord été résolu d'attendre la nuit pour mieux éviter la rencontre du sloop de guerre qui croisait entre Dieppe et Brighton ; mais, d'après les observations du

capitaine, il s'était avancé directement dans le nord, et devait se trouver tout à fait hors de vue.

La marée monte rapidement dans le canal étroit qui sépare la France de la Grande-Bretagne. Chaque vague qui expirait sur la plage approchait plus près de la chaloupe des smogleurs. D'abord les flacons d'écume, puis les lames tout entières vinrent effleurer sa quille ; peu à peu elle s'élevèrent autour des flancs effilés de la barque, les mâts commencèrent à s'ébranler des secousses de la vague. Dès qu'elle fut soulevée par les flots, elle se balança en tournoyant sur l'ancre qui la retenait au rivage. Chacun monta à bord ; les gaffes et les espars reprirent leur place sur le pont. Alors on vit la chaloupe, appuyée par une brise soutenue, s'incliner de plus en plus sur la mer, redresser avec grâce la tête de ses mâts, puis enfin obéissant à l'impulsion simultanée des deux voiles, décrire son sillon d'écume en bondissant avec ce murmure qui résonne si agréablement à l'oreille du marin, et constitue ce bien être inexprimable, cette joie intime qui fait le charme de la navigation.. Les curieux appuyés sur la rampe de la jetée de Brighton, auraient eu peine à distinguer l'embarcation volant sous ses deux voiles toutes gonflées, et qui disparaissaient rapidement avec leur teinte sombre de goudron, semblable à un bois flottant, débris de quelque naufrage. Vers le nord, marchait aussi à angle droit, de manière à couper la route aux contrebandiers, un sloop armé de pierriers et d'une pièce à pivot, voguant aussi vent arrière, ses deux focs masqués par une voile de tréou : La brigantine, vue par le côté, décrivait un vaste croissant, et le léger navire roulait majestueusement sur les lames précipitées de la Manche, avec la rapidité et l'impatience d'un croiseur qui cherche sa proie. Il eut été difficile de savoir au juste le point où les deux bâtiments devaient se rencontrer ; car la manœuvre inquiète de la chaloupe, qui laissait arriver de plus en plus vers le sud, indiquait que ceux qui la montaient eussent désiré éviter l'entrevue. Mais le sloop était là, suivant leurs pas comme une ombre, et chaque impulsion nouvelle que le gouvernail imprimait à la chaloupe était répétée par le pilote du croiseur.

C'était le moment décisif : un silence profond régnait à bord des contrebandiers, dont le chef avait reconnu la présence inattendue d'un ennemi qu'il croyait si loin ; mais fortement appuyé à la barre, il suivait toutes les manœuvres du sloop comme un cavalier habile sent sous ses genoux le moindre mouvement du coursier qu'il dompte. Tout à coup le croiseur mit en travers : ses focs, dirigés dans le lit du vent, s'agitaient en frappant les poulies de leurs écoutes sur l'avant du navire ; la voile carrée, rejetée sur le mât, et carguée à moitié pour faciliter la manœuvre, et le capitaine, s'élançant sur les haubans, afin de mieux distinguer l'intérieur de l'embarcation suspecte, saisit son porte-voix. « O hé ! De la barque ; qui êtes-vous ? » - « Pêcheurs de Dieppe », répondit le pilote avec un accent normand affecté, « pêcheurs de Dieppe ! » - « Le nom de la barque ? » - « L'Eclipse » répondit la même voix. - « Feu ! Et coulez les contrebandiers ! » Cria le capitaine du sloop en sautant sur le pont : ce sont des imposteurs ; l'Eclipse a coulé hier sur la barre de Calais ; pointez dans les voiles et démâtez. »



*Cotre des douanes anglaises « WICKHAM »,
Capitaine John Fullarton,
peinture collection Dr Robertson- Fullarton.jpg*

L'ordre fut promptement exécuté ; mais les intrépides matelots de la chaloupe avaient tourné vent arrière, n'offrant plus au canon du sloop que l'étroite largeur de leur embarcation. Le boulet arracha l'aviron des mains d'un des matelots, coupa un hauban du bas-mât, et, ricochant sur la tête des vagues comme un poisson volant, alla tomber à cent pas en avant du Beupré. Alors commença une chasse acharnée. Le smogleur avec ses voiles hautes et pointues tournées des deux côtés en dehors du pont, aidé de ses six avirons, volait sur l'Océan avec la rapidité d'un yacht de Londres que le courant emporte sous le pont de la Cité.

Le sloop, de son côté, poussé par son immense brigantine et les voiles groupées au sommet de son mât incliné en arrière, suivait de près l'objet de sa chasse.

On eût dit, à chaque fois qu'il courbait une vague sous son taillemer, que d'un bond il allait dévorer la frêle embarcation ; mais, peu à peu, le vent tombait, le soleil disparaissait derrière les brumes de l'île de Wight, colorant ça et là les plus hautes lames de la Manche ; les lourds avirons du croiseur tombaient dans le flanc des vagues endormies avec un bruit sourd auquel ne répondait que faiblement le sillage de la proue, tandis que les hardis contrebandiers filaient toujours, pleins d'ardeur, encouragés par la voix du chef et la vue de leur ennemi, qui commençait à ralentir sa marche. Les étincelles scintillaient sous la quille, comme l'éclair jaillit sous le pied d'un cheval au galop ; et les petites voiles du navire armé, plus élevées que celles de la chaloupe, ressemblaient seules l'haleine éteinte de la brise du soir, qui les gonflait en passant, puis elles retombaient flasques et ridées.

C'était l'heure où la fumée du charbon, s'élevant au-dessus des villes anglaises comme un dais de vapeurs, s'y balance jusqu'à ce que la rosée de la nuit ou le souffle du matin la chasse vers l'occident ou la dissolve dans l'air. C'était le calme du soir où les agrès gémissent, les canons roulent sur l'entrepont : depuis la pomme du perroquet jusqu'au fond de la cale, tout crie et soupire à bord des grands vaisseaux. Cependant les contrebandiers conservaient leur avantage, et l'imprudent croiseur les chassait toujours, quoique de loin, marchand au hasard ou à peine guidé par le feu qui brillait à l'extrémité du phare de Brighton. Une brise passagère vint à rider la surface de la mer, et enfla les voiles toujours hissées du sloop. La chaloupe feignit alors de ralentir sa marche ; mais un boulet de canon brisa cette fois le grand mât, et sa voile, en lambeaux, couvrit le pont comme un drap mortuaire.

« Maintenant à votre tour, les limiers, cria le patron du smogleur, en sondant à l'avant de sa barque ; il en est temps. Comment trouverez-vous le fond de la baie ? » Le sloop heurta alors un roc à fleur d'eau, avec une telle violence, que la pointe du mât trembla comme la chaîne d'une ancre que le courant raidit et fait vibrer. Puis un « hurra ! » Parti de la chaloupe des contrebandiers : sortant victorieux du labyrinthe d'écueils où ils avaient attiré le croiseur pour l'y perdre, ils disparurent vers la haute mer.



*Petits sloops anglais de 1802,
Gravure de William Henri Pyne (National Maritime Museum)*

Au point du jour, ce sloop si brillant, avec ses canons de cuivre, ses sabords peints en rouge, son pont aussi luisant qu'un parquet de mosaïque, n'offrait plus que le triste aspect d'un navire naufragé. Le mât, qu'il avait fallu couper pour relever le bâtiment, était renversé à la traîne ; les voiles et les cordages pêle-mêle sur le pont ; les chaloupes étaient employées à porter à la côte ce qui pouvait être sauvé de cette horrible catastrophe. La violence du courant menaçait encore d'entraîner ces débris au large ; car le sloop avait échoué sur des rocs aigus qui font tourbillonner les eaux de l'Adur à son embouchure, et le capitaine, en élevant un pavillon pour faire signal aux pêcheurs de venir à son secours, pouvait apercevoir, à une distance de dix milles, deux voiles brunes, appartenant à une barque dont la coque avait disparu à l'horizon : c'était celle des contrebandiers, qui gagnaient paisiblement les côtes de France.

(1) D'après un article anonyme publié dans « France Maritime » en 1836