



HAL
open science

Les douaniers français et la côte atlantique (1926-1946)

Anne Le Suun

► **To cite this version:**

Anne Le Suun. Les douaniers français et la côte atlantique (1926-1946). Histoire. Nantes Université, 2024. Français. NNT : 2024NANU2007 . tel-04824913

HAL Id: tel-04824913

<https://theses.hal.science/tel-04824913v1>

Submitted on 7 Dec 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES DOUANIERS FRANÇAIS ET LA COTE
ATLANTIQUE (1926-1946)

À mon grand-père,

Yvon Le Suün

Remerciements

Ce travail, en premier lieu, n'aurait pas été possible sans la confiance et le soutien de mon directeur de thèse, Stanislas Jeannesson. Il figure parmi les premières personnes à avoir vu et cru au potentiel que pouvaient représenter des recherches historiques sur l'histoire de l'administration des douanes. Dès 2018-2020, il avait accepté d'encadrer mon mémoire de master à Nantes Université puis avait soutenu ma candidature à un contrat doctoral. Je le remercie chaleureusement pour ses indications, sa disponibilité et son écoute qui furent, dans les derniers mois de cette thèse, très précieux. Je tiens également à remercier Michel Catala et Arnaud-Dominique Houte qui ont aimablement accepté d'intégrer mon comité de suivi de thèse. Leurs conseils et leurs orientations ont permis de la faire cette thèse. Mes remerciements vont également à Bruno Marnot, Françoise Taliano, Michel Catala et Arnaud-Dominique Houte pour m'avoir fait l'honneur d'être membres de mon jury.

Cette thèse a aussi été rendue possible grâce au soutien financier de la région Pays-de-la-Loire, Nantes Université ainsi que de l'école doctorale Sociétés, Temps, Territoires (STT). Durant ces quatre années de thèse, j'ai eu la chance de bénéficier d'un environnement de travail confortable au sein du CRHIA. Je remercie tout particulièrement Sacha Crusson, ingénieure d'études, pour son accueil lors de mon arrivée dans le laboratoire et avec qui j'ai eu la chance de partager des moments conviviaux. Mes remerciements vont également à Aurélie Cloarec, gestionnaire financière du laboratoire, et Marie Boiscommun, qui a succédé à Sacha Crusson, ainsi qu'aux deux bibliothécaires du CRHIA, Nathalie Vaillant et Soazig Le Clerc, pour leur accueil chaleureux. Je remercie les enseignant·e·s du département d'Histoire à Nantes que j'ai côtoyés lorsque que j'étais chargée de TD. J'exprime également ma gratitude à mes collègues doctorants et aux membres du conseil scientifique du laboratoire, parmi lesquels son président

Éric Schnakenbourg. J'ai eu moi-même la chance d'y siéger pendant deux années comme représentante des doctorants, aux côtés de Nathan Rousselot puis de Zélie Baud.

Ce travail reposant sur un corpus documentaire important, cette thèse n'aurait pas pu être possible sans le travail du personnel des différents centres d'archives que j'ai visités. J'adresse des remerciements tout particuliers aux conservateurs du Service des Archives Économiques et Financières (SAEF) se sont employés à rendre mon travail facile et efficace. J'exprime également toute ma gratitude à Sandrine Faure, chargée des ressources documentaires au musée national des douanes situé à Bordeaux, pour sa gentillesse et sa disponibilité. J'adresse des remerciements au bureau de l'association pour l'histoire de l'administration des douanes ainsi qu'à son président, Bruno Collin pour son soutien et son écoute lors de mes différents projets scientifiques. Mes pensées sont également adressées à Roland Giroire qui, dès le master, a régulièrement pris des nouvelles des avancées de ma recherche et m'a partagée les siennes. Enfin, je remercie André Lucot et Jacques Péneau avec qui j'ai eu le plaisir d'échanger et de partager mes projets que mettaient en lumière cette administration méconnue.

Un dernier mot revient à mes proches. Tout d'abord, je remercie l'ensemble du bureau d'Olon, société d'histoire locale sablaise dont je suis secrétaire. Alors un grand merci à Priscilla, sa présidente, Yanice, Anton, Louise, Frédéric, Ghislaine et François. J'adresse également ma profonde gratitude à Hervé Retureau, son ancien président, car sans son soutien et ses recommandations, lors de la préhistoire de mon sujet de master, cette thèse n'aurait sûrement pas vu le jour. J'exprime une reconnaissance éternelle à mes parents, Alain et Mireille, qui ont toujours été à mes côtés lors de cette aventure doctorale. Merci à eux d'avoir passé de longues heures à relire mon travail et à ma maman, passionnée de généalogie, pour son aide dans l'établissement des fiches individuelles. Leur confiance en mes capacités m'a fait avancer plus qu'ils ne peuvent l'imaginer. J'exprime ma gratitude à mes proches et ma famille ; ma

grand-mère, mes oncles et tantes, et mes cousins, Fabien, Dylan et Sarah. Bien que ne comprenant pas toujours ce qu'impliquait une thèse de doctorat, ils ont toujours été à mes côtés pour me soutenir et m'encourager. J'ai également une pensée émue pour mes grands-parents paternels, Yvon et Lucette, qui m'ont quitté lors de cette thèse. Enfin, un immense merci à mes deux meilleures amies, Claire et Élise, qui m'ont accompagnée durant toutes ces années de recherches et m'ont permis de sortir de l'isolement que de nombreux doctorants expérimentent un jour.

Liste des principaux sigles et abréviations

utilisés

AD : Archives départementales

AHAD : Association pour l'Histoire de l'administration des Douanes

AM : Archives municipales

AN : Archives nationales

CGT : Confédération générale du travail

CGTU : Confédération générale du travail unitaire

SAEF : Service des archives économiques et financières

SNAP : Syndicat national des agents de contrôle d'assiette et de perception des douanes

SNDA : Syndicat National des douanes actives de France et des Colonies

SNDC : Syndicat des agents de contrôle du service actif des douanes

Sommaire

Introduction	8
Première partie : Être douanier sur la façade atlantique (1926-1946).....	32
Chapitre 1 : Les douaniers : approche prosopographique	34
Chapitre 2 : La culture douanière	85
Chapitre 3 : Les figures de l'ombre : être une femme dans l'administration des douanes.	130
Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946).....	170
Chapitre 4 : Des missions hétérogènes	173
Chapitre 5 : Moderniser l'administration des douanes	223
Chapitre 6 : Le syndicalisme douanier sur la façade atlantique	261
Troisième partie : L'évolution du métier à l'épreuve des guerres (1936-1946)	309
Chapitre 7 : Une adaptabilité aux événements	311
Chapitre 8 : Les douaniers français face à l'Occupation	362
Chapitre 9 : Le parcours des douaniers retirés du littoral atlantique	409
Chapitre 10 : De la Libération à la restructuration de l'administration des douanes	455
Conclusion générale	509
ANNEXES.....	518
Table des illustrations.....	710
Table des graphiques	714
Table des tableaux	716

Index des noms de lieux	717
Table des matières	725

Introduction

« Bordeaux et Nantes sont les deux seuls ports importants du littoral, dans le ressort de la quatrième division d'inspection [des Finances]¹. »

Ces lignes correspondent au constat que tire l'inspecteur général des Finances en tournée dans les services des douanes sur la façade atlantique en 1930. Ces déclarations témoignent du déclassement de l'administration des douanes aux frontières maritimes, sur la façade atlantique en particulier. Ce processus s'inscrit dans une démarche amorcée dans les années 1920, qui prône la rationalisation et la régionalisation des compétences territoriales des administrations françaises. Les réductions successives du nombre des fonctionnaires des douanes, résultant de cette politique, interviennent paradoxalement à un moment d'accroissement considérable des missions douanières. L'administration est contrainte de compenser cette diminution par la plus grande mobilité des unités de surveillance et par l'emploi de moyens modernes. C'est ce processus particulier qui caractérise mes recherches depuis mon master recherches à l'université de Nantes, au cours duquel j'ai étudié l'évolution de l'organisation douanière sur les frontières maritimes entre 1905 et 1945, à travers l'exemple du département de la Vendée, jusqu'à cette thèse². Les notions de modernisation et de mobilité réapparaissent dans les services extérieurs douaniers après la Seconde Guerre mondiale. À cette période, l'administration doit répondre à de nouvelles problématiques : reconstruire ses fondations tout en dénouant les difficultés de recrutement.

Au XIX^e siècle, la succession rapide des régimes politiques provoque invariablement des réorganisations de l'administration des douanes et des fluctuations de personnel, en particulier aux frontières maritimes. Au sein de la direction de La Rochelle notamment, le département de la Vendée est l'objet de toutes les attentions de la part du gouvernement et de l'institution³. La Troisième République est une période importante pour l'administration des douanes ; ses activités se diversifient et se multiplient. La « vieille douane », comme l'aimaient

¹ Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

² Anne Le Süin, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée (1905-1945)*. Mémoire sous la direction de Stanislas Jeannesson, Nantes, Nantes Université, 2020, 288 p.

³ Henry Dhumeau, « De l'Empire à la Restauration dans la direction des Douanes de la Rochelle », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 56, 2015, p. 4-34.

à l'appeler les agents au cours du XIX^e siècle, est amenée à subir une profonde restructuration. Plus largement, il s'agit d'une période clé de l'histoire de France, où naissent des structures politiques et sociales qui détermineront le XX^e siècle⁴. Les changements de politique douanière, par rapport au libre échangeisme du Second Empire et la libération de la parole donnent naissance à un mouvement de revendications qui s'épanouit dans la jeune presse corporative et administrative puis dans les amicales des douanes. Au XX^e siècle, pour renouveler une administration « ancrée dans le passé⁵ » le gouvernement adopte un ensemble important de réformes. Le statut des douaniers, teinté de conservatisme, n'est plus en phase avec son époque. Les agents ne sont d'ailleurs pas étrangers à l'entrée dans la modernité de leur institution⁶. Bien que la période allant de la fin du Second Empire aux premières années de la Troisième République constitue une importante période de transition, la Première guerre mondiale représente une vraie rupture dans la constitution de l'administration des douanes.

Cadrage du sujet

Notre thèse débute par l'année 1926, qui fut marquante pour l'organisation et ses agents, principalement aux frontières maritimes. Dans les années 1920, l'organisation structurelle de l'administration des douanes est presque inchangée depuis sa fondation en 1791. Elle dépend des institutions financières du ministère des Finances et ses bureaux sont situés à Paris. Les agents travaillant dans cette administration centrale, sous la direction d'un directeur général, sont répartis entre neuf bureaux⁷ dont chacun a ses attributions propres. À côté de ces services centraux, la Douane est composée de services extérieurs qui comprennent 26 directions régionales, en 1926⁸. Parmi celles-ci, treize sont d'essence terrestre et treize maritimes. Les

⁴ Arnaud-Dominique Houte, *Le Triomphe de la République, 1871-1914*, Paris, Seuil, coll. La France contemporaine tome 4, 2014, 462 p.

⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1986, p. 84.

⁶ Voir les travaux de Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ? *Le douanier et son statut d'après la presse professionnelle sous la Troisième République (1870 – 1914)*, Mémoire sous la direction de Jean-Noël Luc, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2014, 276 p.

⁷ Bureau central et du personnel ; tarif et conventions du commerce ; navigation, admissions temporaires, colonies ; statistique commerciale ; régimes spéciaux ; service générale (frontières de terre), service général (ports et côtes) ; contentieux ; comptabilité et matériel.

⁸ Alger, Bastia, Bayonne, Besançon, Bordeaux, Boulogne, Brest, Chambéry, Charleville, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Lille, Marseille, Metz, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Paris, Paris-SRFD, Perpignan, Rouen, Saint-Malo, Strasbourg, Valenciennes.

brigades et bureaux du premier bureau central, dit des « frontières de terre », sont implantés tout au long des frontières séparant la France de ses pays voisins (L'Espagne, la Belgique, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse, le Luxembourg, l'Andorre et Monaco). Les postes situés le long de la frontière maritime – frontière qui nous intéresse pour cette étude – dépendent du deuxième bureau dit des « ports et côtes ». Ce dispositif douanier suppose une double surveillance ; la première à terre, qualifiée de rayon terrestre, et la deuxième en mer, appelée rayon maritime⁹. En juillet 1926, la constitution du cabinet Poincaré conduit à privilégier une certaine rigueur en matière d'économie. Ainsi le gouvernement est « autorisé à procéder par décrets jusqu'au 31 décembre 1926 à toutes suppressions ou fusions d'emplois, d'établissements ou de services¹⁰ ». Tous les départements ministériels sont alors sommés de mettre sur pied des projets de réforme. S'appuyant sur des recommandations antérieures, le directeur général des douanes présente au président du Conseil, qui possède aussi le portefeuille des Finances, un projet reposant sur trois séries de mesures portant sur l'organisation et le fonctionnement de l'administration, qui sont rapidement votées par l'Assemblée Nationale. La première modifie les conditions de perception de l'impôt sur les sels récoltés dans les marais salants. Cette décision conduit à la suppression immédiate des directions régionales des douanes de Montpellier et de La Rochelle et à la réaffectation des agents concernés dans les directions voisines. La deuxième mesure concerne les conditions de dédouanement des marchandises importées et exportées. L'objectif est d'obtenir une simplification des formalités pesant sur le commerce et l'allègement du travail des douaniers. Enfin, la troisième modification porte sur les modalités de la surveillance exercée par le service actif. Cette simplification doit permettre de réduire les effectifs, principalement à aux frontières maritimes¹¹. On estime qu'entre 1926 et 1928 « l'effectif des fonctionnaires des services extérieurs de la Douane [a subi] une diminution de 10,50 %¹² ». C'est donc cette réforme d'envergure qui constitue le point de départ logique de cette étude. Cette dernière s'achève aux derniers jours de décembre 1946. Ce choix permettra de clôturer la thèse avec l'évocation de l'épuration administrative qui atteint le personnel des douanes. C'est surtout l'occasion d'évoquer l'application et les conséquences d'une autre réforme importante qui intervient le 31 décembre 1945 : la suppression de l'impôt sur le sel. Enfin, le 26 février 1946,

⁹ Michel Boyé, *La douane et la mer : la mer sous surveillance*, Catalogue d'exposition (Bordeaux, Musée National des douanes, 1994), Bordeaux, Musée National des douanes, 1994, p 3.

¹⁰ Décret-loi du 10 septembre 1926.

¹¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 236.

¹² *Id.*

le Conseil des ministres décide de « fermer la frontière [espagnole] au trafic à partir du 1^{er} mars 1946, à zéro heure¹³ ».

L'espace géographique défini pour réaliser cette thèse est la façade atlantique. L'Organisation hydrographique internationale (OHI) détermine la limite géographique théorique entre l'Atlantique (espace appelé mer celtique) et la Manche suivant une ligne joignant l'île Vierge (commune de Plouguerneau) à Land's End (Cornouailles). Le choix des limites spatiales s'est donc fixé autour d'une zone comprise entre la brigade de Plouguerneau (Finistère) à celle de Béhobie (Pyrénées-Atlantiques). Cette recherche concerne aussi les grands ports de l'Atlantique comme Nantes et Bordeaux. L'approche régionale retenue – le littoral atlantique – se justifie par l'organisation spécifique et les perturbations subies par l'administration des douanes dans l'entre-deux-guerres. Elle se comprend aussi par l'instauration en avril 1941, par les autorités allemandes, d'une zone côtière interdite de la Bretagne à la frontière espagnole et par l'édification du Mur de l'Atlantique, qui affecte profondément le travail des douanes et confère une importance stratégique nouvelle à la région. La métaphore de la façade, qui s'emploie généralement pour les lieux tournés vers l'extérieur, désigne également dans le cadre de notre recherche les lieux « de contact ». Le choix de ce terme permet d'intégrer des dynamiques largement empreintes des fonctions frontalières. Une façade maritime se définit comme une bande de quelques dizaines à plusieurs centaines de kilomètres de large vers l'intérieur à partir du littoral. Cet espace, avant tout fonctionnel, est composé d'un ensemble de ports faisant interface entre un avant-pays maritime et un arrière-pays terrestre. Cette thèse est par ailleurs le prolongement d'un mémoire de master consacré à l'étude de la Douane aux frontières maritimes à travers l'exemple du département vendéen¹⁴.

¹³ Anne Dulphy, *La politique de la France à l'égard de l'Espagne de 1945 à 1955 : entre idéologie et réalisme*, Paris, Direction des archives et de la documentation, Ministère des Affaires étrangères, 2002, p. 121.

¹⁴ Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée...*, *op. cit.*

Positionnement historiographique

« [Les douaniers] constituent, pour la période de l'Occupation, l'exemple même de « trou noir » dont l'historiographie française et la recherche universitaire ne sont pas avares. [...] Faute de synthèse, voire d'articles et de monographies, le rôle, l'attitude, les engagements des agents des douanes sont très difficiles à cerner¹⁵. »

Les recherches sur l'administration des douanes constituent une des lacunes de l'historiographie française, qui ne concerne pas uniquement la période de l'Occupation évoquée par Jean-Marc Berlière. Les travaux les plus remarquables en la matière sont ceux de Jean Clinquart. Cet ancien directeur interrégional des douanes a livré, depuis sa première parution en 1977, une histoire complète de l'administration des douanes en six volumes, de la Révolution française au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, ainsi que de multiples autres écrits et communications et plusieurs études régionales. Il est considéré aujourd'hui comme le pionnier des études sur la question et a ouvert un nouveau champ de recherche. La valeur scientifique de ses écrits repose en grande partie sur la nature et la grande diversité des sources qu'il a utilisées. Pour le dernier ouvrage de sa série, qui porte sur la période 1914 et 1940, il s'appuie sur la presse syndicale ainsi que sur des archives écrites conservées dans des centres d'archives départementaux¹⁶. Toutefois, Jean Clinquart n'aborde l'administration des douanes que sous l'angle institutionnel sans réellement faire l'histoire des douaniers ou seulement de manière indirecte. D'autres historiens – non universitaires – sont venus prolonger cette importante production. Les éditions *L'Harmattan* ont lancé une collection intitulée « Mémoire des Douanes », comptant aujourd'hui six titres différents. Des travaux ont aussi été dédiés à l'histoire des douanes en Corse¹⁷, en Bretagne¹⁸ ou encore dans le Pays de Buch¹⁹. Mais c'est essentiellement au sein des *Cahiers d'histoire des Douanes*, édités par l'Association pour l'Histoire de l'administration des Douanes (AHAD), que sont publiés, depuis plus de trente ans,

¹⁵ Jean-Marc Berlière, « Douanes et douaniers », dans Jean-Marc BERLIÈRE (dir.), *Polices des temps noirs : France 1939-1945*, Paris, Place des éditeurs, 2018, p. 249-252.

¹⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, *op. cit.*, avant-propos, p. XIII-XV.

¹⁷ Albert Laot, *L'histoire de la douane et des droits indirects en Corse de 1768 à nos jours*, Ajaccio, La Marge, 1987.

¹⁸ Albert Laot, *Contrebande et surveillance des côtes bretonnes*, Spézet (Finistère), Coop Breizh, 2009, 143 p.

¹⁹ Michel Boyé, *Gabelous en Pays de Buch, 1790-1914. Bassin et océan sous surveillance (Regards sur le pays de Buch)*, Arcachon, Société historique et archéologique d'Arcachon, 2000.

de nombreux articles sur le sujet. Le prix Jean Clinquart, créé en 2011 et décerné par l'AHAD, qui récompense les meilleurs travaux de master et de doctorat, a encouragé la multiplication et la valorisation des recherches sur l'histoire de cette administration. Le concours autobiographique « Mémoire des douanes » lancé au début des années 2000 et l'anthologie qui en découle²⁰, a permis d'attirer l'attention sur ce corps méconnu à travers le récit de ces principaux acteurs.

Pourtant, au cœur de ce « trou noir », les recherches scientifiques sur la Douane et le personnel qu'elle emploie renvoient à un ensemble important de courants historiographiques (histoire de l'administration, histoire économique, histoire des relations internationales, histoire maritime, histoire régionale, histoire sociale, etc.). Les travaux de Jean Clinquart s'inscrivent dans un renouveau de *l'histoire de l'État et de ses administrations* depuis une vingtaine d'années. Le fonctionnement des administrations a été longtemps délaissé par les historiens au profit d'autres courants historiques, celui des *Annales* en particulier. L'histoire des fonctionnaires connaît cependant un certain développement dans les années 1970, à la suite de l'abandon de « paradigme labroussien²¹ », qui privilégiait l'approche économique et sociale dans l'étude des mouvements ou des idées politiques. Toutefois, les douaniers sont encore victimes du sort réservé aux petits fonctionnaires de l'époque contemporaine, l'attention des historiens s'étant principalement focalisée sur les élites administratives²². À partir des années 1980-1990, les travaux sur les fonctionnaires ont connu un développement notable, principalement sous l'angle monographique²³. Cette dynamique se traduit également dans le nombre de thèses et de travaux de référence soutenus ou publiés ces dernières années. Ces différentes recherches conduisent à la publication d'études transversales²⁴. Le développement de ces études en histoire administrative pourrait également permettre les comparaisons entre les douaniers et d'autres corporations, la gendarmerie en premier lieu. La « culture de l'obéissance » décrite par Jean-François Nativité est en effet partagée par ces deux catégories de serviteurs de l'État, les gendarmes et les douaniers²⁵. Ces deux institutions ont cependant

²⁰ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 713 p.

²¹ Selon l'expression d'Antoine Prost dans *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil, 1996, p. 226.

²² Christophe Charle, *Les Élités de la République 1880-1900*, Paris, Fayard, 1987, 556 p.

²³ Citons notamment : Jacques et Mona Ozouf, *La République des instituteurs*, Paris, Le Seuil, 1992, 487 p. ; Dominique Bertinotti-Autaa, *Recherches sur la naissance et le développement du secteur tertiaire en France : les employés des PTT sous la Troisième République*, thèse de doctorat, Paris I, 1984.

²⁴ Jean Le Bihan, *Au service de l'État : les fonctionnaires intermédiaires au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 365 p.

²⁵ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, Paris, Fayard, 2013, 480 p.

figuré parmi les grandes absentes de l'historiographie²⁶. Après plusieurs travaux notables réalisés à la fin des années 1950 et au début des années 1960²⁷, plusieurs études françaises sur le maintien de l'ordre abordent le passé de la gendarmerie ces dernières décennies²⁸. Parmi ces historiens, Jean-Noël Luc, professeur émérite à Sorbonne Université, a publié de nombreux travaux sur l'histoire de la force publique²⁹. En 2006, avec Jean-Marc Berlière, il codirige la thèse d'Arnaud-Dominique Houte sur *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, qui est publiée l'année suivante aux Presses Universitaires de Rennes³⁰. Dans cette étude, ce dernier s'interroge sur l'identité des gendarmes et leurs relations avec le pouvoir politique. L'auteur aborde également les changements internes et structurels propres à l'institution entre 1830 et 1914. Depuis cette publication, les deux historiens travaillent régulièrement ensemble autour des questions de maintien de l'ordre³¹. Le personnel des douanes n'a cependant pas encore connu le même engouement que celui de la gendarmerie. Il s'agit très vraisemblablement d'une question de visibilité, ces fonctionnaires souffrent de l'image d'une profession en déclin voire désuète et qui n'a jamais eu bonne presse. Les deux corporations, douanières comme gendarmiques, sont toutefois susceptibles de convoquer les objets et les démarches de multiples champs historiographiques : histoire coloniale, histoire sociale et culturelle, histoire institutionnelle et administrative.

Comme dans le cadre de l'histoire de la gendarmerie, les travaux sur l'administration des douanes et ses fonctionnaires peuvent nourrir et compléter l'histoire des fonctionnaires sous Vichy et lors de l'épuration. Cette dernière a bénéficié du tournant « paxtonien » en 1974, dans lequel Robert Paxton a montré le poids de la haute administration dans le fonctionnement du nouveau régime³². L'historiographie des fonctionnaires sous Vichy³³ connaît dans le milieu des années quatre-vingt-dix un autre tournant plus fécond principalement à la suite de la

²⁶ Nous reprenons ici le constat souligné sur la gendarmerie par Jean-Noël Luc dans l'ouvrage qu'il a dirigé : *Histoire des gendarmes, de la maréchaussée à nos jours*, Paris, Nouveau Monde éditions, 2016, p. 26

²⁷ Louis Saurel, *La gendarmerie dans la société de la Seconde République et du Second Empire*, I. *La Gendarmerie*, 641 p. ; II. *Les gendarmes et leur vie*, 687 p. ; III-A et B. *La gendarmerie dans la population*, 1 266 p. ; V-VI. *Notes*, 452 et 356 p., La Sorbonne, 1957.

²⁸ Éric Alary, *L'histoire de la Gendarmerie. De la Renaissance au troisième millénaire*, Paris, Calmann-Lévy, 2000, 287 p. ; Jean-Noël Luc (dir.), *Histoire des gendarmes...*, *op. cit.*,

²⁹ Jean-Noël Luc (dir.), *Histoire de la maréchaussée et de la gendarmerie : Guide de recherche*, Paris, Service historique de la gendarmerie nationale, 2004, 1105 p. ; Jean-Noël Luc (dir.), *Soldats de la loi. La gendarmerie au XX^e siècle*, Paris, PUPS, 2010, 534 p.

³⁰ Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, 319 p

³¹ Arnaud-Dominique Houte et Jean-Noël Luc (dir.), *Les Gendarmeries dans le monde, de la Révolution à nos jours*, Paris, PUPS, 2016, 414 p

³² Robert Paxton, *La France de Vichy, 1940-1944*, Paris, Seuil, 1974, p. 236

³³ Nathalie Carré de Malberg, « Les fonctionnaires (civils) sous Vichy : essai historiographique », *Histoire@Politique*, n° 2, 2007, 12 p.

publication, en 1997, de la thèse majeure de Marc-Olivier Baruch³⁴. Il y étudie des objets nouveaux. Au cœur des administrations du ministère des Finances par exemple celle des douanes tient une place de choix. Dès lors, quelque soit leur approche – politique, économique ou encore sociale – les historiens cherchent à répondre au questionnement posé par Marc-Olivier Baruch : « comment et pourquoi les fonctionnaires de la République, sans doute républicains, sans conteste patriotes, se sont adaptés à un ordre nouveau, exceptionnel à double titre³⁵ », en raison de l’occupation allemande et de la nature antirépublicaine du nouveau régime. Durant ces mêmes années 1990, Jean-Marc Berlière s’est intéressé à la police, comme symbole de la collaboration d’État, et à son épuration. À partir du dépouillement de dossiers d’épuration du ministère de l’Intérieur et de la préfecture de Police, il publie un ouvrage très complet allant de la période vichyste à celle de l’épuration³⁶. Cette période foisonnante des travaux en histoire administrative coïncide avec l’ouverture de nombreuses archives et le discours du Vel’ d’Hiv de Jacques Chirac le 16 juillet 1995 sur les responsabilités de l’État français dans la collaboration. Les décennies suivantes sont consacrées à la publication de monographies sur des catégories de fonctionnaires, sur des institutions ou encore des thématiques comme le syndicalisme sous Vichy³⁷. Cette historiographie s’étoffe, ces dernières années, de travaux autour de diverses catégories de serviteurs de l’État dont là encore celle des gendarmes³⁸. Depuis les années 1990, les recherches historiques accordent également une place à l’épuration de l’administration. Ce développement fait notamment suite à la publication remaniée de la thèse de François Rouquet consacrée à cette période dans l’Éducation nationale et les PTT³⁹, dans laquelle il évoque également la collaboration des fonctionnaires ordinaires.

Les travaux sur la Douane, une administration dépendant du ministère de l’Économie et des Finances, sont naturellement à rapprocher de *l’histoire économique*. Cette dernière ne tient pas la même place en France que dans les pays anglo-saxons. L’histoire marxiste comme l’école des *Annales* ont porté l’histoire économique. À la fin des années 1970 on assiste à un essoufflement des travaux de recherche sur cette thématique au profit d’autres branches de l’Histoire comme l’histoire culturelle et celle des représentations. Durant cette période, la

³⁴ Marc-Olivier Baruch, *Servir l’État français. L’administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, 737 p.

³⁵ *Ibid.*, p. 14-15

³⁶ Jean-Marc Berlière, *Les policiers français sous l’Occupation : d’après les archives inédites de l’épuration*, Paris, Perrin, 2001, 388 p.

³⁷ Michel Margairaz et Danièle Tartakowsky (dir.), *Le syndicalisme dans la France occupée*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 512 p.

³⁸ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, op. cit. ; Limore Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l’Occupation, 1940-1944*, Paris, Nouveau monde éditions, 2018, 378 p.

³⁹ François Rouquet, *L’épuration dans l’administration française*, Paris, CNRS Editions, 1993, 302 p.

principale faiblesse de l'histoire économique à la française a certainement été la quasi absence de l'utilisation de la cliométrie. Ce courant né aux États-Unis avait recours aux méthodes de l'économétrie pour « exprimer quantitativement les phénomènes économiques et déterminer [...] les relations existant entre plusieurs variables explicatives⁴⁰. » Ces dernières décennies l'histoire économique connaît le début d'une nouvelle dynamique grâce à une nouvelle génération de chercheurs ainsi qu'à l'intérêt que les économistes ont pour notre discipline. Ces avancées concernent principalement quatre domaines : l'analyse de réseaux, l'histoire économique de l'État (protection sociale), les relations économiques internationales et l'étude du développement régional. Depuis 1986, le Comité pour l'histoire économique et financière de la France⁴¹, cherche également à développer une approche scientifique de l'histoire du ministère des Finances et à promouvoir les études, mémoires et colloques sur les thématiques économiques. Les travaux publiés s'intéressent notamment à la fiscalité de guerre⁴² et laissent une large place aux études des relations entre la France et l'Allemagne⁴³

L'histoire de la Douane rejoint *l'historiographie des relations internationales*, durant la période de l'entre-deux-guerres puis après 1945. Elle apporte un regard nouveau sur l'occupation de la Rhénanie et du bassin de la Sarre dans les années 1920-1930 puis après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Le rôle de l'administration des douanes offre également une perspective inédite sur le fonctionnement de la politique de non-intervention et le rôle du gouvernement français dans le trafic d'armes durant la guerre civile espagnole. L'historiographie française de la guerre civile espagnole a longtemps été dominée par un point de vue « francocentrique » de l'interprétation des événements en France. En 2007, Frédéric Monier recommandait de s'inscrire dans le courant de *l'histoire transnationale* et de produire un récit à « deux voix, franco-espagnole⁴⁴ », en tenant compte des apports de l'historiographie

⁴⁰ Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellement*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 2012, p. 32

⁴¹ C'est ce comité qui publie le dernier tome de Jean Cliquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit. ; ainsi que Jean Bordas, *Les directeurs généraux des douanes: l'administration et la politique douanière, 1801-1939*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2004, 742 p.

⁴² Florence Descamps et Laure Quennouëlle-Corre (dir.), *Finances publiques en temps de guerre, 1914-1918*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2016, 284 p. ; Florence Descamps et Laure Quennouëlle-Corre (dir.), *Une fiscalité de guerre ?*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2018, 360 p.

⁴³ Sylvie Lefèvre, *Les relations économiques franco-allemandes de 1945 à 1955*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 1998, 527, p. ; Jean-François Eck, *Les entreprises françaises face à l'Allemagne de 1945 à la fin des années 1960*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2003, 656 p.

⁴⁴ Frédéric Monier, « Deux regards sur une histoire : les soutiens à l'Espagne républicaine en France (1936-1939) », *Études Jean-Richard Bloch*, n° 13, 2007, p. 15-42.

espagnole. Ces dernières décennies, les principaux renouvellements sont venus, grâce au courant de l'histoire transnationale, autour de sujets allant de la solidarité humanitaire⁴⁵ au trafic d'armes⁴⁶. Pierre Salmon figure parmi les premiers historiens à accorder une véritable place à l'administration des douanes et ses acteurs dans ses récents travaux sur les frontières en contexte d'illégalité⁴⁷. Sans toutefois avoir eu accès à l'ensemble des sources qui furent les nôtres, la Douane française est citée à de nombreuses reprises, plaçant les douaniers au cœur du trafic d'armes transfrontalier depuis la France vers l'Espagne. La frontière doit alors être envisagée comme un espace qui « sépare en même temps qu'elle met en relation⁴⁸ ». Cette dualité est au centre du courant dit des « *borderland studies* ». Cette école, fondée dans les années 1970 autour de la région frontalière entre les États-Unis et le Mexique, rassemble les travaux des diverses disciplines qui étudient les interactions qui se nouent de part et d'autre de ces limites étatiques. C'est dans cette démarche d'histoire transnationale que s'inscrivent les recherches de Peter Sahlins sur la frontière pyrénéenne⁴⁹. L'approche historique de la fraude permet aussi d'éclairer le fonctionnement des circulations de marchandises et de capitaux, et de comprendre les comportements individuels ou de groupes. Ce courant permet des études sur plusieurs degrés d'analyse : international⁵⁰, territorial et frontalier⁵¹ mais également celui du genre⁵². L'intérêt des historiens pour la fraude s'est renforcé après l'organisation d'un colloque pluridisciplinaire intitulé « Pour une histoire de la fraude et de la contrefaçon », organisé à Paris aux ministères Économiques et Financiers de Bercy en 2004 par l'Association française d'histoire économique et le Service des archives économiques et financières (SAEF). Ce dernier a conduit à la

⁴⁵ Nathan Rousselot, *Les diplomates français et britanniques face à la guerre civile espagnole (1936-1939) : de la perception des violences aux interventions humanitaires*, Thèse sous la direction de Stanislas Jeannesson et José Luis Ledesma, Nantes Université et Universidad Complutense de Madrid, 1004 p.

⁴⁶ Pierre Salmon, « Un trafic à la frontière du légal : le transit d'armes polonaises aux républicains espagnols par le port d'Honfleur (1937-1938) », *Annales de Normandie*, 68e année, janvier 2018, p. 153-171. ; Pierre Salmon, « *Des armes pour l'Espagne* » : analyse d'une pratique transfrontalière en contexte d'illégalité (France, 1936-1939). Thèse sous la direction François Rouquet, Université Caen Normandie, Caen, 2021, 794 p.

⁴⁷ Pierre Salmon, *Un antifascisme de combat. Armer l'Espagne révolutionnaire – 1936-1939*, Paris, éditions du Détour, 2024, 253 p.

⁴⁸ Laurent Dornel, « La frontière (le voisin) et l'étranger. Les enjeux identitaires d'un conflit frontalier », *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 2002, n°24, p. 5.

⁴⁹ Peter Sahlins, *Boundaries. The making of France and Spain in the Pyrenees*, Berkeley, University of California Press, 1984, 351 p.

⁵⁰ Michael Kwass, *Louis Mandrin. La mondialisation de la contrebande au siècle des Lumières*, Paris, Vendémiaire, 2016, 634 p.

⁵¹ Catherine Denys (dir.), *Frontière et criminalité 1715-1815*, Arras, Artois Presses Université, 2000, 174 p. ; Béatrice Touchelay (dir.), *Fraudes, frontières et territoires (XIII^e-XXI^e siècle)*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2020, 384 p.

⁵² Anne Montenach, *Femmes, pouvoirs et contrebandes dans les Alpes au XVIII^e siècle*, Grenoble, PUG, 2017, 317 p.

publication en 2007 d'un ouvrage qui fait référence⁵³. Un deuxième séminaire organisé au Musée national des douanes à Bordeaux poursuit le questionnement sur les territoires de l'illicite. Au cours de cet événement, qui conduit à la publication d'actes, Bruno Hamon livre une analyse de l'institution aux frontières maritimes au début du XX^e siècle, dans un article intitulé « La Douane des ports, des côtes et des îles il y a cent ans »⁵⁴.

Les fonctionnaires des douanes font partie intégrante des sociétés portuaires et littorales des XIX^e et XX^e siècles. Sans véritablement appartenir à la communauté des gens de mer, ils sont en contact permanent avec elle. Il est cependant à noter que, sur la façade atlantique, une forte proportion d'entre eux ont une formation de marin, comme Inscrit Maritime, les classant de fait dans cette catégorie. Les douaniers sont témoins et acteurs des profondes mutations qui marquent l'histoire des villes portuaires françaises à l'époque contemporaine. Dans les années 1950-1970, le champ de *l'histoire maritime* s'est progressivement développé sous l'impulsion de l'histoire économique. Pour autant, les travaux n'abordaient que l'histoire économiques des ports et les acteurs de la vie maritime uniquement sous l'angle des élites (négociants, armateurs, etc.)⁵⁵. Malgré les retards de la recherche, l'historiographie française faisait partie des plus développées mais l'approche identitaire et socioculturelle des populations littorales était encore peu développée dans les années 2000, *a fortiori* pour la période contemporaine. Elle connaît depuis un profond renouvellement, notamment avec la création de la *Revue d'histoire maritime* en 2006. L'horizon spatial de notre recherche – la façade atlantique – inscrit notre thèse dans le courant de *l'histoire régionale*. Ces recherches et publications historiques centrées sur un territoire particulier ont longtemps été l'apanage des érudits avant que les historiens ne s'en saisissent. Dès les années 1970, les éditions Privat fondent les collections « Histoire des villes » et « Histoire des provinces », traitant toutes les périodes historiques. Ces travaux sont régulièrement soutenus par des bourses régionales comme celle dont a bénéficié notre thèse. La recherche historique récente questionne également la « maritimité »⁵⁶, c'est-à-dire, les façons diverses de s'approprier la mer : les relations économiques, culturelles, récréatives, ou sportives entre les sociétés et la mer. Ces relations incluent la thématique des représentations collectives et les perceptions dont les groupes sociaux sont porteurs. Il s'agit de fait d'une construction

⁵³ Gérard Béaur, Hubert Bonin et Claire Lemercier (coord.), *Fraude, contrefaçon et contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Droz, 2007.

⁵⁴ Marguerite Figeac Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires du XVI^e siècle au XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 359-376.

⁵⁵ Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle : contribution à l'étude des économies maritimes*, 2 volumes. Marseille, Institut historique de Provence, 1973 ; Paul Butel, *Les négociants bordelais, l'Europe et les Îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, Montaigne, 1974, 427 p.

⁵⁶ Françoise Péron et Jean Rieucou (dir.), *La maritimité aujourd'hui*, Paris, L'Harmattan, 1996, 336 p.

sociale qui évolue selon les époques, les mentalités, l'évolution des techniques. Cette histoire sociale du maritime a désormais le « vent en poupe ».

L'apogée de *l'histoire sociale* se situe dans les années 1960-70, grâce aux travaux d'Ernest Labrousse. Au sein de ce courant, on peut citer les travaux de sociologie politique de Jean-Pierre Worms sur le préfet et ses notables⁵⁷. Durant la décennie suivante, l'histoire sociale s'est progressivement affranchie du « paradigme labroussien », en abandonnant le déterminisme économique et en s'intéressant à d'autres groupes sociaux comme les élites, les intellectuels, etc. Depuis les années 1990, les recherches sociales sur les élites demeure un champ dynamique et connaissent des mutations vers l'étude des fonctionnaires intermédiaires et les « classes moyennes »⁵⁸. À l'orée des années 2000, Guy Thuillier écrivait que « l'histoire administrative – tout comme la sociologie administrative – ignore en général le fait féminin⁵⁹ ». Pour ce dernier, l'histoire de la *révolution féminine*⁶⁰ des bureaux est un champ de recherche neuf qu'il faudra entreprendre dans les décennies à venir. Il ouvre plusieurs pistes de travail : l'histoire du syndicalisme féminin, l'histoire des rapports des femmes et de la hiérarchie, ou des femmes entre elles, l'histoire du quotidien administratif féminin, etc. La mise en relation avec la sociologie administrative sera alors indispensable. Guy Thuillier insiste aussi sur la nécessité de se saisir rapidement de ce courant historique et d'entreprendre en urgence une quête des archives orales. Dans les années 1980, les recherches sur la présence des femmes dans l'administration française étaient presque toutes limitées aux administrations centrales ou concentrées autour des PTT⁶¹. Guy Thuillier ajoute que c'est *l'histoire du genre* qui permettra de renouveler l'histoire administrative traditionnelle, en accordant aux femmes fonctionnaires la place qui leur revient. Ce courant, inspiré des théories sur la déconstruction, naît dans le monde anglo-saxon à la fin de années 1980. Dans les années 1990, en France, les historiens ont abordé la place des femmes dans le champ plus large de l'histoire sociale. En 1995, paraît la première revue spécialisée : *Clio, Histoire, femmes et sociétés*. Un premier colloque est organisé à Rouen en 1998 autour de la question suivante « Une histoire sans les femmes est-elle

⁵⁷ Jean-Pierre Worms, « Le préfet et ses notables », *Sociologie du travail*, n°3, juillet-septembre 1966, p. 249-275.

⁵⁸ Jean Le Bihan, *Au service de l'État : les fonctionnaires intermédiaires au XIX^e siècle...*, *op. cit.*

⁵⁹ Guy Thuillier, *Pour une histoire de la bureaucratie en France*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1999, p. 425

⁶⁰ En référence à Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – I », *La revue administrative*, n° 210, novembre-décembre 1982, p. 602-608 ; « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *La revue administrative*, n° 211, janvier-février 1983, p. 22-30.

⁶¹ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, Paris, Presses universitaires de France, 1988, 173 p. ; Dominique Bertinotti, « Carrières féminines et carrières masculines dans l'administration des postes et télégraphes à la fin du XIX^e s. », *Annale ESC*, mai 1985, -p. 625-640, Susan Bartrach, « La féminisation des PTT en France au tournant du siècle », *Le Mouvement social*, n° 140, 1987, p. 69-87

possible ? »⁶². Il s'accompagne de la publication du livre de Françoise Thébaud, *Écrire l'histoire des femmes*⁶³, réédité en 2007 sous le titre *Écrire l'histoire des femmes et du genre*⁶⁴. On assiste alors à la conquête de l'histoire du genre dans les milieux universitaires français. À l'initiative de l'association Mnémosyne, est fondé en 2007 la revue en ligne *Genre & Histoire*. Ces dernières années de nombreux travaux ont été publiés mais il n'existe pas en France de lieu institutionnel comme en comptent les universités nord-américaines⁶⁵.

Sources et méthodologie

L'exploitation des sources sur l'administration des douanes est complexe du fait de la disparition de nombreux documents et de la dispersion d'autres. Cependant cette thèse se fonde sur le croisement d'archives aussi vastes qu'inédites. Notre corpus s'appuie principalement sur des sources écrites. Le Service des Archives économiques et financières (SAEF), situé à Savigny-le-Temple, conserve des fonds et des collections appartenant à la direction générale des douanes et des droits indirects. Même si Jean Clinquart regrettait la pauvreté des archives douanières relatives à l'entre-deux-guerres conservées au SAEF⁶⁶, cette thèse s'appuie sur l'exploitation de ces fonds et principalement des nombreux dossiers de personnel. La faiblesse évoquée par Jean Clinquart ne concerne toutefois pas la période de la Seconde Guerre mondiale et de l'épuration ainsi que certains aspects organisationnels de l'institution. Les chercheurs intéressés par l'histoire de l'administration des douanes devront cependant prendre la mesure de la masse importante de documents conservés en cotes 1C-0026288/1 à 1C-0027522/1. Ces dernières sont, dans leur ensemble, non communicables et ce n'est que grâce à la disponibilité et la coopération du personnel des archives que leur étude, dans le cadre de cette thèse, a été possible. Elles sont également assez hétérogènes dans leur contenu et leur état de conservation. De nombreux dossiers d'agents du service des brigades ne contiennent que de simples feuilles volantes, principalement le sommier décrivant leur signalement et un état partiel de leurs affectations. Ceux des douaniers du service sédentaire sont eux nettement plus fournis et parfois conséquentes. Leur carrière y est plus détaillée et le chercheur trouvera également des

⁶² Marie-Paule Caire-Jabinet, *Introduction à l'historiographie*. Armand Colin, 2020, 150 p.

⁶³ Françoise Thébaud, *Ecrire l'histoire des femmes*, ENS éditions, Fontenay-Saint-Cloud, 1998, 227 p.

⁶⁴ Françoise Thébaud, *Écrire l'histoire des femmes et du genre*. Lyon, ENS Editions, 2007, 312 p.

⁶⁵ Charles Sancet, *Les femmes des PTT et la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Editions Tirésias, 2014, 320 p.

⁶⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, avant-propos, p. XIII-XV.

correspondances et des échanges avec l'administration où est parfois décrite l'organisation d'un poste ou d'une direction en particulier. L'analyse de ces cotes s'avère cependant capitale pour le traitement d'un sujet portant sur le personnel des douanes durant la période contemporaine.

Une autre partie des sources utilisées se trouve aux archives départementales (AD)⁶⁷, lieux de dépôt des archives des directions régionales des douanes. Il s'agit ici de faire l'histoire d'une administration en mobilisant des sources non institutionnelles, en dehors du cadre du ministère des Finances. Ces documents sont conservés dans la sous-série 5 P mais des sources provenant des fonds contemporains (W) ont aussi été étudiés. La conservation de ces dernières est assez hétérogène. Les dossiers de personnels conservés aux AD de la Charente-Maritime, forment un important fonds à dépouiller. Il existe plus de quatre cents liasses contenant près d'une trentaine de dossiers chacune (5 P 2333 à 5 P 2802). Ils sont d'autant plus difficiles à étudier que seul un inventaire sommaire a été réalisé, indiquant les patronymes extrêmes de chaque liasse. Cette opération de dépouillement, extrêmement chronophage, a été en partie facilitée par le travail fourni dans le cadre de mon mémoire qui portait sur le département de la Vendée⁶⁸. J'avais à cette époque dressé l'inventaire complet de tous les dossiers contenus dans les quatre cents liasses. Les autres documents conservés en cote 5 P, très organisés en dossiers thématiques, permettent d'avoir un aperçu exhaustif des activités douanières de la direction des douanes de La Rochelle mais également de l'implantation territoriale de l'administration en Charente-Maritime et en Vendée (patrimoine bâti et matériel). Un certain nombre de sources conservées en série W, dont un ensemble de dossiers de personnel, nécessiteront des demandes de dérogation. L'ensemble de ces fonds peuvent compléter les sources lacunaires disponibles à La Roche-sur-Yon (AD de la Vendée). Le deuxième fonds, très riche, est situé aux AD de la Loire-Atlantique. D'un bon état de conservation, les documents conservés en sous-série 5 P ne couvrent toutefois pas la période de l'occupation allemande. Cette absence est en partie comblée par l'étude des fonds contenus en série W, notamment celui concernant le cabinet du préfet de la Loire-Inférieure et ses relations avec les services administratifs de son département (sous-série 1690 W). Dans le Morbihan et le Finistère, l'étude de la sous-série 5 P s'avère décevante voire quasi nulle à Vannes. Toutefois, dans le pôle de Quimper des AD du Finistère, des documents intéressants et en bon état de conservation, ont pu être analysés sur le personnel ainsi que les relations de l'administration et les autorités allemandes durant la Seconde Guerre mondiale. Les archives conservées aux AD de la Gironde peuvent être caractérisées de

⁶⁷ Il s'agit ici des archives départementales du Finistère, du Morbihan, de la Loire-Atlantique, de la Vendée, de la Charente-Maritime, de la Gironde, des Pyrénées-Atlantiques ainsi que du Loiret.

⁶⁸ Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée...*, *op. cit.*

parcellaires. Une partie de la documentation a probablement été détruite après le bombardement de l'hôtel des douanes situé place de la Bourse, en décembre 1940. Les maigres dossiers de personnels sont tous issus d'un versement du musée des douanes dans les années 1990. D'autres documents, en nombre limité, évoquent également l'épuration dans le cadre du comité départemental de la Libération.

Les archives départementales des Pyrénées-Atlantiques présentent la particularité d'être divisés entre deux pôles situés à Pau et Bayonne. Leur conservation et leur accès aux sources est très inégale. Le site de Bayonne conserve l'ensemble des documents dits contemporains, soit ceux postérieurs au 10 juillet 1940 et le vote des pleins pouvoirs au Maréchal Pétain. Dans le cadre de l'administration des douanes, il s'agit exclusivement de dossiers individuels de personnel. L'analyse de l'inventaire nous permet d'observer qu'un choix a été opéré par les conservateurs conduisant à l'élimination (dans le sens de la destruction) d'un nombre incertain de documents. Dans le pôle de Pau, l'état sanitaire précaire du fonds conservé en cote 5 P (moins d'une cinquantaine de liasses), résultat de la prolifération de moisissures, a placé ces archives en situation d'incommunicabilité. Le rôle des conservateurs se borne alors à conserver ces dernières à l'abri d'une dégradation plus importante jusqu'au jour où elles pourront être traitées. Cette situation, qui dure maintenant depuis plusieurs années, est certainement le résultat de choix budgétaires et d'une hiérarchisation par priorité d'intérêt. Le nombre d'historiens ou d'apprentis généalogistes à s'intéresser à la thématique des douaniers à la frontière franco-espagnole serait selon le personnel trop faible. L'amplitude horaires d'ouverture est en elle-même très contraignante pour le pôle de Pau, contrainte qui s'ajoute à l'éloignement géographique. L'ensemble de ces éléments m'a conduite à faire des choix stratégiques. Les conservateurs consentaient à me communiquer uniquement les dossiers qui avaient déjà fait l'objet d'un traitement par les agents de la salle de recherches pour une communication à des fins généalogiques. Leur position a évolué vers la possibilité de décontaminer des documents mais en nombre limité. J'ai procédé à un échantillonnage de dossiers d'agents travaillant dans les brigades de la frontière franco-espagnole (Hendaye, Béhobie, Biarritz, etc.) sur une période allant de la guerre civile espagnole à la Libération de la France. Je me suis appuyée sur les registres de personnel conservés au musée national des douanes et au SAEF pour établir cette liste. L'absence de résultats fructueux lors de l'étude des dossiers décontaminés pour ma venue m'a poussée à ne pas poursuivre plus intensément mes recherches. L'absence d'archives sur cet espace géographique de mon étude constitue certainement l'une des lacunes principales de ma thèse.

Le Musée national des Douanes, situé dans l'enceinte de l'hôtel des douanes à Bordeaux, détient un grand nombre de pièces qui ont été exploitées pour cette recherche. Les chercheurs sur l'histoire de la Douane mais plus largement ceux intéressés par le rôle de la France dans la guerre civile doivent impérativement se plonger dans leur fonds d'archives. L'analyse des sommiers⁶⁹, d'un bon état de conservation à la suite d'un important travail de restauration, permet d'établir un premier contact avec le corpus et de connaître le parcours de nombreux douaniers. La communication et les échanges avec la responsable du centre de documentation historique permet de naviguer plus facilement dans des fonds qui ont ceci de particulier de concerner toute la France et d'avoir été collectés par achats dons ou dépôts. Le musée dispose également d'une importante bibliothèque, d'un choix de titres très variés, allant de la presse professionnelle ou des travaux de mémoire. Enfin, il faut noter la présence du fonds Jean Clinquart, principal historien de l'administration des douanes. Il comprend ses notes et recherches sur le syndicalisme douanier au XX^e siècle mais également ses réflexions et questionnements sur le rôle de la Douane dans la guerre civile espagnole. Sur cette dernière thématique, ce fonds contient plusieurs documents sur la politique de non-intervention et son détournement par le gouvernement français. D'autres sources proviennent des Archives Nationales (AN), sur la présence et l'activité des douaniers dans les camps d'internement du Loiret par exemple. Ces dernières sont faciles d'accès grâce à leur mise en ligne sur la page web de la salle virtuelle des AN. Quelques documents intéressants sont enfin issus des archives municipales⁷⁰.

L'étude de sources imprimées comme les revues administratives, la presse syndicale, les manuels à l'attention des agents et la presse quotidienne régionale, apporte des éléments inédits sur l'administration ainsi que sur l'intervention des douaniers dans la vie locale. Le premier titre important à étudier concerne les *Annales des douanes*, publication officielle créée en 1903, qui a reproduit de nombreuses circulaires, lettres communes et notes administratives. De surcroît, elles compilent des chroniques où se manifestent toutes les opinions et contiennent des informations très variées. Une attention particulière a été accordée à l'étude de la presse syndicale. Le titre le plus intéressant pour l'époque est *L'Action douanière* organe du Syndicat national des agents du Service actif des Douanes de France et des Colonies (SNAD) – affilié à la CGT⁷¹ – qui regroupait le plus grand nombre d'agents entre 1920 et 1940. L'ensemble de ces

⁶⁹ Dans ce cas, il s'agit de registres de personnel où sont retranscrits le parcours professionnel d'un douanier.

⁷⁰ Notamment issue la mise en ligne de documents sur le site des archives municipales de Brest, de Lorient et de Saint-Nazaire.

⁷¹ Le Syndicat national des agents des Douanes CGT (SNAD CGT) conserve aujourd'hui une collection complète de cette publication, dans leurs bureaux situés 263 rue de Paris à Montreuil.

exemplaires, conservés au siège de CGT en région parisienne, se présente sous la forme de reliures. D'autres titres, conservés de manière hétérogène, ont aussi été étudiés, des numéros de *L'essor*, organe officiel du Syndicat des agents de contrôle d'assiette et de perception des Douanes, disponibles à la BNF. Il s'agit également de publications des sections syndicales locales comme *La voix du douanier*⁷² et le *Bulletin de la section brestoïse du syndicat national des Agents du Service Actif des Douanes*⁷³. À cette presse corporative s'ajoutent les publications qui évoquent plus généralement les revendications des agents de l'État comme *Le fonctionnaire syndicaliste*, durant l'entre-deux-guerres. Enfin, l'analyse des titres de la presse quotidienne régionale comme *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, *Le Phare de la Loire* ou encore *La Gazette de Biarritz-Bayonne et Saint-Jean-de-Luz*, permet d'étudier l'action des douaniers à l'échelle locale, là où les sources écrites manquent, comme pour la guerre civile espagnole

Cette thèse mobilise aussi plusieurs sources iconographiques comme des cartes postales ou photographies représentant le patrimoine bâti de l'administration mais aussi la vie quotidienne des douaniers. Enfin, elle repose sur l'analyse d'archives privées grâce à plusieurs dons comme ceux de descendants d'agents des douanes ou celui de Jacques Péneau, historien local et collectionneur. Ce dernier était en possession des rapports de tournées du directeur des douanes à Nantes, dans les différents postes de sa circonscription durant la Seconde Guerre mondiale. Les archives privées d'André Lucot, ancien douanier, se rapportent à l'organisation des douanes en Vendée, aux Sables d'Olonne en particulier, le lieu de leur découverte. Ces documents qui avaient été menacés de destructions apportent de précieuses informations notamment sur le mode de vie de ces fonctionnaires.

L'ensemble de ces documents d'archives publiques d'abord rédigés puis conservés pour assurer le fonctionnement d'une administration est devenu un objet historique pour les chercheurs. Comme de nombreux services publics de l'État, la Douane n'avait pas la conscience de conserver ses papiers pour la recherche future. Ainsi, des documents précieux ont été détruits ou disséminés chez des particuliers et des collectionneurs. Lorsqu'il travaille sur cette institution, l'historien doit s'intéresser aux plus infimes détails contenus dans les sources et travailler sur une masse de documents conséquente. Une partie importante des archives étudiées dans cette thèse est composée d'une imposante correspondance entre divers protagonistes : directions générale et régionale, chefs de poste mais aussi simples agents de terrain. Celle-ci évoque à la fois l'organisation structurelle de l'administration et apporte des renseignements

⁷² Organe de presse de la section nantaise du SNAD.

⁷³ Ces bulletins, des années 1922-1928, 1932-1934 et 1937, sont conservés aux Archives départementales du Finistère sous la cote PER 246/1

sur la nature des relations entre ses membres. Cependant ces communications font souvent référence à des événements ou des échanges précédents pour lesquels aucun document n'a été conservé jusqu'à nous. Pour combler ce manque, l'historien doit recouper les informations et aller chercher d'autres sources. Il devra s'intéresser aux différents rapports annuels et trimestriels de l'inspecteur des Finances, des directeurs régionaux et des chefs de circonscription « source potentielle d'informations précieuses sur tous les aspects de la vie administrative⁷⁴ ». L'étude des dossiers de personnel, principalement les signalements des agents, constitue une partie indispensable de toutes études prosopographiques. Face aux différentes sources administratives, les chercheurs devront prendre du recul. Elles sont naturellement centrées sur leur fonctionnement interne et n'abordent pas tout le temps les protagonistes extérieurs. Ainsi, les historiens qui travailleront sur des documents relatifs au rôle des douaniers dans les camps d'internement du Loiret trouveront peu d'informations sur les relations avec les internés et les possibles violences envers eux. Une partie importante de ces documents constitue également des représentations non-neutres de l'institution. De manière identique, le chercheur se devra d'adopter un regard critique sur les différentes publications officielles et officieuses de l'administration des douanes.

Un tel sujet ainsi que les lacunes de certaines sources nécessitent l'adoption d'une méthodologie particulière ; la prosopographie⁷⁵. Celle-ci repose sur la construction de bases de données et de fiches types, qui n'excluent pas l'analyse de « trajectoires individuelles dans toute leur complexité et leurs interactions⁷⁶ ». Parmi les entreprises prosopographiques reconnues, figure le *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, lancé par Jean Maitron dans les années 1960. Ce recensement de militants à toute échelle, bien connu de tous les historiens est toujours en cours. Dans le cadre de notre thèse, l'adoption de cette méthode nous permet de réaliser une étude comparée des carrières des douaniers de notre corpus. Cette étude collective a permis de dégager des caractères communs à ce groupe d'acteurs historiques. Elle a reposé sur l'observation systématique de leurs vies et de leurs parcours. En Histoire cette pratique n'est pas nouvelle. Plusieurs chercheurs, du XIX^e siècle particulièrement, avaient montré sa richesse dans l'objectif de faire de l'histoire politique et sociale. Les études

⁷⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, avant-propos, p. XIII.

⁷⁵ Sur ce sujet lire : Pierre-Marie Delpu, « La prosopographie, une ressource pour l'histoire sociale », *Hypothèses*, n° 18, 2015, p. 263-274. ; Claire Zalc, « Prosopographie », Nicolas Delalande, Béatrice Joyeux-Prunel, Pierre Singaravélou, et Marie-Bénédicte Vincent (dir.), *Dictionnaire historique de la comparaison*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2020, p. 57-60.

⁷⁶ Claire Lemaire et Emmanuelle Picard, « Quelle approche prosopographique ? », Philippe Nabonnaud et Laurent Rollet (dir.), *Les uns et les autres. Biographies et prosopographies en histoire des sciences*, Nancy, Éditions universitaires de Lorraine, 2012, p. 605-630.

prosopographiques consacrées au personnel politique, administratif ou ouvrier se développent principalement grâce à la diffusion de l'informatique et l'ouverture des fonds d'archives comprenant des dossiers de personnel ou de retraite⁷⁷. C'est sur des dossiers identiques que nous nous sommes appuyés pour réaliser l'analyse de notre corpus. La prosopographie appliquée à notre thèse s'est en premier lieu organisée autour de la quête et de l'identification du groupe social constituant l'objet de l'étude, c'est-à-dire les douaniers en activité entre 1926 et 1946. Cette première étape a été réalisée grâce aux recensements de population et aux données du site Grand Mémorial⁷⁸ qui permet de retrouver facilement les dossiers personnels de façon à réunir les éléments biographiques. L'adoption de la méthode prosopographique permet, tout en mettant en lumière des trajectoires individuelles, de dresser une vue d'ensemble du personnel des douanes (origines sociales, recrutement, mobilités, avancement, sociabilités, etc.). Cette thèse repose donc sur un corpus qui atteint, en l'état actuel des recherches, près de 5000 individus. Du fait de ce chiffre significatif, l'analyse a été recentrée sur deux villes, Nantes et Bordeaux, pour réduire le champ d'étude.

L'accumulation de ces données a été structurée sous la forme de fiches individuelles relatives à chacun de ses membres. En m'appuyant sur une aide extérieure passionnée de généalogie, j'ai donné des recommandations afin d'établir une mise en forme uniformisée au corpus. L'analyse prosopographique s'est aussi appuyée sur un outil moins conventionnel : un logiciel de généalogie, ici Heredis 2024⁷⁹. Cette application permet de gérer une base de données interactive, interrogeable, où la saisie est soit manuelle soit automatisée via des tableaux composés de rubriques et de champs personnalisables (actes état civil, recensement, service militaire). Au-delà des informations biographiques, ce logiciel permet de relier les personnes entre elles, y compris en dehors du cercle familial (témoins aux actes de l'état-civil ou faits de carrière). Les subdivisions de lieux sont géoréférencés grâce à OpenStreetMap®. Des notes individuelles (unions, naissances, événements, etc.) sont proposées et sont intéressantes pour intégrer des informations recueillies dans les dossiers de personnel. Des médias peuvent être associés. Cet outil propose aussi d'associer un dictionnaire de sources qui

⁷⁷ Catherine Omnès, *Ouvrières parisiennes. Marchés du travail et trajectoires professionnelles au XX^e siècle*, Paris, Éditions de l'EHESS, 1997, 374 p. ; Gilles Le Béguec, *L'Entrée au Palais-Bourbon : les filières privilégiées d'accès à la fonction parlementaire (1919-1939)*, thèse pour le doctorat d'État, Paris-10 – Nanterre, sous la direction de René Rémond, 1989, 4 tomes, 1 751 p.

⁷⁸ Base de données nationale donnant un point d'accès aux registres de matricules des soldats numérisés et indexés par les archives départementales, archives nationales d'outre-mer et le ministère des Affaires étrangères. <http://www.culture.fr/Genealogie/Grand-Memorial>

⁷⁹ <https://www.heredis.com/fonctionnalites-en-details/#1499334491848-ad7d4184-1057>

trouve tout son intérêt dans une recherche scientifique. L'utilisation du logiciel de généalogie est allée à l'interrogation de sites en ligne (Geneanet), permettant de compléter les données recueillies lors des recherches en archives. Même si les éléments proposés n'ont pas la rigueur du travail d'historien (nature des sources, validité des informations...), leur consultation a permis d'accélérer la « quête » biographique. Enfin, cette application propose l'édition de fiches en traitement de texte. Ce document texte mis en page par le logiciel est vérifié et annoté selon les informations nécessaires (surlignage et mises en couleurs des mots-clés, etc.). Il a été possible de choisir le style de la mise en page selon le sexe et de pouvoir distinguer les douaniers réfugiés.

Problématiques et structure de la thèse

L'objectif de cette thèse est de venir combler la faiblesse historiographique que constitue les recherches sur l'administration des douanes pour ce qui concerne la façade atlantique. L'ambition scientifique est de contribuer à l'histoire d'une profession, en retraçant les évolutions de ce métier et en étudiant la sociologie de ces employés. L'adoption d'une méthode prosopographique permettra, tout en mettant en lumière des trajectoires individuelles, de dresser une vue d'ensemble du personnel des douanes (origines sociales, recrutement, mobilités, avancement, sociabilités, etc.). Cette thèse s'adresse aux chercheurs intéressés par les travaux sur l'histoire de l'administration et de l'État français. Nous souhaitons démontrer que les douaniers, la façade atlantique, ont joué un rôle remarquable – mais trop négligé – dans les événements de la vie politique, diplomatique et économique durant la période étudiée. Nous cherchons aussi à comprendre comment ces agents constituent un véritable corps, à l'image des gendarmes, en analysant les éléments constituant une identité douanière. Il s'agit de faire une histoire de la Douane par les douaniers et d'observer comment ils ont façonné leur administration. Au-delà d'une identité commune à tous ces fonctionnaires, il s'agit de dégager les caractéristiques propres à ceux qui exercent aux frontières maritimes. Il est aussi important de s'interroger sur les spécificités de la profession de douanier sur la façade atlantique. Cette étude tend à démontrer comment la Seconde Guerre mondiale a accéléré les mutations en germe dans les années 1930. Cette décennie constitue-t-elle l'âge or ou le déclin de la profession douanière ? Ce travail doit enfin étudier la mémoire qu'a laissée cette profession dans les

mentalités. Les premiers écrivains de l'histoire de la Douane ont été les employés eux-mêmes, qui souhaitent faire revivre une administration qu'ils avaient aimée et admirée.

L'argumentation de la thèse s'articule autour de trois axes d'étude. La première partie porte principalement sur la présentation des douaniers œuvrant sur la façade atlantique durant toute la période considérée. L'objectif est de réaliser une étude sociologique de ces fonctionnaires, en adoptant la méthodologie précise de la prosopographie. Le choix du corpus à analyser s'appuie sur un rapport de l'inspecteur général des finances datant de 1930, considérant Nantes et Bordeaux comme « les deux seuls ports importants du littoral⁸⁰ ». La suite du travail est consacrée au déroulement de la carrière des douaniers entre 1926 et 1946. Ce chapitre est dédié à l'examen de leur formation, leur niveau de vie, leur mobilité, le déroulement de leur carrière de l'entrée dans l'administration au départ à la retraite. Il est aussi question d'évoquer leur manière de vivre, en présentant les lieux dans lesquels ces fonctionnaires évoluent, en abordant le sujet du casernement. La suite de notre développement est consacrée à la place dans l'administration des douanes des femmes qui constituent de véritables figures de l'ombre, davantage encore que leurs collègues masculins. La féminisation des douanes s'opère massivement suite au déclenchement de la Première Guerre mondiale. À partir de 1916, elles sont appelées à suppléer les hommes dans le service sédentaire (bureaux) comme dames auxiliaires. À partir de 1920, elles accèdent aux emplois de dames employées par l'obtention d'un concours. Le personnel féminin constitue durant l'entre-deux-guerres un milieu très fermé, les auxiliaires étant prioritairement recrutées parmi les veuves et les filles de douaniers tués au combat ou décédés en activité. Le groupe que constituent ces femmes étant numériquement plus faible que celui des agents masculins (moins de 2%), il est analysé de manière quantitative dans son ensemble.

La deuxième partie s'intéresse aux activités des employés des douanes et à leurs évolutions, ainsi qu'à leur engagement politique et syndical. Elle aborde les évolutions de la profession de douanier à la frontière maritime atlantique. Ils ont été les acteurs indispensables du contrôle aux frontières depuis la Révolution Française et la fondation de leur administration. Leur action, protéiforme, dépassait largement cette simple tâche. Aux activités traditionnelles variées s'ajoutent des méthodes de travail différentes entre les services actifs et sédentaires. La mission principale des agents est pourtant commune ; percevoir les droits de douanes et éviter toutes les fraudes. Mais aux frontières maritimes, ils contrôlaient aussi les marais salants, la

⁸⁰ AD 44, 5 P 12 – Contrôle par l'inspecteur général des Finances. Rapports de tournées, correspondance (1886, 1890, 1895, 1900-1909, 1918, 1926, 1930-1931, 1934).

navigation maritime, exerçaient des fonctions de sauveteurs en mer, etc... La singularité de leurs missions repose aussi sur le concours qu'ils apportent à d'autres administrations ou sur leur implication dans certains événements tragiques, comme lors de la traque des enfants évadés du bagne de Belle-Ile-en-Mer en 1934. Durant l'entre-deux-guerres, les différents aspects du métier de douanier évoluent essentiellement au gré des nécessités économiques et des réductions d'effectifs. La frontière maritime, atlantique en particulier, est celle qui éprouve le plus ces changements. Les réductions de personnel interviennent paradoxalement à un moment d'accroissement considérable des missions douanières, avec ce que l'on qualifie de « pleins pouvoirs douaniers⁸¹ ». Cette époque fut aussi celle de la modernisation des techniques de surveillance, de l'équipement ainsi que de l'habitat des douaniers. La période de l'entre-deux-guerres fut aussi caractérisée par un engagement substantiel des douaniers dans la politique et les organisations syndicales. Pourtant contraint à la réserve, de nombreux douaniers partagent leurs réflexions dans leurs organes de presse voire s'engagent en politique. Au moment où débute cette étude, on assiste à la genèse de ces mouvements puis à leur montée en puissance.

La dernière partie aborde le principal élément constituant l'identité douanière ; l'incroyable capacité d'adaptation des douaniers face aux évolutions politiques et internationales. La guerre civile espagnole place dès 1936, l'administration des douanes au cœur de la politique de non-intervention française. Suite à la décision d'embargo international, elle est chargée de faire respecter les mesures règlementant l'exportation des matériels de guerre spécifiées par le comité de Londres⁸². L'objectif scientifique est de comprendre comment les circonstances ont influencé le travail des douaniers dans les Basses-Pyrénées et tout au long de la façade atlantique. L'autre bouleversement auquel l'administration a dû faire face est l'entrée en guerre face à l'Allemagne nazie. Durant toute « la Drôle de guerre », le service actif exerce une surveillance renforcée le long des côtes pour repérer l'apparition de bateaux suspects ou découvrir des traces de débarquements clandestins. La suite de notre étude est consacrée à la rupture qu'a constitué l'occupation allemande et ses conséquences sur l'administration des douanes. 1941 constitue l'année décisive, celle où les autorités allemandes d'occupation renforcent les dispositions concernant la circulation sur les côtes en zone occupée. Le 20 octobre, elles instaurent une zone interdite représentant une bande côtière d'environ 50 kilomètres de profondeur allant de la Belgique à la frontière espagnole⁸³. La direction générale

⁸¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p.

⁸² *Ibid.*, p. 311-312

⁸³ Lars Hellwinkel, « Une frontière oubliée ? La zone côtière interdite en France occupée, 1941-1944 », *Les Cahiers Sirice*, n° 22, 2019, p. 55-68.

est contrainte de détacher une grande partie de ses effectifs dans d'autres services comme les contributions indirectes ou l'administration pénitentiaire. Il s'agit donc de suivre le parcours de ces agents retirés du littoral, séparés le plus souvent de leurs familles. Un des objectifs de cette partie est aussi d'évoquer les conséquences de l'occupation allemande en France sur une administration française. Les multiples décisions que vont prendre les autorités allemandes ainsi que le gouvernement de Vichy vont avoir des répercussions sur le travail des douaniers. Ce chapitre doit évidemment interroger les attitudes individuelles et collectives face à l'occupant, entre collaboration et résistance, en passant par tous les stades de la compromission ou du refus. Le dernier passage traite de la libération du territoire français et de la restructuration de l'administration des douanes qui constitue l'épilogue de cette thèse. Alors qu'une grande partie du territoire français est libérée, des poches de résistances allemandes se sont constituées sur la façade atlantique, alors que de nombreux douaniers y résident encore. La libération totale du pays laisse ensuite place à une période d'épuration de l'administration qu'il est nécessaire d'envisager en détail. L'étude se prolonge jusqu'à la fin de l'année 1946 pour suivre la reprise de la navigation maritime, la suppression de l'impôt sur le sel et la fermeture officielle de la frontière franco-espagnole dans le département des Basses-Pyrénées, et notamment du point de passage d'Hendaye. Il convient aussi de suivre le rôle des douaniers dans la libération du territoire français puis leurs missions en zone occupée.

Première partie : Être douanier sur la façade atlantique (1926-1946)

Dans le propos préliminaire de son ouvrage sur *L'administration des douanes en France sous la Troisième République*, Jean Clinquart questionne l'absence de commémoration et de mention officielle lors du centenaire de la création des Douanes Françaises en 1891¹. Ce manque trahit la façon dont est perçue l'administration. Au XIX^e siècle, les douaniers expérimentés avaient l'habitude de l'appeler entre eux la « vieille Douane². » Il faut dire que depuis sa création le 23 avril 1791, par l'Assemblée Nationale, l'institution ne connaît pas d'évolutions marquantes du point de vue du recrutement, des méthodes de travail ou encore de la condition des agents, au cours du XIX^e siècle. Elle hérite sa structure et son organisation de la Ferme Générale. Dans ce contexte, aborder la vie de de cette administration au XX^e siècle, c'est aussi comprendre qu'en France deux frontières différentes nécessitent un contrôle propre à la configuration du territoire. L'action de la Douane se trouvant divisée entre deux entités nettes et précises – le recouvrement de l'impôt et la surveillance de la frontière – le personnel est réparti dans des services différents. Le premier est appelé bureau ou *service sédentaire*, et le deuxième brigade ou *service actif*, dans lesquels les douaniers sont répartis selon différents grades. Au sein de ce maillage administratif, on observe la prépondérance des agents chargés de missions de surveillance.

Cette première partie porte principalement sur la présentation des douaniers œuvrant sur la façade atlantique durant toute la période considérée. L'objectif est de réaliser une étude sociologique de ces fonctionnaires, en adoptant la méthodologie précise de la prosopographie. Focalisée sur les directions de Nantes et Bordeaux, centre des deux ports les plus importants du littoral atlantique durant l'entre-deux-guerres, notre analyse permettra de dresser une vue d'ensemble du personnel des douanes (origines sociales, recrutement, mobilités, avancement, sociabilités, etc.). La suite du travail est consacrée au déroulement de la carrière de ces agents

¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'Histoire de l'administration des Douanes (AHAD), 1986, p. 9.

² « *Le tiers-monde des brigades* » ? *Le douanier et son statut d'après la presse professionnelle sous la Troisième République (1870 – 1914)*, Mémoire sous la direction de Jean-Noël Luc, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2014, p. 16

entre 1926 et 1946, de l'entrée dans l'administration au départ à la retraite. Ce parcours est notamment marqué par l'étape du recrutement, la rémunération, la mobilité qui sont autant de moments clés qu'il est indispensable d'analyser. Dès sa création, l'administration des douanes s'est appuyée sur des valeurs d'entraide et de solidarité. Parmi les nombreux exemples existants le plus important et atypique est certainement la masse des douanes ou masse des brigades. Sa fondation, spontanée, cherchait à répondre aux difficultés de financement des agents pour le logement, l'achat de l'uniforme ou des armes. Aux XIX^e et XX^e siècles, cette institution acquiert un grand nombre de bâtiments. Dans cet important patrimoine bâti de la Douane, qu'il conviendra d'analyser, se construit progressivement un corps social unifié et se développe une culture douanière. La suite de notre développement est consacrée à la place des femmes dans l'administration des douanes, véritables figures de l'ombre. Ces employées féminines présentes dès le XIX^e siècle voient leur nombre augmenter avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Recrutées pour pallier l'absence des fonctionnaires masculins mobilisés, elles obtiennent finalement une place pérenne dans la Douane, grâce à leur savoir-faire et leur spécialisation.

Chapitre 1 : Les douaniers : approche prosopographique

L'étude consacrée aux douaniers sur la façade atlantique doit primitivement s'intéresser aux caractéristiques sociales et économiques de ces acteurs essentiels au bon fonctionnement de la collecte des droits et de la surveillance des frontières. Pour approcher le profil sociologique de ces fonctionnaires, il convient d'adopter une approche prosopographique. Il s'agit d'une « étude collective qui cherche à dégager les caractères communs d'un groupe d'acteurs historiques en se fondant sur l'observation systématique de leurs vies et de leurs parcours³. » Le choix du corpus à analyser s'appuie sur un rapport de l'inspecteur général des finances datant de 1930, considérant Nantes et Bordeaux comme « les deux seuls ports importants du littoral⁴ ». De surcroît, ces deux directions sont bien documentées contrairement à celle de Brest ou de Bayonne. Entre 1926 et 1931, s'ajoutent à cette analyse les effectifs de la circonscription de la Rochelle momentanément supprimée, qui sont répartis dans le corpus étudié. Ce chapitre repose donc sur les conclusions tirées de l'analyse quantitative du personnel de ces deux centres, représentant plus de 1 485 individus pour la circonscription de Bordeaux et 1 370 pour celle de Nantes, à plusieurs dates prédéfinies. Ces dernières intègrent les bornes chronologiques de notre étude (1926 et 1946) mais également une étape à mi-parcours, en 1934, année durant laquelle l'institution subit de profondes modifications. Pour l'administration des douanes, une analyse statistique a déjà été réalisée afin d'étudier le profil des agents des bureaux et des officiers de la direction de La Rochelle entre 1815 et 1901⁵. Une étude locale consacrée à la Douane en Corse a également évoqué plusieurs caractéristiques sociales des employés sur l'île durant le XIX^e siècle⁶. L'analyse prosopographique réalisée dans ce chapitre repose sur la mise en

³ Pierre-Marie Delpu, « La prosopographie, une ressource pour l'histoire sociale », *Hypothèses*, n°18, 2015, p. 263-174

⁴ AD44, 5 P 12

⁵ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901. Analyse des sommiers des agents de bureau et des officiers des douaniers. 1^{ère} partie. », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 28, 2003, p. 20-29 ; Henry Dhumeau, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901. Analyse des sommiers des agents de bureau et des officiers des douaniers. 2^e partie », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 29, 2004, p. 4-12, 24-27.

⁶ Albert Laot, *L'histoire de la Douane et des droits indirects en Corse de 1768 à nos jours*, Ajaccio, France, La Marge, 1987, 265 p.

relation des recensements de population, des matricules militaires, des recherches généalogiques, des dossiers de personnel et des sommiers⁷ des agents. J'ai été amenée à établir des fiches individuelles à l'aide d'un logiciel de généalogie. Pour chaque douanier, j'ai décidé de retenir des informations sur la vie familiale, l'instruction, le service militaire et la profession exercée avant l'incorporation, les affectations et les événements marquants de sa carrière. Ces « constantes » visent à mieux connaître les douaniers côtiers atlantiques. Les représentations cartographiques réalisées dans ce chapitre ne comprennent cependant pas les quelques rares agents nés en Algérie, dans les colonies et protectorats français ainsi qu'à l'étranger.

L'accès à la carrière de douanier est régi par un ensemble de conditions tant dans le service des brigades que dans celui des bureaux. Dans ces deux branches, les exigences des examens qui précèdent tout recrutement sont différents, mais la discipline et la moralité imposées par l'administration est au cœur de tout le processus. Au début du XX^e siècle, l'engorgement dans les emplois inférieurs paralyse l'avancement des agents plus prometteurs. La direction générale met alors en place une nouvelle répartition par cadres qui doit permettre à tous les employés de parvenir aux grades les plus élevés « par leurs propres mérites⁸. » Durant la période étudiée, la carrière est caractérisée par une importante mobilité mais également par l'espoir d'un avancement et d'un meilleur revenu. Elle débouche logiquement sur une retraite assurée et parfois surestimée par les postulants à l'entrée dans la Douane. Dans le service des brigades, les agents de tous grades sont soumis à une discipline pesante, principalement due au contact permanent avec les redevables. Ils seraient susceptibles de commettre des fautes ou d'être corrompus. Cette discipline devient alors invariablement une caractéristique forte de l'esprit de corps dont sont emprunts les douaniers.

⁷ Registres du personnel ou feuilles volantes où sont consignés toute la carrière des douaniers (direction, affectations, traitements, etc.).

⁸ *Annales des douanes*, année 1908, n°11, p. 147

I. Les douaniers avant « d’entrer en Douane »

A. Les origines géographiques et familiales des douaniers de la façade atlantique

Pour mieux appréhender le profil socio-économique des douaniers entre 1926 et 1946, il convient de s’intéresser à l’origine géographique de ces agents et d’interroger la proportion des hommes nés sur la façade atlantique. Durant le XIX^e siècle, le recrutement du personnel de l’administration des douanes est particulièrement régionalisé⁹. Au cours du XX^e siècle, cette constante se maintient et se précise. Par exemple, en Vendée en 1906, les quatre cinquièmes de ces fonctionnaires sont natifs de ce département ou des départements limitrophes, surtout côtiers. Après la Première Guerre mondiale, alors que les effectifs généraux baissent, l’origine géographique des agents se resserre autour de la Vendée. En 1936 encore, trois quarts des douaniers sont originaires du département et de ses voisins¹⁰. Sur la période étudiée (1926-1946), si nous élargissons l’étude au niveau des directions régionales de Bordeaux et Nantes, nous retrouvons un phénomène identique, même s’il est moins marqué. Pour la circonscription bordelaise, sur laquelle nous avons répertorié un total de 1486 douaniers, les effectifs chutent de 761 en 1926 à 422 en 1946. Le croisement des sources laisse penser que le nombre d’agents non dépouillés ne dépassent pas les 5 %, probablement beaucoup moins. Les trois années analysées (1926, 1934, 1946) font apparaître une répartition suffisamment proche pour que nous puissions prendre comme référence les données globales. Cela permet également d’éviter le biais lié aux présences longues dans la même direction. Ainsi, un agent présent de 1926 à 1946 ne sera-t-il compté qu’une fois. Près de la moitié de ces fonctionnaires, sont originaires de la Gironde et de ses départements limitrophes (Charente-Maritime, Dordogne, Landes, Lot-et-Garonne).

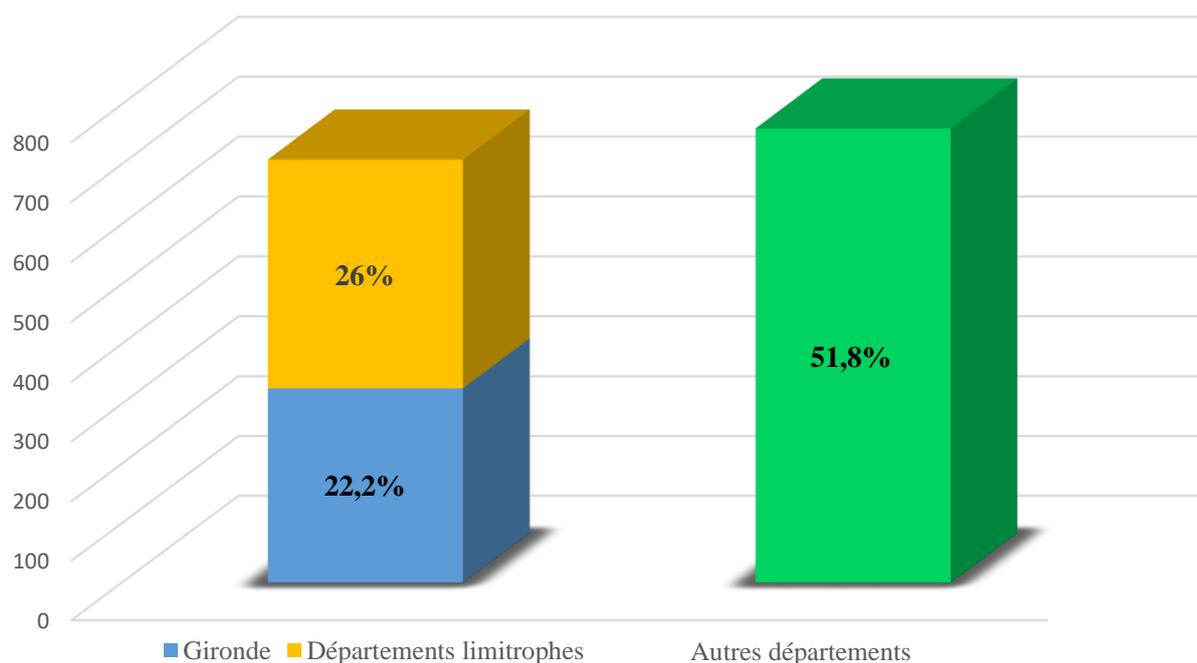
Durant la période étudiée, les douaniers natifs de la façade atlantique débutent très rarement leur carrière dans ce secteur, les postes étant rares et les recrutements souvent fermés.

⁹ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901... », *op. cit.*, p. 20-29.

¹⁰ Anne Le Suün, *L’évolution de la Douane aux frontières maritimes*, *op. cit.* p. 119-120.

Ils entrent alors en douane dans l'Est et dans le Nord-Est de la France ou dans la grande direction régionale du Havre. Ils cherchent à terminer leur carrière dans les circonscriptions maritimes atlantiques, où ils sont nés et où vivent parfois encore des membres de leur famille. À la fin des années 1930, joue également chez ces derniers la volonté de s'éloigner de la frontière franco-allemande, en raison de la montée des tensions internationales.

Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage, (1926-1946) - approche de proximité



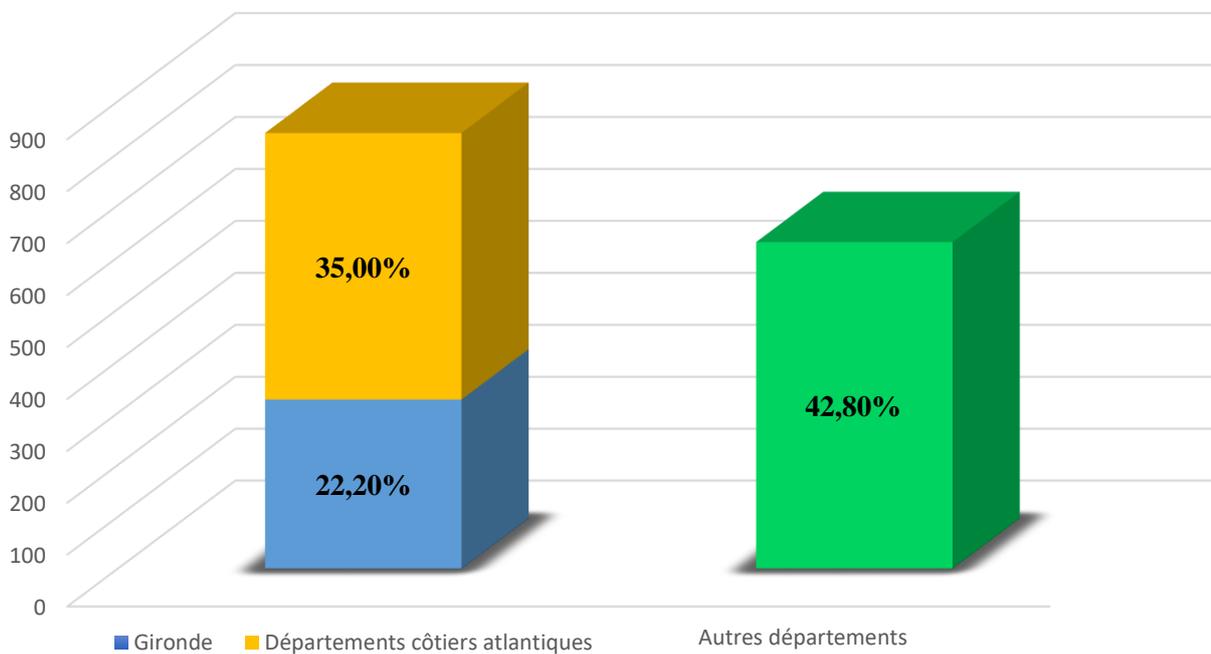
Graphique 1 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.

La répartition par département de naissance des douaniers de la direction de Bordeaux [annexes n° 4 à 7] laisse apparaître une surreprésentation des départements côtiers atlantiques, comme l'illustre le graphique ci-dessous : 57,2 % de l'effectif est natif de la façade atlantique. L'administration des douanes, pourtant réticente à faire travailler des douaniers dans leur région

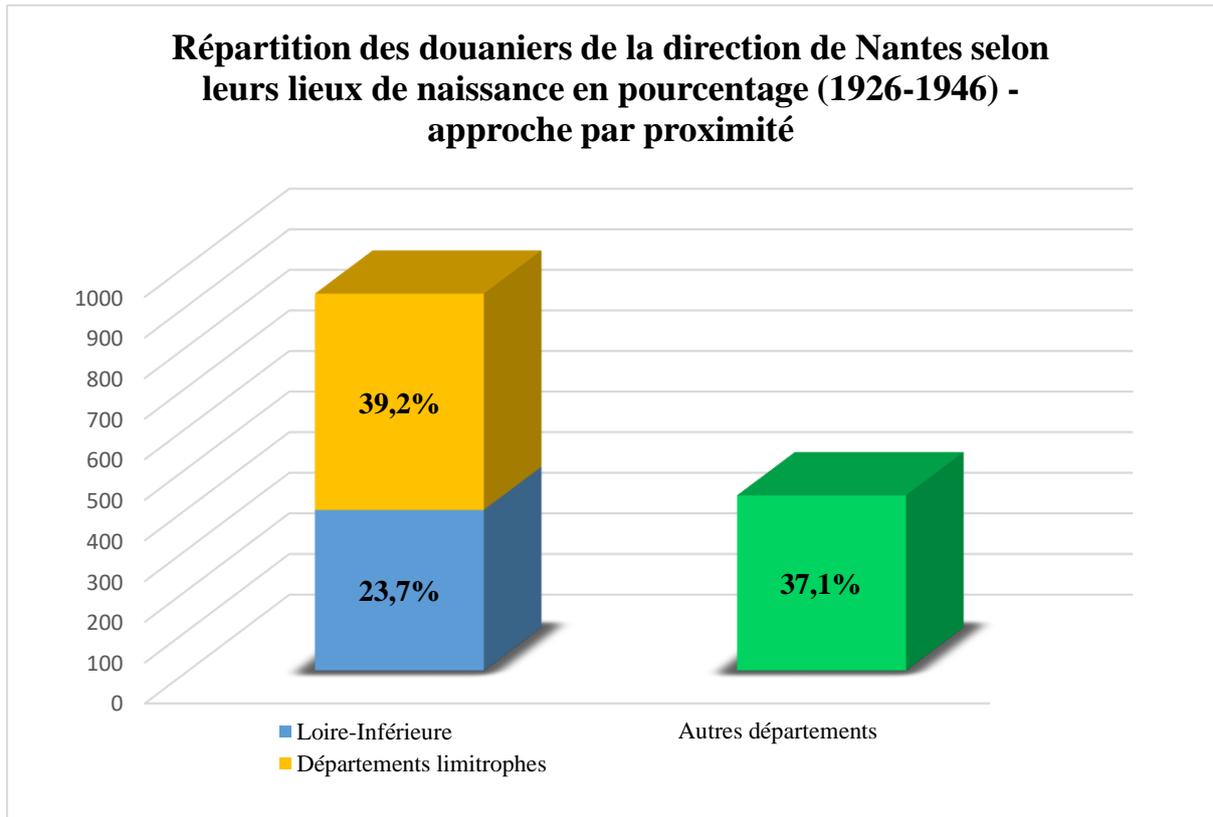
d'origine, pour des raisons évidentes de risques de collusion, ne peut nier la très bonne connaissance du terrain par ces derniers, indispensable aux missions de surveillance.

Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage, (1926-1946) - approche maritime

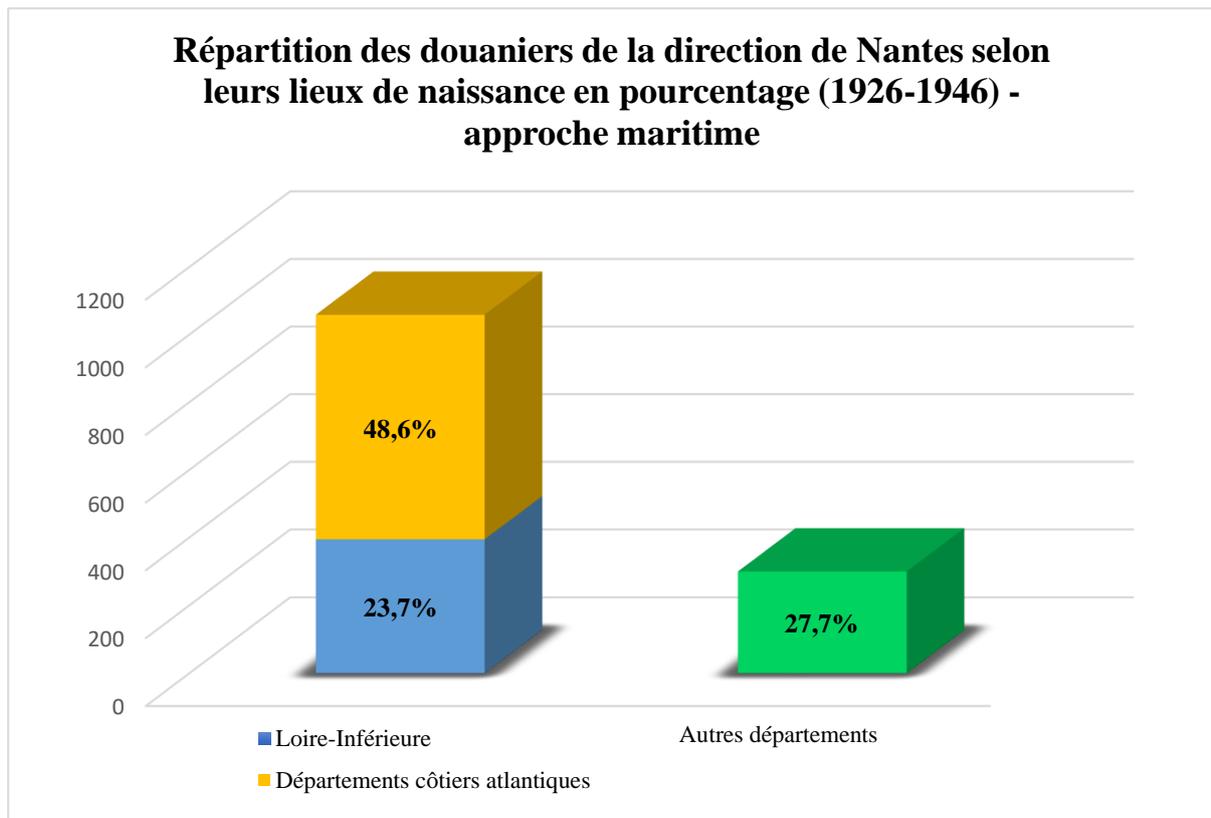


Graphique 2 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)
© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.

Pour la direction de Nantes, nous avons retrouvé 1359 douaniers sur la période étudiée, les effectifs chutant de 624 en 1926 à 276 en 1946. Là encore la répartition assez stable entre 1926 et 1946 permet une étude sur les effectifs globaux, pour les raisons énoncées précédemment. Plus encore que pour la circonscription de Bordeaux, les agents sont majoritairement originaires du département de la Loire-Inférieure et des départements limitrophes (62,9 %).



Graphique 4 : Répartition des douaniers des directions de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)



Graphique 4 : Répartition des douaniers des directions de Nantes selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.

L'origine côtière est particulièrement marquée puisque près des trois quarts des douaniers sont nés sur la façade atlantique [annexes n° 8 à 11]. Les chiffres ci-dessus diffèrent sensiblement de ceux obtenus pour la direction régionale de Bordeaux. Ils laissent à imaginer qu'existe une influence de la communauté maritime sur la provenance des agents en poste dans la circonscription nantaise. L'étude sociale de leurs origines pourra interroger cette hypothèse.

B. Les origines sociales des douaniers de la façade atlantique

En mai 2000, le Comité pour l'histoire économique et financière de la France avait organisé un grand concours autobiographique pour la mémoire des douanes, qui fut clos en juin 2003 par une cérémonie de remise de diplôme aux lauréats. Ces anciens fonctionnaires étaient invités à raconter leur vie à la fois personnelle et professionnelle et ainsi de faire le récit d'une profession entre les années 1930 et les années 1990¹¹. Les participants avaient majoritairement intégré l'administration dans les années 1950, bien que quelques-uns soient entrés en douane avant ou pendant la Seconde Guerre mondiale. Une partie importante de cette anthologie est consacrée aux facteurs qui ont pu mener ces hommes et ces femmes à intégrer l'institution. L'un des objectifs de cette grande collecte est décrit ainsi :

[Cette collecte] s'apparente plutôt à un échantillonnage réduit d'une génération de fonctionnaires qui donne notamment de précieux renseignements sur leurs origines sociales, sur l'influence que leur milieu familial a pu avoir dans le choix de leur profession, enfin sur les études qu'ils ont menées ou abandonnées avant de servir la Douane. Elle aide à mieux cerner les motifs qui ont engagé leur avenir¹².

L'étude de cet échantillonnage restreint permet de dégager plusieurs caractéristiques et constantes, que nous retrouvons en partie pour le personnel des directions côtières atlantiques entre 1926 et 1946. L'anthologie des témoignages permet d'affirmer que l'origine géographique des auteurs est principalement provinciale, caractéristique qui rejoint les données analysées précédemment. Les origines sociales des participants sont variées, mais restent en grande majorité modestes. Ces derniers ont « des racines rurales depuis des générations¹³ » et évoquent

¹¹ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*, Paris, France, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 713 p.

¹² *Ibid.*, p. 11

¹³ *Ibid.*, p. 12

leur rapport à la campagne et la ruralité ainsi que leurs conditions de vie aux frontières de la pauvreté. Ils sont issus d'un milieu rural simple ; leurs pères étaient des ouvriers agricoles, des domestiques de ferme voire des journaliers. Ils débutent très souvent leur vie professionnelle à leurs côtés, dans des fermes. Dans ce milieu rural, certains, beaucoup moins nombreux, sont issus de familles un peu plus aisées, dont les parents sont propriétaires de leur exploitation agricole. Dans les années 1950, la volonté d'échapper à l'exode rural et à l'évolution du métier de cultivateur qui pénalise les petites exploitations, pousse les auteurs à embrasser la carrière de douanier. Le concours autobiographique met également en avant le milieu ouvrier dans les origines sociales des participants, qui entrent souvent en douane dans les années 1950 par crainte du chômage¹⁴. Quelques auteurs sont issus « d'un groupe de gens simple¹⁵ » travaillant dans des branches très diverses mais également de parents fonctionnaires, la plupart du temps douaniers, dont ils suivent souvent l'exemple.

Les renseignements obtenus grâce au concours autobiographique pour la mémoire des douanes ne font cependant pas apparaître une donnée importante lorsque l'on travaille sur la façade atlantique : l'influence du milieu maritime. L'étude précédemment réalisée sur l'administration des douanes en Vendée, entre 1905 et 1945, a pourtant démontré que près de 10 % des agents étaient issus de pères marins, ouvriers de marine mais également paludiers. L'étude des professions exercées par les parents proches de ces agents laisse apparaître une proportion importante de membres de la Douane. Notre analyse est notamment basée sur des recherches généalogiques réalisées sur chaque agent¹⁶. Sur toute la période étudiée, plus d'un quart des membres de la famille proche de ces employés font ou ont fait partie de l'administration. Ce chiffre est presque identique à celui mis au jour pour les agents vendéens entre 1905 et 1945¹⁷. Comme l'ont démontré les données issues du concours autobiographique, de nombreux douaniers sont descendants de fonctionnaires de cette même administration. Dans la direction de Nantes, il existe de véritables « dynasties » d'agents, où les grands-pères, les pères, les cousins, les oncles et les frères sont douaniers et engendrent souvent de futurs douaniers. Ils connaissent parfaitement ce milieu, un grand nombre d'entre eux sont nés à l'intérieur même des casernes et y ont grandi. L'esprit de corps auquel ils ont été confrontés depuis leur enfance a inévitablement influencé leur choix futur de carrière. Entre 1926 et 1946, plusieurs fratries travaillent ensemble dans la circonscription de Nantes et dans de très rares cas

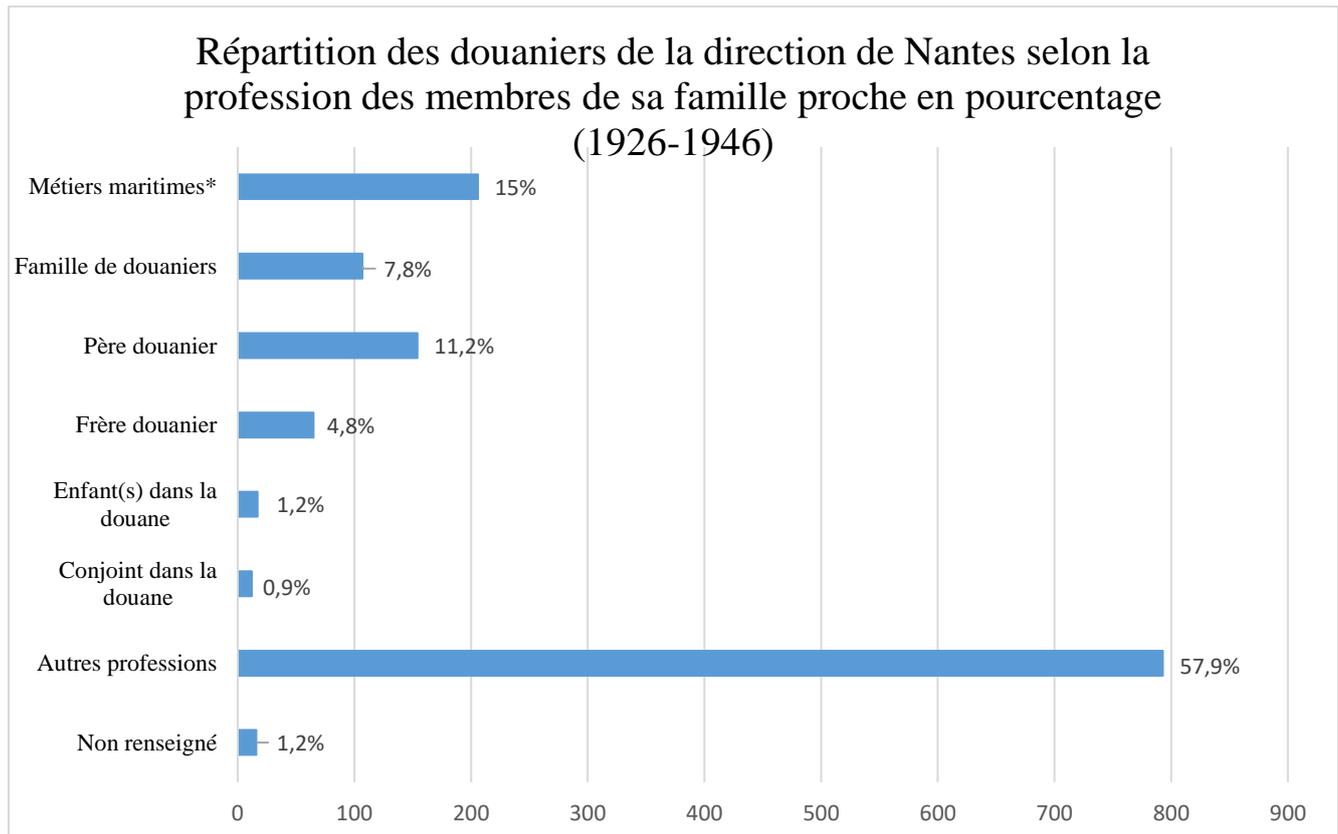
¹⁴ *Ibid.*, p. 15

¹⁵ *Ibid.*, p. 13

¹⁶ Ces études ont été en grande partie réalisées grâce au site de généalogie Geneanet qui a permis de réduire le temps de consultation très chronophage des actes d'état civil.

¹⁷ Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes*, *op. cit.* p. 120

dans les mêmes brigades. L'analyse des dossiers de carrière permet également de noter que de nombreux agents nantais sont beaux-frères. Sur toute la période étudiée, les fonctionnaires entrés en douane sur la façade atlantique sont principalement célibataires et se marient généralement après leur entrée dans l'administration voire retardent souvent leur union. Ils épousent souvent des filles ou des sœurs de douaniers, marque d'une forme d'endogamie dans l'administration des douanes.

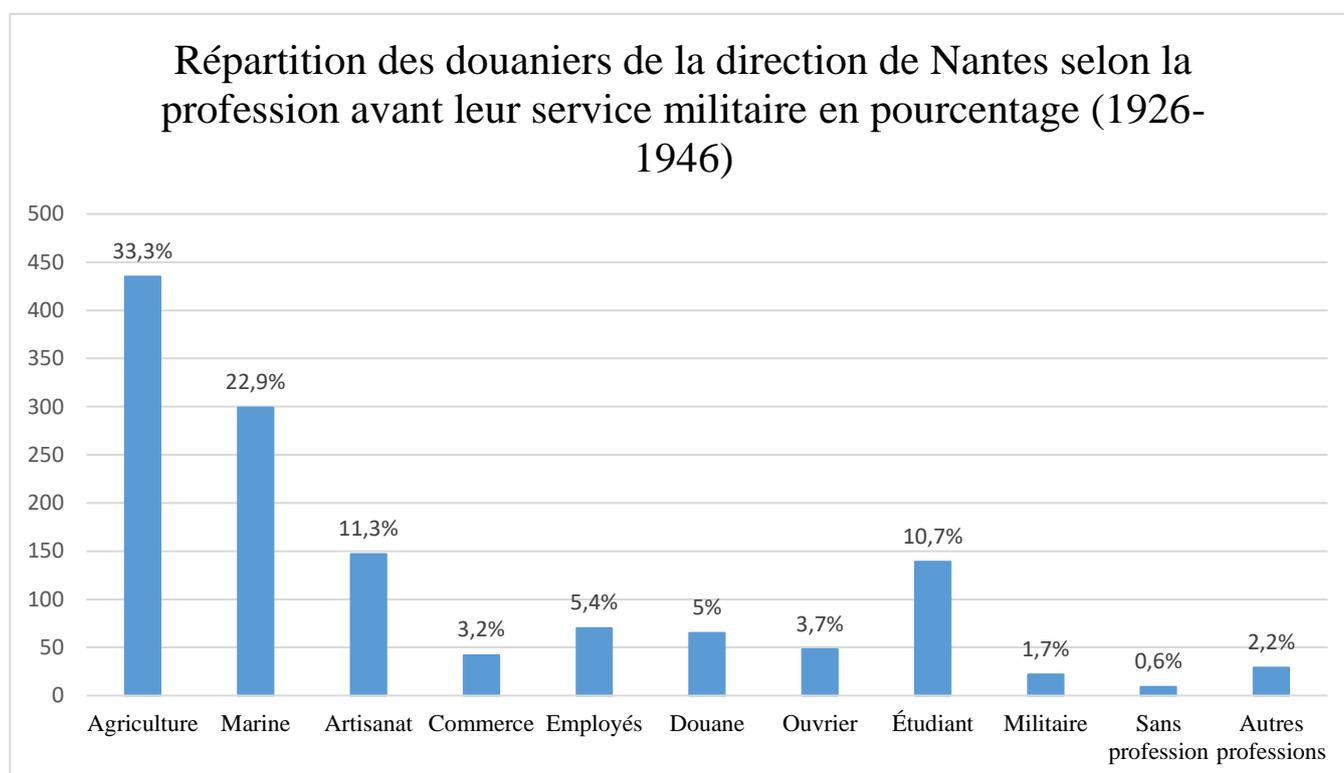


Graphique 5 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon la profession des membres de leur famille proche en pourcentage (1926-1946).

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.

Certains douaniers ont également des pères qui ont exercé des professions que nous avons qualifié de « maritimes », correspondant aux fonctions de marins mais également de charpentiers et d'ouvrier de marine, de gardes maritimes ou encore de paludiers. Ces données, représentées dans les deux services [annexe n° 14], renforcent l'hypothèse selon laquelle une partie importante des agents de la direction de Nantes est issue de la communauté des gens de mer. Ce postulat est également renforcé par l'étude des professions exercées par les douaniers avant leur service militaire. Ces derniers postulent généralement pendant ou juste après avoir

accompli leur passage dans l'armée et donc ne reprennent pas leur activité professionnelle. Ces informations, qui n'ont pas pu être récoltées dans leur ensemble, émanent de l'étude des dossiers de personnel et de fiches de matricules. À l'image des postulants au concours autobiographique pour la mémoire des douanes¹⁸, les fonctionnaires nantais exerçaient des professions agricoles avant leur candidature à l'administration. De nombreux agents travaillaient également dans le domaine maritime, comme marins mais également comme sauniers. Durant la période étudiée, plus de 11 % des douaniers exerçaient des activités qui se rapprochent de la définition actuelle de l'artisanat (maçons, menuisiers, bouchers, coiffeurs, etc.).



Graphique 6 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon la profession avant leur service militaire en pourcentage (1926-1946).

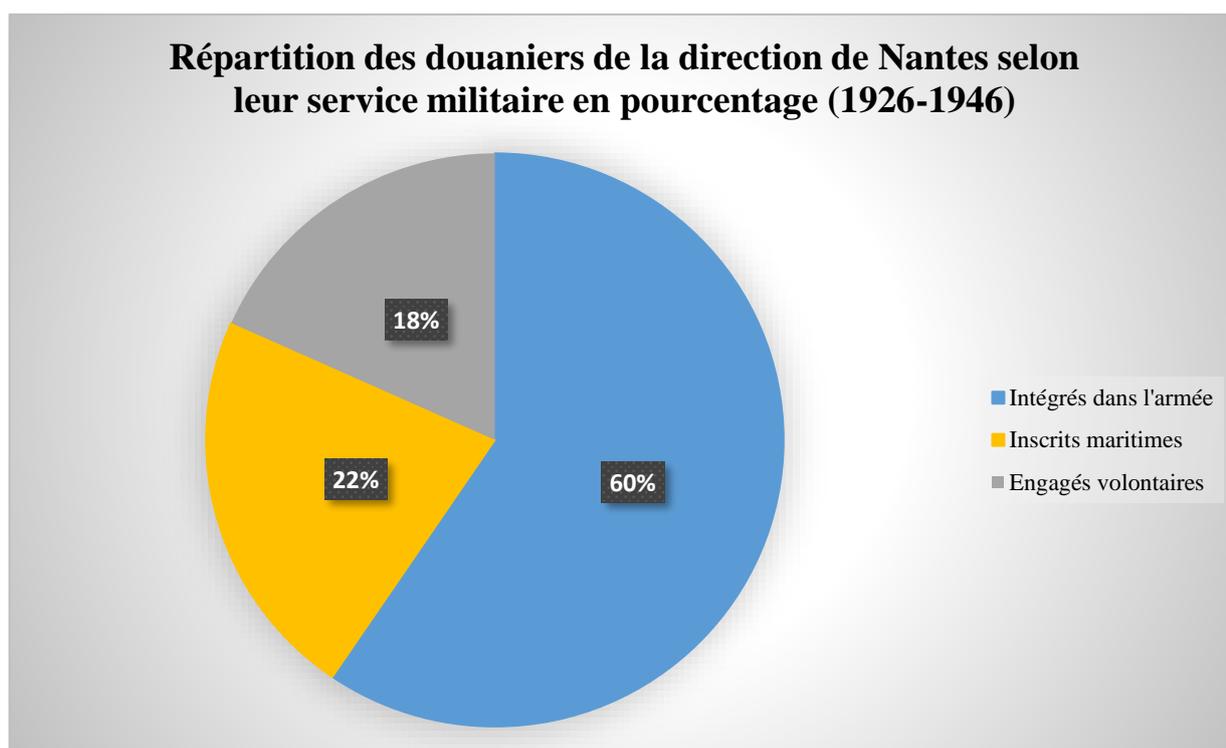
© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.

La répartition des professions est cependant très inégale entre les douaniers des différents cadres du service extérieur [annexe n° 18]. Les agents des brigades sont majoritairement issus d'un milieu rural et maritime, tandis que leurs collègues des bureaux sont

¹⁸ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières*, op. cit., p. 12-13

encore étudiants avec d'intégrer l'administration. Il est également à noter que des fonctionnaires accèdent à la Douane avant le service militaire en qualité de demi-soldier dans le service actif pour les fils d'agents mais également de surnuméraire dans le service sédentaire jusqu'au début du XX^e siècle.

Plus du quart de cette même corpus ont réalisé leur service militaire comme inscrit maritime et ont exercé des professions dans le domaine maritime¹⁹. Dans la direction de Nantes, sur la période étudiée, l'appartenance à la communauté des gens de mer est une caractéristique importante de l'origine sociale des douaniers. Depuis sa fondation, l'administration attache une importance particulière à l'instruction militaire des postulants du fait notamment de l'organisation singulière du service des brigades. Le dépouillement des matricules militaires et des dossiers personnels des agents du corpus constitue alors un élément fondamental pour mieux les connaître. Les fonctionnaires de la circonscription nantaise ont majoritairement servi dans l'armée selon la loi de conscription.



Graphique 7 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946).

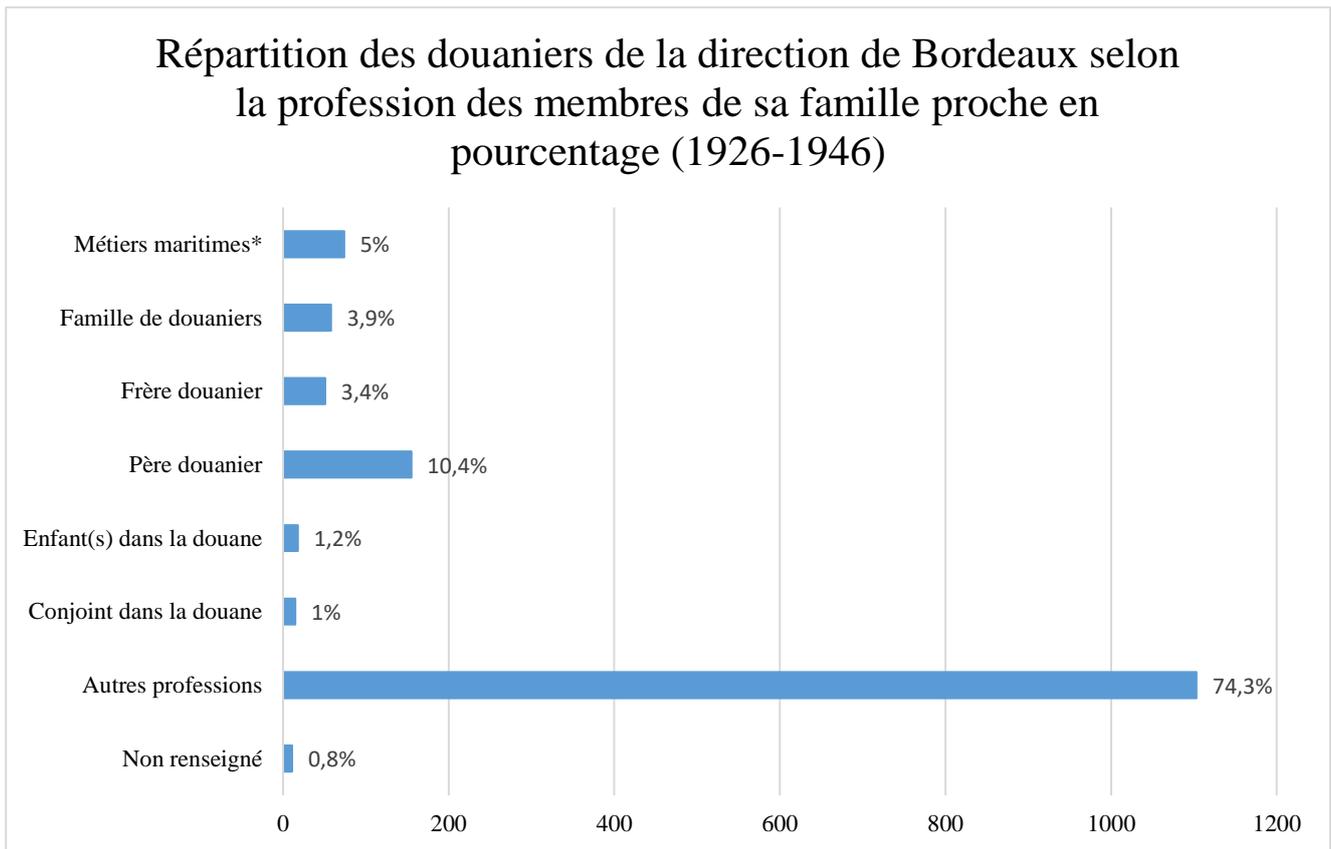
© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.

¹⁹ Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes*, op. cit., p. 125-126.

Le nombre d'inscrits maritimes paraît également significatif lorsqu'on le compare aux chiffres pour la Vendée ou pour la direction de Bordeaux. Cette donnée est à rapprocher des origines géographiques des agents qui sont nés et habitent principalement dans des régions côtières et portuaires, et autour des grands arsenaux de la façade atlantique. Plus de 45 % de ces inscrits dans la marine poursuivent une carrière dans les brigades maritimes de l'administration des douanes. Il existe cependant une différence significative dans la nature des services militaires, entre les agents des brigades et des bureaux [annexe n° 12]. Il est intéressant de souligner le nombre d'hommes, du service sédentaire notamment, qui devancent l'appel pour s'engager dans l'armée ou dans la marine. Au cours du XX^e siècle, l'engagé volontaire a de multiples motivations : idéologique, politique, sociale ou professionnelle. L'engagement est favorisé par des époques et des milieux professionnels, familiaux ou politiques²⁰.

Comme à Nantes, les douaniers travaillant dans la circonscription de Bordeaux semblent influencés dans leur choix de carrière par la relation qui lie leur famille à l'institution, bien que ce chiffre soit en légère baisse. Au sein des bureaux, travaillent également ensemble plusieurs couples d'agents [annexe n° 15]. La communauté des gens de mer est cependant nettement moins représentée chez les ascendants des douaniers bordelais.

²⁰ Sylvain Champonnois, Compte rendu de Hubert Heyries et Jean-François Muracciole (dir.), *Le soldat volontaire en Europe au XX^e siècle. De l'engagement politique à l'engagement professionnel. Actes du colloque international de Montpellier du 3 au 5 avril 2003, Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2019, n° 235, p. 159-167.

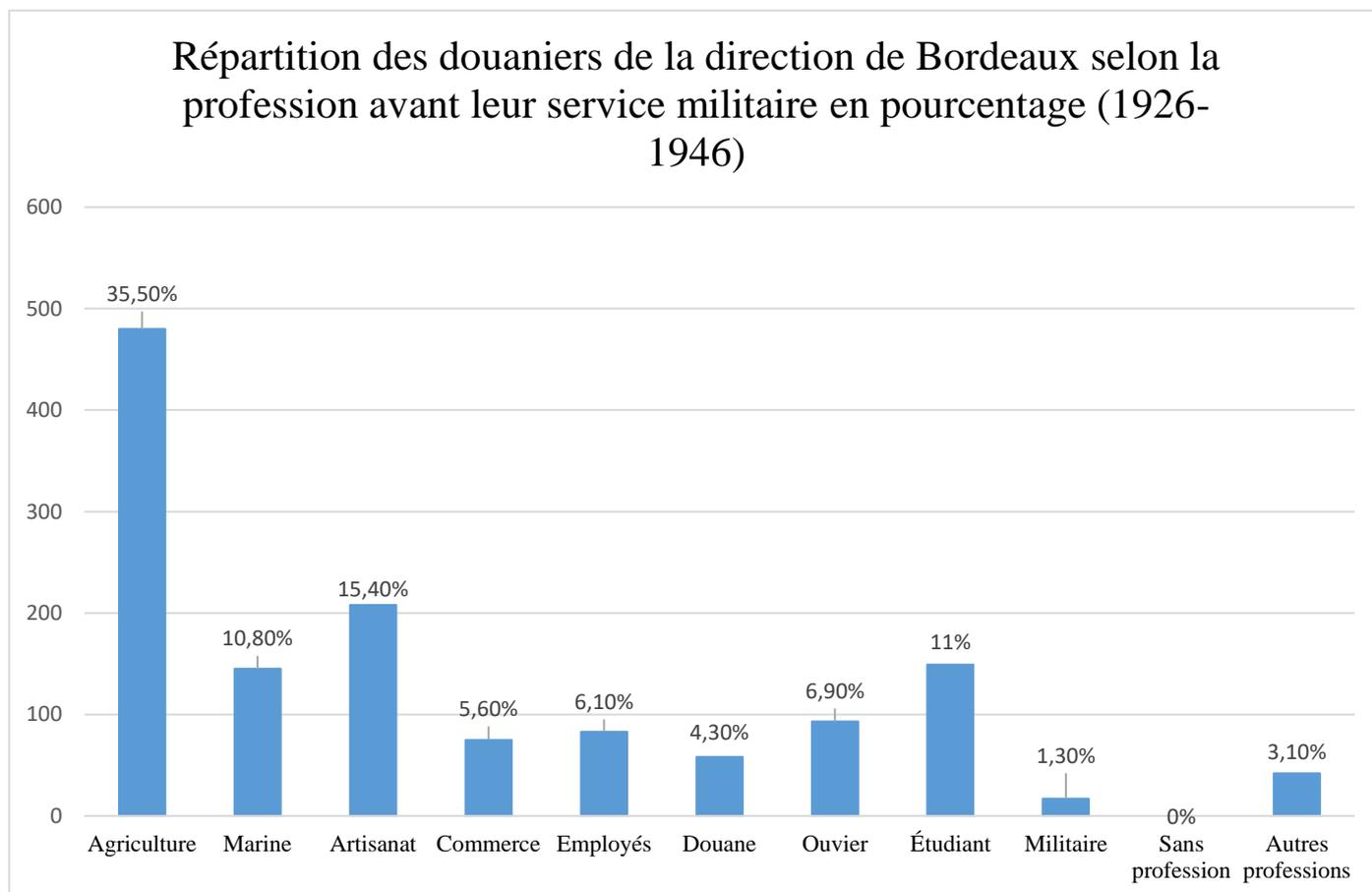


Graphique 8 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946).

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.

Toutefois, il existe une constante dans les professions majoritairement exercées par les agents avant leur service militaire entre les directions de Nantes et de Bordeaux. Le milieu rural est, une nouvelle fois, surreprésenté dans le parcours des douaniers de la façade atlantique, ce qui peut s'expliquer par l'importance des terres agricoles dans les départements voisins de la Gironde. Le nombre de métiers en rapport avec la mer est nettement inférieur aux données nantaises. Cet élément pourrait être à mettre en lien avec l'absence de petits ports de pêches entre Bordeaux et les Basses-Pyrénées, contrairement à la Bretagne. La part des artisans ainsi que celle des ouvriers est en légère hausse par rapport à la direction de Nantes, du fait entre autres de la présence de nombreuses fonderies et manufactures dans le département des Landes. Parmi les agents des bureaux, le nombre d'étudiants est toujours très important, démontrant l'exigence de l'administration pour le niveau d'instruction des postulants et la technique du travail qu'ils devront assurer [annexe n° 19]. Il faut également noter la présence d'anciens

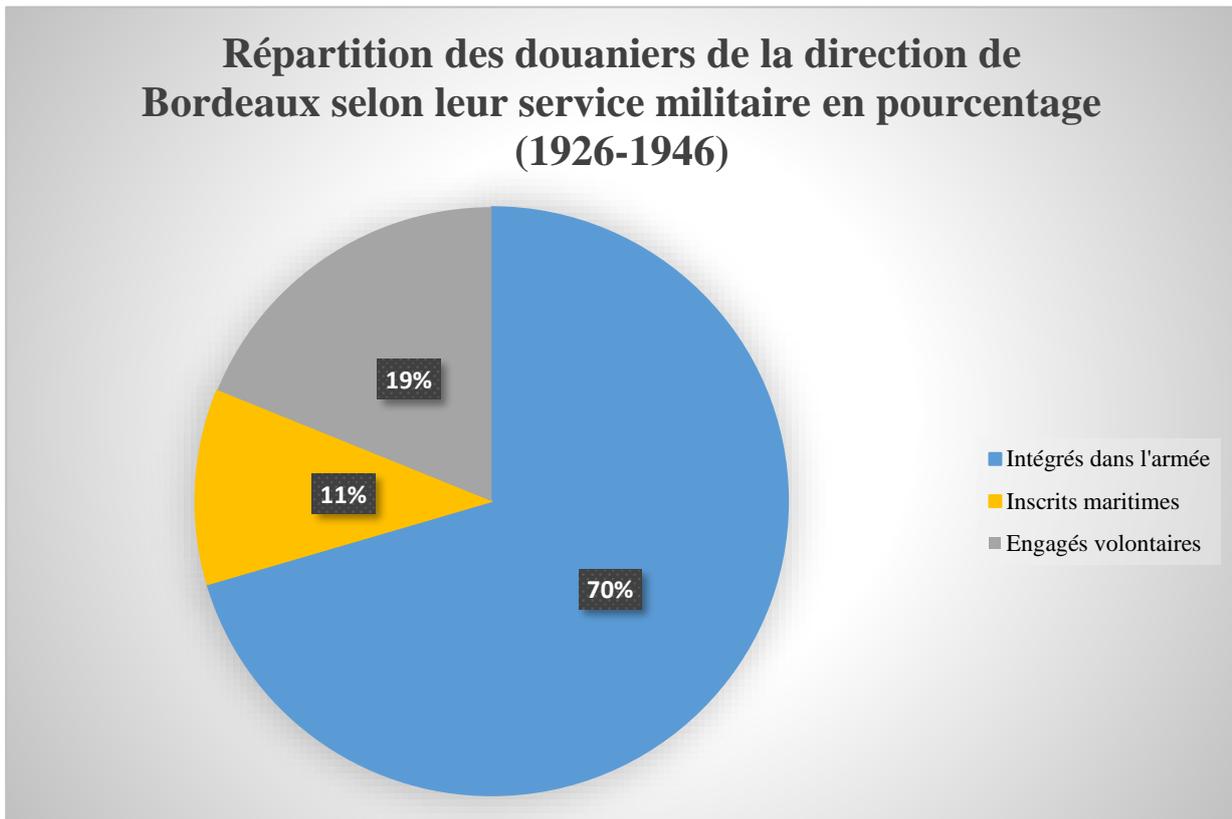
employés du secteur commercial et bancaire et des fonctions privées et publiques, notamment au sein d'autres administrations financières. Cette donnée tend à démontrer le caractère important du trafic commercial international dans le port de Bordeaux.



Graphique 9 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon la profession avant leur service militaire en pourcentage (1926-1946).

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde

Dans la direction des douanes de Bordeaux, l'influence du milieu maritime est beaucoup moins marquée qu'à Nantes. Entre 1926 et 1946, plus des deux tiers des douaniers ont servi dans l'armée régulièrement. Le nombre d'engagés volontaires est presque identique entre les deux circonscriptions. Cependant celui des inscrits maritimes est en nette baisse voire quasi nul dans le service des bureaux [annexe n° 13]



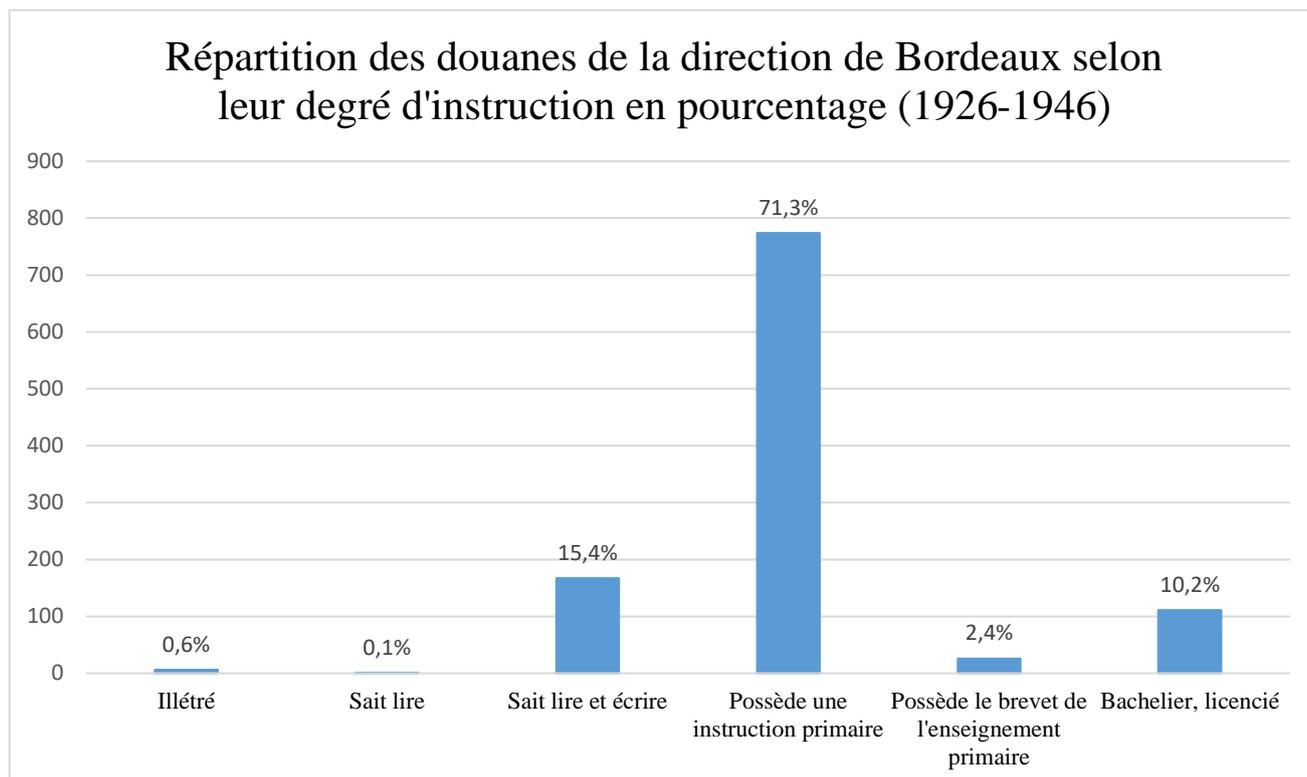
Graphique 10 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946).
© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.

C. La formation des douaniers

Les postulants au concours autobiographique pour la mémoire des douanes évoquent également, dans leurs récits, leur parcours scolaire. L'administration recrutant à tous les degrés hiérarchiques, les niveaux d'étude sont très divers²¹. De nombreux agents ont débuté leur carrière professionnelle avec un simple certificat d'études primaires (CEP) ou un niveau équivalent. Des douaniers plus chanceux, majoritairement issus du cadre supérieur, ont poursuivi leur cursus scolaire, dans des études secondaires puis supérieures. Ils sont alors titulaires du baccalauréat, qui se passait en deux parties, voire d'une licence et certains d'entre eux maîtrisent une ou plusieurs langues étrangères. Sur la côte atlantique, plusieurs candidats à l'administration des douanes ont poursuivi leurs études au séminaire en internat avec des jeunes qui se destinaient à la prêtrise. L'enquête réalisée sur le niveau d'instruction scolaire des

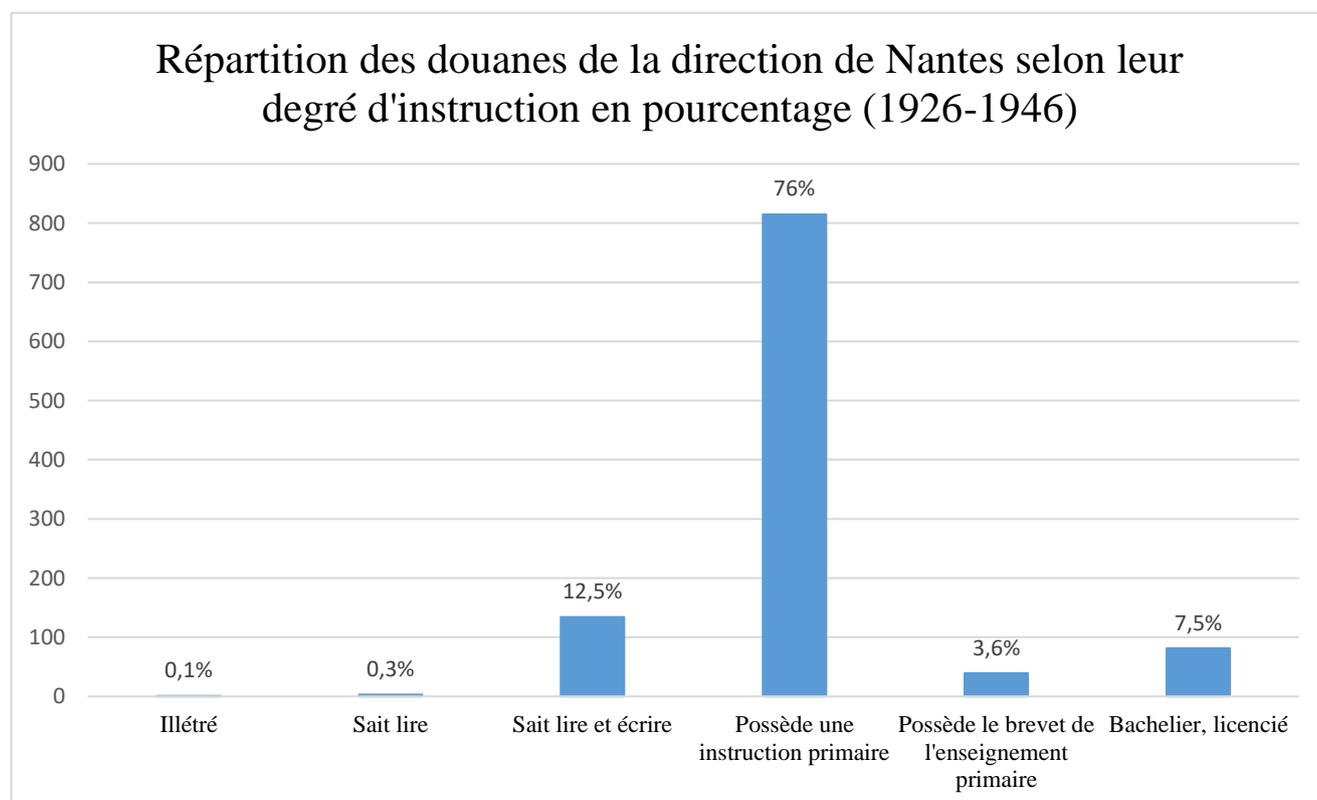
²¹ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières*, op. cit., p. 18.

douaniers côtiers est basée sur l'étude des fiches de matricules des soldats ainsi que des dossiers personnels. Celui-ci est inscrit sous la forme d'un code, composé d'un chiffre allant de zéro à cinq. Les différents graphiques ci-dessous suivent cette logique de codification. Les données concernant l'instruction sont connues dans la direction de Nantes comme dans celle de Bordeaux pour environ trois quarts des sujets, soit un corpus de 2 118 douaniers. Ce nombre est significatif et permet une analyse fiable. Au début du XX^e siècle, l'administration des douanes ne souhaite engager que des candidats sachant au moins lire, écrire et compter. Pour autant, ces derniers ont réussi les épreuves d'entrées dans le service actif et sont parfois parvenus à des grades plus élevés, par le biais de concours. Autour de 70 % des douaniers possèdent une instruction dite « primaire », qui se rapproche du niveau du CEP. Ils savent donc lire, écrire et compter.



Graphique 12 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.



Graphique 12 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.

En outre, la répartition du niveau d'instruction laisse apparaître une différence très nette entre les agents des brigades et ceux des bureaux [annexes n°16 et 17]. Si les titulaires du CEP sont prépondérants dans le service actif, les bacheliers et diplômés supérieurs sont beaucoup plus nombreux dans les bureaux. Ils sont majoritaires dans la direction de Bordeaux (50,7%) et plus de 42 % dans la circonscription de Nantes. La technicité de diverses missions confiées aux agents sédentaires nécessite, en toute logique, un niveau d'instruction plus élevé qui est évalué dès l'entrée dans l'administration. Par ailleurs, certains parmi eux maîtrisent l'anglais, l'allemand ou l'espagnol, dont la connaissance est utile dans les régions frontalières mais également dans les grands ports commerciaux.

À la suite de la Première Guerre mondiale, l'administration des douanes a profité de la réorganisation nécessaire de ses services pour relever le niveau intellectuel de ses nouvelles recrues. Dans le service des bureaux, elle souhaite notamment former les futurs vérificateurs au progrès de la science et aux nouvelles techniques qui pourraient être utilisées dans les travaux administratifs. En mars 1922, le directeur général inaugure l'École des vérificateurs des douanes, en présence du président de la commission des douanes de la Chambre et du président de la chambre de commerce de Paris. L'administration ouvre une première session à destination des contrôleurs et contrôleurs-adjoints justifiant de bonnes notes. La primauté est laissée aux candidats au prochain examen d'aptitude au grade de vérificateur. Dans cette école, l'enseignement est à la fois théorique et pratique et des travaux dirigés viennent compléter les cours. Durant l'entre-deux-guerres, cette institution pensée comme un apprentissage à des nouvelles fonctions devient rapidement une « école de perfectionnement²² ». Dans le service des brigades, l'administration exigea désormais des agents « qu'ils justifient dans tous les grades et emplois qu'ils peuvent occuper, de connaissances générales et professionnelles supérieures à celles qui étaient demandées à leurs devanciers²³ ». Jusqu'à la fin des années 1930, la préparation des agents des brigades aux concours reste l'apanage des officiers, par biais de conférences professionnelles, mais principalement du Syndicat du service actif (SNDA). Grâce à leurs différentes actions, sur lesquels nous reviendrons, les douaniers eurent accès à des revues professionnelles et à des manuels leur expliquant chaque rudiment de leur métier. Durant l'entre-deux-guerres, les militants syndicaux réclament la création d'une école professionnelle des brigades, tout en craignant qu'elle ne prenne l'aspect d'une institution

²² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 253

²³ *Ibid.*, p. 254

militaire. La fondation d'une telle école de douaniers est évoquée dès 1930 mais ne voit le jour qu'à la fin de l'année 1937.

II. L'évolution de la carrière

A. Comment et pourquoi entre-t-on dans la Douane ?

L'expression « entrer en douane », toujours en usage de nos jours, évoque une composante forte de l'identité douanière : l'esprit collectif. Ainsi, on accède à la profession douanière comme « on entre en religion », faisant des étapes préalables au recrutement dans l'administration un moment important de la carrière de chaque douanier. Durant l'entre-deux-guerres, les candidats au service actif peuvent « entrer en douane » par deux voies différentes. La totalité des emplois de préposés des douanes est réservée aux anciens militaires engagés ou rengagés, comptant au moins 4 ans de services dans l'armée active. L'administration centrale n'est pas autorisée à intervenir dans la candidature des intéressés, dans la mesure où les sujets doivent adresser directement leur candidature à l'autorité militaire. Lorsqu'ils retournent dans leur foyer, la demande peut être réalisée dans leur gendarmerie locale. Toutefois, les postulants qui n'ont accompli que la durée normale du service militaire imposée par la loi peuvent candidater à titre civil. Tous les prétendants aux emplois de préposés ou de matelots doivent remplir un certain nombre de conditions indispensables, parmi lesquelles l'accomplissement du service militaire. Ils doivent également être âgés de 25 ans au moment de la production de la demande. Les capitaines et les lieutenants locaux doivent recueillir tous les renseignements nécessaires prouvant que les postulants possèdent toutes les garanties morales indispensables pour « servir honorablement dans les brigades²⁴. » Afin de constituer leur dossier de

²⁴ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, 13^e édition, Poitiers, Librairie administrative P. Oudin, 1938, p. 95.

candidature, les sujets doivent réunir un ensemble de pièces, notamment l'acte de naissance ou une copie de l'acte de naturalisation, pour s'assurer de la qualité de citoyen français du postulant, ainsi qu'un certificat original de bonne conduite au corps. Les candidats rentrés dans leurs foyers depuis plus de trois mois doivent être en mesure de fournir à l'administration un certificat de bonne vie et mœurs, délivré par l'autorité municipale ou le commissaire de police. Ils doivent également fournir un relevé des punitions encourues au régiment ou dans les équipages de la flotte. Ils sont immédiatement exclus lorsque des sanctions graves contre la discipline ou pour ivresse manifeste leur ont été infligées. Les candidats mariés doivent fournir leur acte de mariage ainsi qu'une attestation, délivrée par l'autorité municipale, de la moralité de leur épouse. Ceux qui contracteront un mariage après leur inscription sur les registres de recrutement devront en aviser le directeur régional et fournir les documents mentionnés.

Après réception de ces différentes pièces, l'administration doit s'assurer de l'aptitude physique de chaque aspirant à un emploi dans les brigades. Celle-ci est délivrée par un médecin assermenté en présence du capitaine qui donne également son appréciation. Les sujets doivent présenter une constitution « saine et vigoureuse²⁵ » et ceux qui présentent certaines affections sont immédiatement refusés. Ainsi, l'infirmité, la défectuosité des organes de la vue, de l'ouïe ou de la marche, des symptômes de maladie organique, des signes de prédisposition à la tuberculose ou à une affection cardiaque, sont autant de motifs d'exclusion du service des brigades. À la fin des années 1930, le *Manuel des brigades des douanes* précise notamment que la myopie « n'est pas tolérée²⁶ ». Les candidats réformés, ajournés ou classés des services auxiliaires de l'armée ne peuvent pas être acceptés par l'administration. Les sujets retenus et reçus à la suite de l'examen pratique sont soumis à une seconde visite médicale au chef-lieu de la direction régionale, avant leur prestation de serment. À partir du début des années 1930, celle-ci s'accompagne d'un examen par un médecin phthisiologue, spécialiste de la tuberculose pulmonaire. Enfin, l'administration des douanes exige des aspirants à un emploi de préposé ou des matelots une taille minimale fixée à 1m 62.

Dans ce système, exclusivement basé sur l'appréciation des directeurs régionaux, l'examen des « recommandations de notables²⁷ » dans le recrutement des agents des brigades, paraît inévitable. Durant le XX^e siècle, les candidats ont régulièrement recours aux lettres d'appui rédigées par des maires, des députés, des sénateurs voire des gradés militaires. Avant de pouvoir admettre les postulants à subir les épreuves d'entrée, chaque directeur régional doit

²⁵ *Ibid.*, p. 96

²⁶ *Ibid.*, p. 95

²⁷ Jean Clinquart, *La douane et les douaniers ...*, *op. cit.*, p. 244

également demander au préfet du département si, d'un point de vue politique, la candidature ne motive pas d'objection de sa part. Cette étape n'est cependant pas nécessaire pour les sujets présentés par le département de la guerre. Durant l'entre-deux-guerres, un engagement politique perçu comme hostile aux valeurs républicaines constitue un motif d'avis défavorable des autorités préfectorales. En 1931, un candidat à l'emploi de préposé est décrit par le sous-préfet des Sables d'Olonne comme « peu intéressant pour l'administration des douanes²⁸ » pour son « orientation » Action Française, qui s'ajoute à son goût prononcé pour la boisson. Le ministère des Finances demande alors à la préfecture de la Vendée de lui fournir des précisions sur les faits répréhensibles reprochés à l'intéressé²⁹. Les renseignements recueillis par le sous-préfet étant contradictoires, il retire son avis défavorable mais ajoute qu'il serait préférable de nommer le candidat dans un autre département³⁰. Des conseils similaires sont fréquemment donnés par les autorités préfectorales lorsqu'il s'agit de candidats qualifiés de réactionnaires, royalistes ou cléricaux militants, qui ne seraient pas « susceptible d'évoluer vers les idées républicaines³¹. » À propos des candidats communistes ou syndiqués à gauche, il n'a pas été trouvé dans les archives consultées de prescriptions similaires au moment de leur recrutement. Ces derniers sont cependant très surveillés par leur hiérarchie durant toute leur carrière. Le plus souvent ces fiches mentionnent l'absence de manifestations précises de leurs opinions politiques.

Durant l'entre-deux-guerres, le degré d'instruction des candidats, retenus après étude de leur dossier s'établit au moyen d'un examen pratique. Ces derniers sont convoqués au chef-lieu de l'inspection principale ou divisionnaire des douanes, où ils subissent six épreuves dont les trois premières sont éliminatoires (orthographe, rédaction et arithmétique). Chacun dispose de 45 minutes par matière, avec un quart d'heure de repos entre deux épreuves consécutives. Les postulants sont évalués sur l'orthographe, grâce à une dictée simple, choisie en dehors des textes administratifs, et sur la rédaction, à travers une composition portant sur un sujet de vie courante (lettre, récit de voyage, compte rendu d'un accident, etc.). Les épreuves d'arithmétique reposent sur « deux problèmes portant sur les quatre règles, les fractions, les mélanges, les alliages, les intérêts simples, les notions générales du système métrique³² ». En sus de ces trois matières

²⁸ Réponse de la préfecture de la Vendée à la demande de renseignements formulée par le directeur des douanes à Nantes, 20 mars 1941. AD85, 5 P 14.

²⁹ Lettre du directeur du personnel du ministère des Finances au préfet de la Vendée et au sous-préfet des Sables-d'Olonne, 8 juin 1931. AD85, 5 P 14.

³⁰ Lettre du sous-préfet des Sables-d'Olonne au préfet de la Vendée, 27 juillet 1931. AD85, 5 P 14.

³¹ Réponse de la préfecture de la Vendée à la demande de renseignements formulée par le directeur des douanes à Nantes, 20 mars 1941. AD85, 5 P 14.

³² Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes, op. cit.*, p. 97-98.

éliminatoires, les postulants composent sur des sujets d'histoire et de géographie. Une question élémentaire porte sur l'histoire de France moderne (événements importants, grands hommes, etc.), une seconde interroge les connaissances géographiques (France et colonies, départements, chefs-lieux, fleuves et principaux affluents, etc.). Enfin, l'administration évalue les notions sommaires de l'instruction civique de chaque aspirant (devoirs et droits des citoyens, suffrage universel, Président de la République, etc.). Une dernière note, attribuée à la maîtrise de l'écriture, repose sur l'ensemble de ces compositions. Une fois l'examen pratique terminé, le candidat appose sa signature sur ses copies et le capitaine local, qui a surveillé les épreuves, certifie qu'elles se sont déroulées sous ses yeux sans aucune aide. Le directeur régional procède alors à l'étude de l'ensemble de ces candidatures à l'emploi dans les brigades. Il peut lui arriver de refuser des dossiers, bien que toutes les conditions fixées par l'administration soient remplies. Il peut effectivement fermer le recrutement en raison de la rareté des vacances dans sa direction et du grand nombre de candidats inscrits. Lors de sa convocation devant le directeur régional des douanes le postulant doit être en mesure de fournir une somme de 100 francs pour donner une première mise aux fonds de la masse. Après avoir reçu la notification de leur entrée dans l'administration, toutes les nouvelles recrues des douanes prêtent serment devant le tribunal civil. Cette prestation place tous les douaniers sous la protection de la loi, interdisant ainsi à la population de les injurier, de les violenter ou de les troubler dans l'exercice de leurs fonctions. Les douaniers s'engagent enfin, en cas de révocation, à quitter le rayon des douanes pendant cinq ans, à moins qu'ils ne retournent à leur domicile d'avant leur incorporation.

Dans les conditions de recrutement du personnel des brigades, on peut observer des similitudes avec les pratiques en usage dans la gendarmerie. Les gendarmes sont également recrutés parmi les militaires ou anciens militaires, et sont soumis à des conditions d'âge et de taille très précises. Ils doivent être âgés de 20 ans et demi au moins et mesurer au moins 1m64 pour la gendarmerie départementale et 1m 66 pour la garde mobile à pied. L'institution évalue également chaque postulant sur des critères mêlant « culture générale et principes moraux³³ ». Depuis le début du XX^e siècle, les militaires de la gendarmerie sont soumis, comme leurs collègues douaniers le sont depuis le siècle précédent, à la prestation de serment qui symbolisait leur état de « soumission³⁴ » et finalisait la période de titularisation du gendarme. Selon Jean-François Nativité, cette uniformisation des conditions d'entrée dans la gendarmerie « érigée en sacerdoce servait de socle commun³⁵. »

³³ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, Paris, Fayard, 2013, p. 79

³⁴ *Ibid.*, p. 83.

³⁵ *Ibid.*, p. 77.

Jusqu'en 1908, l'accès au monde des bureaux n'était possible que par la voie du surnumérariat. Il s'agissait d'une période de travail non rémunéré variant d'une à quatre années, durant laquelle de jeunes hommes, âgés de 18 ans à 25 ans, devaient obligatoirement posséder des ressources leur permettant d'assurer leur subsistance. Considérée comme injuste par le personnel du service sédentaire, cette pratique est supprimée par l'administration des douanes au début du XX^e siècle. Dès lors, la carrière dans les bureaux est ouverte aux titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme équivalent qui subissent un examen pratique³⁶. Ce dernier comprend des épreuves écrites (rédaction, questions de technologies, géographie-économique et arithmétique) et des épreuves orales qui se déroulent à Paris. Une majoration de points est octroyée pour les diplômes supérieurs (licence, doctorat, etc.). Les candidats peuvent également être évalués sur les langues vivantes s'ils le souhaitent. Les lauréats rentrent alors directement dans le cadre principal comme contrôleurs adjoints³⁷.

Les facteurs qui ont motivé les candidatures dans les deux services restent propre à chaque sujet mais il existe dans ces choix des « constantes indéniables³⁸ ». Au cours du XX^e siècle, les postulants ont souvent exprimé leur volonté de sortir de la ruralité et d'accéder à un emploi stable que pourrait offrir la fonction publique. Après la Première Guerre mondiale, apparaît également dans les dossiers personnels le désir d'acquérir un jour une retraite convenable. De nombreux postulants ont consciemment choisi l'administration des douanes après le service militaire voire leur engagement volontaire. Les emplois réservés aux militaires dans le service des brigades apparaissent alors comme une suite logique à leur carrière professionnelle. Dans leur acte de candidature, certains sujets font très régulièrement des références explicites aux avantages découlant de leur qualité de soldats³⁹. L'entourage des postulants joue également un rôle dans le choix de l'administration des douanes. Beaucoup ont été influencés par leur milieu et ont suivi les conseils de parents dans l'institution. D'autres ont écouté les recommandations de proches extérieurs à la Douane qui leur suggéraient d'y entrer. Enfin, de nombreux candidats sont « entrés en douane » par pur hasard, parfois avec une attirance sincère pour la profession, il s'agit alors de véritable vocation⁴⁰.

³⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p. 494

³⁷ *Id.*

³⁸ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières...*, *op. cit.*, p. 15.

³⁹ Albert Laot, *L'histoire de la douane et des droits indirects en Corse ... op. cit.*, p. 148

⁴⁰ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières...*, *op. cit.*, p. 15.

B. Les différents emplois

L'administration des douanes est dirigée, sous l'autorité du ministre des Finances, par un directeur général assisté de trois administrateurs qui, sous sa présidence, forment le conseil d'administration. Les services centraux sont répartis entre le cabinet de la direction, le bureau du personnel et trois divisions comprenant trois à quatre bureaux ayant chacun des attributions propres. À la fin des années 1930, les services extérieurs comprennent 26 directions régionales, nombre qui a évolué depuis la fin de la Première Guerre mondiale⁴¹. Depuis 1908, le personnel des douanes est divisé en trois cadres : cadre supérieur, cadre principal et cadre secondaire⁴². Durant l'entre-deux-guerres, tout en maintenant cette répartition en trois groupes, l'administration apporte une modification à l'organisation des services extérieurs de la Douane. Ces derniers sont désormais partagés entre les agents supérieurs de direction et de contrôle, le service des bureaux ou service de perception et le service des brigades ou service de surveillance⁴³.

1) Les agents supérieurs de direction et de contrôle

À la tête du cadre supérieur du personnel des douanes, se trouvent les directeurs régionaux, à qui l'administration centrale a confié la gestion de toutes les questions relatives à l'organisation, au fonctionnement et au contrôle des services des douanes. Ils sont notamment chargés du recrutement et des mutations du personnel inférieur des brigades de leur circonscription, des mises à la retraite ainsi que de l'octroi des jours de congés. Les directeurs régionaux centralisent et examinent la compatibilité des recettes, vérifient et résolvent les questions de tarifs qui leur sont soumises, mandatent et administrent les fonds des masses. Entre 1926 et 1946, la circonscription maritime de Nantes est dirigée par deux administrateurs [annexe n°3] : René Putot (1935-1941) puis Pierre Guillebot (1941-1948). Celle de Bordeaux

⁴¹ Alger, Bastia, Bayonne, Besançon, Bordeaux, Boulogne, Brest, Chambéry, Charleville, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Lille, Marseille, Metz, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Paris, Paris-SRFD, Perpignan, Rouen, Saint-Malo, Strasbourg, Valenciennes

⁴² Article 2, du titre premier, du décret du 23 mai 1908.

⁴³ Décret du 24 décembre 1927.

compte quatre directeurs différents : Jules Béthouart (1923-1930), Henri Schaeffer (1930-1940), Joseph Marthe (1940-1945) et Jean-Marie Miqueu (1945-1955). D'origines sociales et géographiques différentes, ils ne sont pas natifs des départements de la Loire-Inférieure ou de la Gironde, à l'exception de Pierre Guillebot (né à Châteaubriant). Lors de leur prise de fonctions, ces derniers ont en moyenne 52 ans. Ils accèdent à ce poste en fin de carrière, après avoir exercé à des grades divers et dans des localités éloignées de leur nouvelle fonction. L'emploi de directeur n'est cependant pas le dernier qu'ils exercent avant leur mise à la retraite. Trois d'entre eux exercent le métier de receveur principal. Dans les principales douanes maritimes, comme à Bordeaux sur le littoral atlantique, des sous-directeurs sont présents. Les services des bureaux et des brigades du port sont concentrés entre leurs mains. Ils doivent alors coordonner les différents organes de contrôle, maintenir dans l'ensemble des services l'unité des méthodes et assurer une meilleure utilisation du personnel⁴⁴.

Parmi les agents supérieurs de direction et de contrôle évoluent également les inspecteurs principaux et divisionnaires, dont le contrôle s'étend sur toutes les branches des bureaux et des brigades. Ils assurent une surveillance stricte du travail du personnel de leur circonscription, qu'ils doivent dynamiser. Pour cela, ils réalisent notamment des enquêtes et investigations de terrain sur l'action des agents inférieurs des brigades. Les inspecteurs vérifient également la comptabilité des receveurs en contrôlant leurs caisses, rendent compte au directeur régional de leurs missions de contrôle dans des rapports mensuels et trimestriels. Dans les grands ports et les postes terrestres importants, ils ont sous leurs ordres des inspecteurs sédentaires, principalement chargés de surveiller les affaires relatives au régime douanier des marchandises. Leur attention doit être portée sur l'exacte application du tarif douanier. À la différence des inspecteurs principaux et divisionnaires, ils restent extérieurs aux questions se rattachant à l'organisation générale du service actif. Enfin, prennent place au sein du cadre des agents supérieurs de direction et de contrôle, les receveurs principaux dont les missions varient selon les localités. Là où se trouve un inspecteur sédentaire, ils se livrent entièrement au travail de la recette et ne prennent pas part aux autres opérations de bureau. Dans les autres postes, leur contrôle est exclusif, ils sont responsables de la régularité des comptes et de la centralisation de toutes les recettes de leur principalité. Ils représentent l'administration devant les tribunaux en tant que mandataire. Ces receveurs maintiennent un contact avec la direction régionale concernant tous les faits qui se rapportent à la perception, la comptabilité et les contentieux de leur bureau et des bureaux particuliers sous leur gestion.

⁴⁴ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 73.

2) Le service des bureaux

L'action de la Douane se trouvant divisée entre deux entités nettes et précises – le recouvrement de l'impôt et la surveillance de la frontière – le personnel est réparti dans des services spécifiques. Le premier constitue le service des bureaux ou service de perception et le deuxième le service des brigades ou service de surveillance. Les agents y sont classés selon différents grades. Au sein des bureaux, l'échelon le plus important correspond aux contrôleurs en chef, rédacteurs ou principaux. Ils sont présents dans les localités où l'importance de la tâche nécessite la division du travail en sections (navigation, sels, etc.). Comme l'indique la dénomination de leur emploi, ils assurent le contrôle de la comptabilité, des contentieux, du service des importations. Ces agents travaillent aux côtés de vérificateurs principaux et de vérificateurs, dont la mission principale est de reconnaître les marchandises présentées à l'entrée et à la sortie des magasins et des entrepôts. Ils doivent alors constater l'espèce, la nature, la quantité et l'origine des matières soumises à des droits de douanes. Ils en déterminent le montant et délivrent des certificats de visite. Sur les côtes françaises, ils sont également chargés du jaugeage des navires, activités pour laquelle ils travaillent de concert avec les préposés, qui exécutent la partie matérielle des opérations de visite⁴⁵. Le service des bureaux comprend des receveurs subordonnés, appartenant au cadre secondaire dont les tâches sont identiques à celles de leurs collègues receveur principaux. Il existe également des petits bureaux appelés « bureaux simples ». Au sein de ce cadre, travaillent également des commis principaux et des commis à qui l'administration confie le travail intérieur des bureaux. Ces agents délivrent les expéditions de douane, enregistrent les déclarations des redevables et collaborent à de nombreuses tâches d'écritures. Des dames employées et dactylographes, qui accéderont au grade de commis avant la Seconde Guerre mondiale, viennent compléter le service des bureaux. Les missions et les tâches qui leur sont confiées seront décrites dans la partie concernant le personnel féminin des douanes.

⁴⁵ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p. 41

3) Le service des brigades

Le grade le plus élevé du service des brigades est celui des capitaines (cadre principal). Ces derniers sont placés à la tête d'une subdivision appelée capitainerie qu'ils « dirigent, surveillent et administrent⁴⁶ », sous l'autorité immédiate de l'inspecteur principal ou divisionnaire local. Ces gradés doivent être pourvus d'une connaissance approfondie de cette branche de l'administration ainsi que d'une attention minutieuse pour exercer leurs fonctions. Ils s'assurent que le service ordonné est bien réalisé et s'appuient sur les renseignements qu'ils collationnent sur les entreprises de contrebande et sur les mouvements de fraude. Les capitaines ne gèrent pas les détails précis des services de surveillance, tâche qui revient à leurs subordonnés. Ils peuvent cependant vérifier eux-mêmes leur bonne exécution sur le terrain, de jour ou de nuit. Ces douaniers qualifiés examinent les registres de travail des brigades ainsi que les ordres de service des brigadiers, qu'ils peuvent rectifier. Ils tiennent également les écritures de la masse, s'occupent de la bonne tenue et de l'hygiène des bâtiments, de l'entretien des objets mobiliers, suivent le fonctionnement du service de santé et assistent, en personne, aux visites médicales du médecin assermenté. Les capitaines veillent à l'instruction administrative et militaire du personnel sous leurs ordres et au maintien de la discipline des agents. Ils sont présents dès le début de la carrière des douaniers, se chargeant de l'installation des préposés et vérifiant s'ils ont prêté serment⁴⁷. Dans l'accomplissement de leur lourde tâche, les capitaines peuvent s'appuyer sur le concours des lieutenants. Ces derniers sont placés à la tête d'un arrondissement particulier dans l'étendue de la capitainerie. Ils dirigent leur circonscription de concert avec les brigadiers et se consacrent à la surveillance de l'exécution des services douaniers de jour comme de nuit. Ils doivent informer les sous-officiers et les préposés sur leurs devoirs vis-à-vis de l'administration et de leur prodiguer des conseils. Dans les ports, les lieutenants assurent, en plus de ces missions principales, le contrôle et l'administration du personnel affecté au contrôle des opérations douanières, au dénombrement des colis, etc.⁴⁸.

Au sein du service des brigades, il existe une nouvelle distinction administrative entre les brigades terrestres et maritimes, dont le personnel appartient intégralement au cadre secondaire. Les premières unités sont dirigées par des brigadiers qui, selon l'expression utilisée

⁴⁶ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes, op. cit.*, p. 69

⁴⁷ *Ibid.*, p. 69-71

⁴⁸ *Ibid.*, p. 68-69.

dans *Annales des douanes* au début du XX^e siècle, constituent l' « âme du service⁴⁹ ». L'emploi de cette formule, qui perdure jusqu'à l'orée de la Seconde Guerre mondiale, suggère l'importance du rôle de ces agents dans le fonctionnement du service de surveillance douanier sur les côtes et les frontières terrestres. Ils dirigent l'ensemble du service de la brigade sur toute l'étendue de sa penthière. Ces douaniers doivent quotidiennement donner les ordres aux préposés et recevoir les rapports. Dans les unités les plus importantes, comprenant plusieurs brigadiers, cette tâche est remplie par le plus ancien dans le grade. Ces agents doivent régulièrement instruire leur personnel sur la manière de déjouer les ruses des contrebandiers grâce à l'intelligence de leurs combinaisons ainsi déjouer la fraude. L'administration les charge également de la discipline douanière, du contrôle de l'armement, de l'habillement et de l'équipement du personnel sous leurs ordres. Dans de nombreuses directions régionales, il existe également des sous-brigadiers qui participent avec les préposés aux services commandés par leurs supérieurs comme chef d'escouade. Ce rôle leur permet d'exercer une surveillance étroite sur les agents inférieurs. Durant l'entre-deux-guerres, ils exercent les fonctions de chef de poste dans les brigades à faible effectif. Dans les grands ports et les grandes gares douanières, des gardes-magasins sont installés dans les entrepôts réels où ils tiennent un compte ouvert sur toutes les entrées et sorties des marchandises du bâtiment et veillent au classement des marchandises.

L'effectif le plus important du service des brigades est composé de préposés, qui ne sont que de simples agents d'exécution. Leur rôle est d'accomplir fidèlement les ordres qui leur ont été donnés par leurs supérieurs. Ils doivent informer ces derniers de tous les événements qui se sont produits ou dont ils ont été témoins pendant leur journée de travail. Le service qu'ils exécutent est absolument secret, les agents ne doivent jamais en parler avec des personnes étrangères à l'administration. Les obligations et les interdictions, composant la discipline douanière, sont très importantes et seront détaillées ci-après. Dans certains bureaux ou dans certaines gares, plusieurs préposés sont chargés de la surveillance des marchandises et ne doivent rien laisser passer, rien embarquer ou débarquer sans autorisation écrite. Parmi ce grade, il existe la catégorie des préposés visiteurs qui sont commissionnés pour seconder les vérificateurs dans la partie matérielle des opérations de visite. Ils sondent les colis et s'assurent de l'exactitude du pesage des marchandises⁵⁰. Au cours des années 1920, l'administration des douanes crée le grade de préposé-chauffeurs, chargés de la conduite des voitures et de

⁴⁹ *Annales des Douanes*, année 1906, p. 299

⁵⁰ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 64

l'entretien des véhicules, notamment des réparations ne nécessitant pas le recours au garagiste. Dans les directions régionales les plus importantes, comme Nantes et Bordeaux, certains préposés se voient confier des missions annexes : concierges, plantons, secrétaires, etc.

Les patrons, placés à la tête du commandement des brigades maritimes, possèdent les mêmes attributions et fonctions que les brigadiers. Placés au gouvernail des navires de l'administration, ils commandent les manœuvres et surveillent l'action de leurs subordonnés. À terre, ils contrôlent les opérations d'entretien et de travaux nécessaires des bâtiments. Des sous-patrons, sous la supervision du patron et du lieutenant, peuvent également être présents dans certaines brigades. Ils sont alors chargés de l'administration de l'équipage et suppléent les patrons pendant leur absence. Au mouillage, ils dirigent les travaux de nettoyage et l'entretien des embarcations. Les patrons et les sous-patrons ont, sous leurs ordres, des matelots qui exercent des fonctions similaires aux préposés, en mer et dans les ports. Ils surveillent les côtes comme les quais afin d'éviter toute tentative de transbordement ou versement frauduleux. Durant l'entre-deux-guerres, suite à la modernisation technique des installations douanières, l'administration crée le grade de mécanicien de vedettes. Ils ont la conduite des moteurs et à terre, procèdent au nettoyage et aux réparations courantes. Ils sont recrutés parmi des spécialistes, des mécaniciens de la marine militaire. Ces matelots sont ensuite dirigés vers l'école de mécaniciens de la Marine de Toulon pour suivre des cours élémentaires de fonctionnement.

L'administration, suivant toujours sa volonté de modernisation, fonde en 1938, un nouveau cadre, celui des agents spécialisés. Ces douaniers appartenant au service des brigades peuvent accéder à ces emplois par voie de concours. L'objectif, à terme, est d'obtenir un personnel composé d'agents motorisés, d'agents de recherches, de ceux chargés du contrôle des opérations commerciales et de tourisme, etc.⁵¹.

4) Un cas particulier : les médecins des brigades

Depuis le milieu du XIX^e siècle, l'administration des douanes a conféré aux médecins des brigades ainsi qu'aux pharmaciens assermentés, une place particulière au sein de son

⁵¹ Décret du 8 avril 1938.

organisation⁵². Ces derniers sont présents à chaque étape importante de la vie intime des douaniers du service de surveillance et de leurs proches. Ils sont choisis de préférence parmi les « praticiens pourvus du diplôme de docteur ; leur nomination devait être soumise à l'approbation de l'administration⁵³ ». Cette dernière fixe leurs honoraires et à partir de 1880 exige que les directeurs prennent l'avis des préfets avant de proposer un candidat. Les médecins doivent également prêter serment avant de prendre leurs fonctions⁵⁴. Ceux qui souhaitent être agréés par l'administration sont donc soumis à des obligations similaires à celles des agents des brigades. Dans l'exercice rigoureux de leur fonction la rédaction des certificats médicaux après les accidents de service doit être des plus sérieux. Ces médecins sont présents dès l'entrée des douaniers dans l'administration, procédant à la visite médicale des postulants aux emplois des brigades en présence du capitaine. Ils offrent leurs soins au personnel de surveillance durant toute leur carrière ainsi qu'à tous les membres de leurs familles résidant avec eux. Lors d'accidents ou de maladies contractés en service, ils établissent à l'intention de l'administration une liste des antécédents médicaux des douaniers. Ils pratiquent des opérations chirurgicales, y compris les accouchements difficiles, et doivent vacciner tous les enfants de douaniers. Une fois par mois, les médecins assermentés se rendent dans chaque poste pour s'assurer de l'état d'hygiène de la brigade. Ils procèdent également aux enquêtes sur les décès des agents afin d'observer si la cause est bien imputable à l'accomplissement de leurs missions. Les agents des brigades ne possèdent pas le droit de choisir leurs propres médecins et pharmaciens jusqu'en 1924. La réforme du service de santé permet au personnel de se tourner vers le praticien de leur choix. L'administration supprime cependant la gratuité du service médical. Les douaniers doivent dès lors participer aux dépenses médicales et pharmaceutiques. Les médecins assermentés restent nécessaires pour la délivrance de certificats médicaux attestant des accidents et des maladies, survenus lors du service ainsi que lors des demandes de mises à la retraite ou pour l'obtention d'une facilité.

⁵² La création de l'emploi de médecin des douanes, date de 1821. A cette date, l'administration a installé un médecin à Paris dont le rôle est de se mettre en relation avec des médecins de chaque département par l'intermédiaire des directeurs.

⁵³ A. Fouré, *La masse des brigades des douanes*, Librairie Administrative P. Oudin., Poitiers, 1931, p. 19

⁵⁴ Article 30 du décret du 9 novembre 1853

C. La mobilité et l'avancement

Après l'entrée dans l'administration, la carrière des douaniers est rythmée par les changements de poste et les possibilités d'avancement en grade. Dans le service des brigades, la profession se caractérise également par une très grande mobilité dans les affectations. Au sein des services extérieurs des douanes, il existe deux cas distincts de mutations professionnelles. Les premières, subies par les agents, font partie du régime des peines disciplinaires imposé par l'administration. Pour les douaniers des brigades, ces mesures de déplacement viennent principalement sanctionner des actes d'indiscipline. L'objectif est d'écarter le fauteur de troubles, « l'indésirable », lorsque les peines du premier et du second degrés sont restées sans effet ou lorsque la nature ou les habitudes de l'agent rendent son changement de poste indispensable. Dans le service des bureaux comme dans celui des brigades, les douaniers ont le droit de solliciter leur mutation professionnelle à la condition d'avoir servi au moins deux ans dans le même poste pour les agents de surveillance. De nombreuses requêtes conservées dans les dossiers personnels ne portent que la mention simple « convenances personnelles » sans plus de détails, d'autres cependant permettent d'en apprendre plus sur les décisions qui motivent ces agents. Ces demandes sont périodiquement classées par ordre d'appel par l'administration qui organise ces mouvements de personnel. Cependant ces mutations ne sont régies par aucune règle et ne dépendent que du bon vouloir de l'institution. Dans sa prise de décision, cette dernière doit faire attention à ne jamais placer les douaniers à proximité immédiate des établissements professionnels de leur famille ou belle-famille⁵⁵. La présence de parents de l'agent ou de son épouse pourrait nuire à son indépendance dans l'exercice de ses fonctions, en particulier dans les régions salicoles. Durant l'entre-deux-guerres, ces prescriptions sont martelées par l'administration dans la direction régionale de Nantes. Toutefois, l'étude sociologique des parents des douaniers de la façade atlantique, réalisée précédemment, remet en question les exigences de la direction générale. Chaque demande de changement de résidence doit toujours être accompagnée d'un état des liens de parenté, y compris élargis, dans la région sollicitée. Dans ces documents, ils ne doivent pas

⁵⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p 347

mentir volontairement ou par omission car s'ils sont découverts ils sont traduits devant le conseil de discipline⁵⁶.

D'autres demandes de changement de résidence, conservées dans les dossiers personnels, présentent plusieurs sujets qui motivent les douaniers. Ces derniers évoquent régulièrement le bien-être de leurs enfants, désirant leur accès à l'éducation ou aux soins médicaux. Au milieu du XX^e siècle, dans de nombreux villages, les écoles sont souvent trop éloignées du poste de douane et de la caserne ; parfois il n'y en a pas. Ces demandes de mutations pour raison de santé doivent obligatoirement être accompagnées de certificats médicaux du médecin assermenté pour l'agent mais également pour les membres de leurs familles nucléaires. À la fin des années 1920, le commis principal aux Sables d'Olonne sollicite l'emploi de receveur subordonné à Saint-Hilaire-de-Riez « pour permettre à mes deux petites filles de respirer le plein air de la campagne et recouvrer définitivement la santé⁵⁷. » Au cours de sa carrière, il avait demandé à plusieurs reprises sa mutation pour ces motifs et avait accepté la seule place disponible dans le service des bureaux en Vendée, pour se rapprocher de ses proches de qui il vivait séparé depuis longtemps. Durant l'entre-deux-guerres, ce sont également les difficultés financières qui motivent les demandes de changement d'affectation. À la fin des années 1930, un matelot de la brigade de l'Ile-d'Yeu évoque la vie chère sur place comme motif à sa requête⁵⁸. À cette même période, l'administration rétablit sur l'île la recette qui avait été supprimée. Cependant, l'isolement de ce poste, séparé du continent, et son accès difficile décourage les arrivants. Le directeur à La Rochelle déplore que, dès leur arrivée, les titulaires demandent leur changement de résidence⁵⁹. La fréquence importante des changements d'affectation durant la carrière des douaniers, principalement de ceux employés dans les brigades, favorise l'éloignement d'avec les familles nucléaires. Ces dernières ne peuvent pas forcément se permettre de suivre les agents dans leurs déplacements. Les épouses ont souvent des attaches familiales dans leur région d'origine voire une activité professionnelle et les enfants sont déjà scolarisés. Cette séparation incite certains douaniers à formuler des demandes de retour vers leur ancienne résidence. Dans le service des brigades, les agents ont également la possibilité de permuter avec un collègue de la même direction qu'eux ou d'une autre circonscription.

⁵⁶ Lettre du directeur régional des douanes à Bayonne au directeur général, 25 mai 1936. SAEF, 1C-0026587 – dossier personnel de Jean Baptiste Constantin.

⁵⁷ Demande de changement de résidence formulée par Jean-Marie André, 21 avril 1928. AD17, 5 P 2337 – Dossier personnel de Jean-Marie André

⁵⁸ Demande de changement de résidence formulée par Marcel Le Bourhis, 12 août 1937. AD17, 1229 W 17 – Dossier personnel de Marcel Le Bourhis

⁵⁹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à La Rochelle à l'Ile-d'Yeu, 23 et 24 juin 1938. AD17, 5 P 2804.

Cependant, la prise de contact reste à la charge des employés, qui se tournent alors vers la presse corporatiste, puis syndicale à partir des années 1920, dans laquelle ils publient des petites annonces.

La mobilité et les multiples affectations restent une contrainte dans la carrière des agents de surveillance. Durant l'entre-deux-guerres, ils partagent encore la vision de leurs collègues du début du siècle : « il faut une patience d'ange pour attendre ces dits changements et une rude poigne pour les obtenir. Oh ! c'est stupéfiant, on croirait vraiment qu'il s'agit de décrocher les étoiles de général⁶⁰. » Les réorganisations administratives successives de certaines brigades pourraient, selon certains douaniers, retarder leur avancement. Ainsi en 1935, un agent du poste de Vannes sollicite auprès de la direction générale la réparation du préjudice qu'il croit avoir subi suite aux remaniements des services, qui auraient retardé sa nomination au grade de sous-brigadier. Le conseil d'administration, saisie du dossier, condamne le douanier à une sanction légère, considérant qu'il a mis en doute l'impartialité de sa hiérarchie et fait preuve de manque de pondération, mais tient toutefois en compte ses bons résultats de service⁶¹.

Au sein du service des bureaux, la mobilité pèse moins sur la vie professionnelle des douaniers. Les demandes de changement de résidence reposent souvent sur des motifs personnels mais aussi sur des questions liées à l'avancement professionnel. Les possibilités de promotion et les mouvements de personnel qui en résultent rythment également la carrière des douaniers des services extérieurs. Au début du XX^e siècle, le ministère des Finances crée des tableaux d'avancements dans l'administration des douanes⁶². Cet instrument, toujours en usage durant l'entre-deux-guerres, permet aux agents d'avancer d'une classe dans son grade et son poste, et d'ainsi obtenir une augmentation de salaire. Dans le service des brigades, la direction générale instaure des commissions régionales d'avancement, dans lesquelles siègent des délégués élus par l'ensemble du personnel. Les agents sont répartis en trois catégories : 1^o gardes-magasins, brigadiers et patrons ; 2^o sous-brigadiers et sous-patrons ; 3^o préposés et matelots. Tous les deux ans, dans chaque direction régionale, chacune de ces trois catégories élit parmi eux dix délégués, pour des mandats renouvelables⁶³.

Au début du XX^e siècle, l'administration généralise également l'avancement par concours, qui se substitue aux examens d'aptitude. Les programmes sont préparés par la

⁶⁰ Ulysse, « Les changements de direction », *Le Douanier, organe des sous-agents du service actif*, n°2, 15 janvier 1906, p. 2

⁶¹ Procès-verbal de délibération du conseil de discipline, 1935. SAEF, B-0053104 – dossier disciplinaire de Benjamin Jauffroy.

⁶² Décret du 2 février 1907.

⁶³ Arrêté du 15 septembre 1925.

direction générale puis les sujets sont envoyés aux sièges de chaque inspection, chaque année. Dès leur mise en place, elle garantit à chacun l'anonymat des copies et a recours, comme pour l'entrée dans les cadres, à l'assentiment des autorités préfectorales. Ce système demeure en vigueur jusque dans les années 1940, à quelques détails près. Dans le service des brigades, les préposés et les matelots ont désormais accès, grâce au concours, aux grades de sous-brigadier et de sous-patron. Ceux-ci comportent des épreuves uniquement écrites, qui allient questions classiques (rédaction, arithmétique, etc.) et professionnelles, dont une partie consacrée à la théorie militaire. Les sous-officiers, âgés de moins de 40 ans et comptant un an dans le grade au minimum, peuvent avoir accès aux emplois supérieurs de brigadiers ou de patrons. Les postulants sont portés sur le tableau d'avancement et jugés par la commission régionale sur leur discipline et leur capacité à diriger. Les douaniers retenus après examen de leur dossier peuvent se présenter au concours. Les épreuves sont similaires à celles du concours de sous-officier, à l'exception du contenu des questions professionnelles. Les agents pourvus du brevet d'officier de réserve sont dispensés de l'épreuve militaire pour laquelle ils obtiennent d'office la note maximum (soit 20/20)⁶⁴. Les brigadiers et les patrons peuvent, s'ils le souhaitent, s'inscrire au concours pour le grade de lieutenant. Ils doivent réunir trois conditions : être âgés de moins de 36 ans, compter deux ans d'ancienneté dans le grade et être présentés par les chefs locaux et agréés par le directeur général⁶⁵. Aux questions écrites s'ajoutent des épreuves orales organisées à Paris. Les lauréats peuvent ensuite prétendre au grade de capitaine, soit le plus élevé du service des brigades. Dans le service des bureaux, les contrôleurs-adjoints peuvent prétendre aux grades de contrôleur rédacteur et de vérificateur par le biais d'un concours qui s'organise autour de diverses questions techniques et d'épreuves écrites. La réussite des candidats leur ouvre la porte aux emplois d'encadrement du cadre supérieur. Pour entrer dans le cadre principal (inspection et direction), les candidats doivent justifier de qualités rédactionnelles mais également professionnelles dans le droit public et administratif, en économie politique, en histoire économique, en géographie, en sciences appliquées et en mathématiques⁶⁶. Ces concours nécessitent une préparation spéciale et un niveau d'instruction élevé de la part des douaniers de bureaux.

⁶⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p. 512

⁶⁵ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes, op. cit.*, p. 103.

⁶⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p. 512

D. La retraite

Lors de leur entrée dans l'administration, les douaniers ont souvent avancé comme fondement de leur candidature l'espoir d'obtenir un jour une retraite pérenne et convenable. Pour autant, cette retraite reste peu élevée et beaucoup se tournent vers des activités annexes dès la fin de leur carrière. Le régime des pensions des agents des deux services connaît plusieurs évolutions entre le XIX^e siècle et le XX^e siècle. Jusque dans les années 1920, les fonctionnaires civils et militaires ont chacun leur législation propre. Les retraites sont basées sur une loi portant sur les pensions civiles, datant de 1853 et dont l'admissibilité dépend de l'avis favorable de l'administration et de l'existence de crédits suffisants⁶⁷. Les limites d'âges ont été fixées dans les années 1880 à 67 ans accomplis pour les directeurs et les receveurs principaux, à 65 ans pour les autres agents du service des bureaux et à 59 ans pour les officiers, sous-officiers et préposés des brigades⁶⁸. Dès le XIX^e siècle, l'administration des douanes peut imposer la retraite aux agents ou la leur refuser pour deux raisons principales. Elle rejette la demande si les aptitudes physiques ou intellectuelles du requérant lui permettent de poursuivre ses fonctions ou si les crédits affectés aux pensions civiles sont épuisés. Cependant, à la fin du siècle, les agents du service des brigades semblent mécontents du régime en vigueur et requièrent leur assimilation à celui des militaires, affirmant qu'ils sont avant tout des soldats. Ils se heurtent à l'opposition du secrétaire d'État aux Finances, qui estime que les douaniers ne sont des militaires qu'en temps de paix et que leur discipline n'a rien de comparable à celle des soldats. Toutefois en 1887, grâce à la loi de Finances, les employés du service de surveillance obtiennent l'assimilation de leur régime retraite à celle des gendarmes⁶⁹. En 1911, le gouvernement met fin à cette parité entre les deux institutions, faisant naître un mouvement de protestations qui gagne rapidement les parlementaires. Les années suivantes, plusieurs associations d'agents retraités se forment afin d'obtenir une refonte du système des pensions, à l'image de l'« association fraternelle des agents retraités des douanes » fondée aux Sables d'Olonne.

Durant la Première Guerre mondiale, les mises à la retraite sont suspendues et une fois la paix revenue un nombre important de départs de douaniers frappe l'administration. En 1920, afin de préserver les agents des difficultés qu'ils peuvent connaître durant le laps de temps

⁶⁷ Loi du 9 juin 1853.

⁶⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p. 249

⁶⁹ *Ibid.*, p. 309-310

nécessaire à l'établissement du brevet de pension, il est admis que les intéressés pourront être « maintenus provisoirement en activité durant cette période intérimaire ou que des avances leur soient versées s'ils étaient impropres à tout service⁷⁰ ». Après la fin de la Grande Guerre, le gouvernement Clemenceau décide d'apporter des modifications au régime des retraites institué sous le Second Empire. Il crée alors une commission *ad hoc* placée sous la présidence de Paul Doumer, puis du député de la Seine-et-Marne Georges Lugol, à laquelle sont associées les organisations professionnelles. Le projet du texte est adopté par le gouvernement et déposé à l'Assemblée Nationale dès juillet 1921, mais n'est mis en discussion qu'en mars 1923⁷¹. Il prend sa forme définitive au travers d'une loi datée du 14 avril 1924. Ce texte reconnaît le droit absolu à la pension en faveur de tous les agents justifiants de 30 ans de service et 55 ans d'âge dans le service sédentaire et 25 ans de service et 55 ans d'âge dans les brigades. Les retraites sont désormais calculées sur la base des trois dernières années de service. Cette loi satisfait les agents du service de surveillance qui peuvent, malgré les appréhensions, sauvegarder leurs acquis. Cependant le gouvernement ne statue pas sur la limite d'âge au-delà de laquelle la mise à la retraite serait automatique. Durant l'entre-deux-guerres, l'administration des douanes demeure alors seule juge et peut retarder les départs par mesure d'économie.

Durant l'entre-deux-guerres, des réflexions sont menées sur les révisions possibles des pensions en période d'inflation. Cependant dans l'esprit du gouvernement, elles doivent être précédées d'un réajustement des traitements. Pourtant, il refuse d'approuver une péréquation automatique, qui fit d'ailleurs l'objet d'un projet de loi, en 1929, lequel ne rencontre pas de succès⁷². Durant cette même période, la question des limites d'âges suscite de nombreux attermoissements. À la fin des années 1920, plusieurs parlementaires, parmi lesquels Charles Dumont, sénateur du Jura et rapporteur général de la commission des Finances au Sénat, expriment leur volonté de reculer l'âge de la retraite pour faire face à l'augmentation significative de la dette. La loi de Finances du 16 avril 1930 subordonne la révision du montant des retraites à la réalisation d'économies « acquises par le recul des limites d'âge et la révision des conditions de classement dans le service actif⁷³ ». L'instauration de cette condition provoque des oppositions au sein du bureau syndical du SNDA, dont une délégation rencontre Charles Dumont, le 23 avril. Ce dernier s'oppose à la retraite des douaniers à 50 ans d'âge, prônée par les syndicalistes, considérant qu'il n'existe presque plus de fraudeurs à poursuivre

⁷⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 284

⁷¹ *Ibid.*, p. 285.

⁷² *Ibid.*, p. 286.

⁷³ *Ibid.*, p. 288.

sur les frontières. Selon le SNDA, c'est parce que les agents des brigades, confrontés au service de nuit et aux intempéries ont vieilli prématurément qu'ils doivent bénéficier de cette disposition⁷⁴. Les principaux intéressés eux-mêmes s'opposent au recul de l'âge de la retraite, qui empêcherait ceux qui le souhaiteraient et le pourraient de prendre un autre emploi après leur sortie des cadres. Aux XIX^e et XX^e siècles, la fin de la carrière dans la Douane ne signifiait pas obligatoirement la fin de la vie active pour ces fonctionnaires. De nombreux agents du service des bureaux poursuivent leur carrière au sein même de l'administration comme receveur ruraliste. D'autres retraités exercent une deuxième activité pour faire vivre leur foyer. En 1933, à l'occasion des funérailles d'un brigadier de Saint-Hilaire-de-Riez, la presse locale rappelle qu'après sa retraite il avait appris « le dur métier de sabotier » et exerçait le « commerce de galoches et de chaussures.⁷⁵ »

Durant les années 1930, la question des limites d'âges, sujet des travaux d'une commission *ad hoc* animée par Charles Dumont, ouvre une période d'incertitude chez les agents des brigades. La loi de Finances du 31 mars 1932 inclut plusieurs recommandations que cette dernière formule et modifie de nombreux points de la loi de 1924. Elle remplace notamment les notions de service sédentaire et de service actif par des catégories A et B. Les fonctionnaires appartenant à la classe B, comprenant l'ensemble des agents des brigades, peuvent bénéficier d'une retraite à 55 ans. Pour la seconde catégorie, l'âge de départ est fixé à 60 ans. Le conseil d'État statue cependant sur l'abrogation des dispositions prises en faveur des douaniers avant la Grande Guerre. En 1934, les douaniers sont victimes « des effets d'un cafouillage législatif⁷⁶ » après la publication du décret-loi qui supprime les minimas de pension et lèse sérieusement les fonctionnaires dont la retraite serait calculée suivant les nouveaux barèmes. En 1936, le gouvernement Blum rétablit finalement, à quelques points près, la loi de 1924 dans le cadre de la loi de Finances pour 1937. Après de nombreuses tergiversations, un décret daté de février 1937 confirme la limite d'âge des agents des brigades à 55 ans, à l'exclusion des gardes-magasins qui sont contraints de maintenir une activité semi-sédentaire jusqu'à 57 ans⁷⁷.

⁷⁴ *L'Actualité douanière*, n°9, 10 mai 1930, p. 1

⁷⁵ *L'Étoile de la Vendée*, n°4854, 9 juillet 1933, p. 7

⁷⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 354-355.

⁷⁷ *Id.*

III. Dans l'intimité du douanier

A. La discipline douanière

1) La fidélité au devoir

Au début du XX^e siècle, le directeur général des douanes donne une description des qualités fondamentales que doit avoir tout douanier : le dévouement et la discipline. Dans les années 1920 et 1930, la littérature à usage des agents du service des brigades rappelle à chacun que la discipline « doit régir [la] vie administrative comme [la] vie privée ; l'une et l'autre sont d'ailleurs étroitement liées⁷⁸ ». Dans leur serment, les douaniers s'engagent à remplir leurs fonctions avec fidélité, devant le tribunal de première instance. Cet engagement confère des droits mais impose également d'importants devoirs aux agents de surveillance. Lors de cette prestation, les douaniers reçoivent leur commission d'emploi, qu'ils doivent toujours avoir en leur possession durant leur service. Ce document portant la photographie de l'employé en uniforme doit être exhibé dès la première réquisition. Au sein du personnel des douanes la discipline représente une part plus pesante sur les agents du service des brigades que sur ceux des bureaux. Leur conduite doit être exemplaire et leur tenue impeccable, leur uniforme parfaitement propre, la chevelure pas trop longue, le visage rasé, les mains doivent être nettes, et non tenues dans les poches. L'armement (fusils, révolvers, mousquetons, etc.) complète leur habillement et doit être manié avec la plus grande prudence pour leur sécurité et celle des personnes qui les entourent. Selon les *Lectures du douanier*, cet ensemble impeccablement propre renforce le « prestige⁷⁹ » de la tenue, et par extension celle du fonctionnaire et de l'administration qu'il représente. L'agent doit faire preuve d'une « grande probité et d'une sincérité absolue⁸⁰ », attendu que devant la loi les déclarations contenues dans leurs procès-verbaux sont admises sans discussions et ce malgré tous les témoignages contraires. Ainsi, il doit toujours dire la vérité et faire preuve de franchise car, s'il est reconnu coupable de faux, le

⁷⁸ Anonyme, *Les lectures du douanier...*, *op. cit.*, p. 5

⁷⁹ *Ibid.*, p. 4

⁸⁰ *Id.*

douanier est passible de peines pénales pouvant aller jusqu'aux travaux forcés à perpétuité. La probité leur interdit également de recevoir, directement ou indirectement, des gratifications, des récompenses pour des faits relevant de leurs fonctions. Les douaniers ne doivent pas se laisser soudoyer. Leurs rapports avec le public doivent être empreints de la plus grande politesse, principe qui s'applique aussi à leurs rapports avec leurs collègues. Cependant, ils ont l'obligation d'éviter toute familiarité avec le public, surtout à la campagne. Ils ne doivent en aucun cas s'adonner à la boisson, ce qui viendrait déshonorer leur fonction et détruire leur autorité.

Jusque dans les années 1920, les sous-officiers, les préposés et les matelots avaient interdiction de chasser. Durant l'entre-deux-guerres, l'administration revient sur ce principe, les douaniers peuvent se faire délivrer un permis de chasse. Ils ne sont cependant autorisés à chasser qu'en dehors des heures de service et ne doivent pas vendre le produit de leur chasse. Ils sont également autorisés, pendant leurs heures de loisir, à pratiquer la pêche à pied et en mer, sous couvert d'un règlement précis sur le nombre d'appâts et de lignes admis⁸¹. Les agents des brigades ne peuvent pas s'absenter de leur résidence pour une cause étrangère au service, ni interrompre l'exercice de leurs fonctions sans avoir préalablement obtenu un congé auprès de leurs supérieurs. S'ils enfreignent ce règlement, ils sont automatiquement considérés comme démissionnaires ou sont privés de traitement pendant leur absence illicite⁸². Les agents du service actif doivent s'abstenir de se mêler aux manifestations sur la voie publique liées aux circonstances politiques (grèves, etc.) ou électorales. Comme tous les fonctionnaires de l'État, ils sont tenus d'assister aux cérémonies publiques ordonnées par le gouvernement, chez l'autorité dont ils ont reçu l'invitation, sauf instructions contraires. Les souscriptions, les collectes, les quêtes et les loteries sont interdites sans autorisation préalable de l'administration.

La discipline douanière repose également sur les bons rapports que les agents inférieurs entretiennent avec leurs chefs. Ils ne doivent ni discuter les ordres, ni critiquer leur attitude. Depuis la création de l'administration, la discipline doit être stricte et paternaliste⁸³. Durant l'entre-deux-guerres, la bonne entente hiérarchique doit être réciproque :

La discipline repose non pas sur la crainte du chef, crainte qui paralyse souvent les bonnes volontés, mais sur la confiance que les agents ont en leur chef ; et cette confiance, le gradé doit

⁸¹ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 181-182.

⁸² *Ibid.*, p. 183

⁸³ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes*, op. cit., p. 19-20

l'assurer par son attitude toujours correcte sans être distante, par ses paroles encourageantes, par ses actes à l'abri de toute critique et exempts de tout parti-pris⁸⁴.

Les chefs doivent donc être de bons guides pour leurs subordonnés. Ils sont également soumis à une discipline d'autant plus stricte qu'ils exercent le commandement et organisent la surveillance et la lutte contre la fraude. À la fin des années 1930, les *Lectures du douanier* prodiguent des conseils pour tenir le rôle de chef. Le chef doit aimer son métier et le faire aimer, intéresser ses subordonnés à leur travail en leur expliquant les raisons pour lesquels ils l'exercent, et inspirer confiance grâce à son esprit de loyauté, de justice et son abord accueillant. Il a la responsabilité de répartir le travail équitablement, de reconnaître et de faire valoir les justes mérites de chacun, de faire participer ceux qui ont obtenu des renseignements au service d'observation pour qu'ils se sentent reconnus et tirent le juste bénéfice de leur travail. Le chef doit se faire accompagner dans ses fonctions sur le terrain, notamment par les plus jeunes et doit organiser la surveillance grâce à son analyse précise et ainsi obtenir des résultats qui motiveront les agents.

Les manquements et les transgressions à la discipline douanière sont toutefois nombreux et variés. Ils concernent principalement les conflits avec la hiérarchie, les conversations pendant le service avec des personnes étrangères à l'administration, l'abandon de poste ou le fait de s'assoupir pendant la surveillance. De nombreux agents attirent l'attention de leur hiérarchie en raison de leur usage inconsidéré de l'alcool. Dans les années 1930, le sous-brigadier des Sables d'Olonne, déjà puni à plusieurs reprises, est au cœur d'un grave scandale. Il est trouvé inerte en-dehors du service, en état d'ivresse manifeste, devant l'hôtel des Postes, par un habitant qui fait prévenir un agent de police. Ce dernier, qui tente de l'aider à se mettre debout, est violemment attaqué par le douanier. Conduit devant le tribunal local le fonctionnaire sollicite l'indulgence des juges car il est atteint de paludisme. Son avocat ajoute que son client est avant tout malade et que l'administration des douanes aurait dû le placer ailleurs qu'à « monter la garde sur les marais⁸⁵. » À la fin de l'année, ses chefs lui octroient à l'unanimité la note de 2 sur 20, son capitaine le présentant comme un « personnage dangereux, délateur et menteur. Enclin à la boisson [...] En un mot piètre agent sur lequel il n'est pas possible d'avoir confiance. Paludéen⁸⁶. » Mis en disponibilité, le sous-brigadier sera finalement réintégré quelques mois

⁸⁴ Anonyme, *Les lectures du douanier...*, *op. cit.*, p. 9

⁸⁵ *L'Etoile de la Vendée*, n°4817, 23 octobre 1932, p. 5

⁸⁶ Feuille signalétique et de service de l'agent Michel Stéphan. AD17, 5 P 2774 – Dossier personnel de Michel Stéphan

plus tard, comme préposé à l'Ile-d'Olonne. Plusieurs fois, avant sa mise à la retraite, ses supérieurs et le médecin des brigades suspecteront encore des états d'ivresse et des abus de boissons. Durant les années 1930, plusieurs affaires ont entaché l'administration des douanes, parmi lesquelles celle dite des « fraudes du Havre ». Ce port devient le centre d'un trafic frauduleux portant sur des marchandises diverses et impliquant plusieurs vérificateurs et agents. En mars 1938, le directeur général adresse une note à tous ses employés des bureaux comme des brigades leur rappelant dans le détail, sur un ton paternaliste, l'ensemble de leurs obligations professionnelles. [annexe n° 20]

2) Le régime disciplinaire

La discipline tenant une place importante au sein de l'administration des douanes, la direction générale a rapidement fondé une échelle de punitions et de récompenses, variant en fonction des circonstances et des deux branches des services extérieurs. Dans le service des bureaux, aucun règlement spécial ne fixe les peines disciplinaires mais on remarque qu'elles sont ordonnées en deux degrés. Les peines du premier degré sont les suivantes : le blâme simple, le blâme avec inscription au dossier de signalement, la retenue de traitement. Celles du second degré comprennent : la suspension de fonctions, le retard ou l'ajournement d'avancement, le changement de résidence avec ou sans descente de classe ou de grade, la mise en disponibilité, et la révocation. La mise en disponibilité, prononcée soit à la demande des agents, soit d'office, place les employés en retrait momentané d'emploi, tout en les laissant à la disposition du service⁸⁷. Le règlement disciplinaire dans le service des brigades a été conçu à la fin du XIX^e siècle et la hiérarchie des punitions comporte deux degrés. Après la Première Guerre mondiale, l'administration fonde des conseils de discipline régionaux où siègent des délégués élus par l'ensemble du personnel. Ces derniers donnent leur avis au même titre que les divers officiers sur les sanctions à prononcer concernant les faits reprochés aux agents traduits devant ces comités. Les peines du premier degré, infligées par les chefs locaux (officiers et directeurs régionaux) comprennent l'avertissement et l'annotation. L'avertissement s'applique aux fautes légères à la tenue, la discipline, la conduite ou au service. Les annotations, d'un à trois numéros, sont prescrites aux agents faisant preuve de négligence dans leurs fonctions, en arrivant en retard notamment, mais également à ceux faisant preuve de manquement à la subordination et

⁸⁷ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p. 123.

au respect envers les chefs et la population. Cette punition prive les douaniers de la faculté de concourir à l'avancement et de prétendre à la médaille douanière.

Le régime disciplinaire du service des brigades contient huit peines du second degré. La réduction d'ancienneté de grade pour les sous-officiers ou de l'ancienneté de tous services pour les préposés et les matelots est prononcée à l'occasion de fautes pour lesquelles trois numéros d'annotation paraissent constituer une punition insuffisante. Les douaniers peuvent être radiés temporairement ou définitivement du tableau d'avancement ou des listes de lauréats des concours. Un changement par mesure discipline peut également être appliqué lorsque les peines précédemment citées sont demeurées sans effet ou lorsque que la nature de la faute ou les habitudes de l'agent rendent sa mutation indispensable. Les douaniers frappés d'un ou deux numéros d'annotation, qui commettraient une nouvelle faute, risquent une descente de classe avec réduction obligatoire d'ancienneté. Autre peine du second degré, la rétrogradation qui peut être infligée à tout sous-officier qui, dans un délai d'un an, commet une nouvelle faute, et à tout sous-officier dont les torts de conduite ou de service ont causé un scandale susceptible de porter atteinte à son autorité vis-à-vis de ses subordonnés. Enfin, il existe trois mesures exceptionnelles : la mise en disponibilité d'office, le licenciement qui peut être prononcé contre les douaniers durant leur première année de service, et la révocation qui s'applique à tout préposé ou matelot qui, déjà puni de trois annotations, commet encore dans un délai de 18 mois une faute de la nature de celles qui motivent une annotation⁸⁸.

À côté de ce régime disciplinaire très stricte, l'administration des douanes a institué un système de récompenses au nombre de quatre : l'encouragement et le témoignage de satisfaction – d'un à trois, selon l'appréciation de la hiérarchie –, la mention honorable qui entraîne la radiation de toutes les punitions et la médaille d'honneur des Douanes. Les deux premières entrent dans les compétences locales des chefs, les deux autres sont prononcées par la direction générale. Ces récompenses sont émises pour « sanctionner des actes ponctuels de courage, de zèle dans la lutte contre la fraude⁸⁹ ». Le 14 juin 1894, le ministre des Finances, Raymond Poincaré, institue par décret la création de la médaille d'honneur des Douanes accordée aux douaniers comptant les plus anciens et les meilleurs services ou se distinguant par des actions d'éclats⁹⁰. Elle est en argent, sur l'avvers est représentée l'allégorie de la République et sur le revers est inscrit « Direction Générale – honneur et dévouement ». Cette récompense

⁸⁸ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 168-170.

⁸⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 258-259.

⁹⁰ AHAD, « 1894-2004 • La médaille d'honneur des Douanes (110ème anniversaire) », dans *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°29, 2004, 16 p.

est remise chaque année, par le directeur ou le chef divisionnaire, en présence de tous les hommes disponibles.



Figure 1 : Médaille d'honneur des Douanes © Musée national des douanes, France

Certains douaniers se voient octroyer des récompenses en-dehors des cadres de l'administration. Dans de très rares occasions, quelques agents sont décorés de la légion d'honneur ou de la médaille militaire. Aux frontières maritimes, d'autres reçoivent des prix et des médailles diverses pour leurs faits de sauvetage, à l'image du prix du Marquis Maurice d'Urré d'Aubais.

Le régime strict auquel sont soumis les agents du service des brigades comporte de nombreuses similitudes avec celui en vigueur dans la gendarmerie. Dès leur entrée dans les cadres, la subordination de ces militaires à leurs chefs, avec qui ils entretiennent un rapport paternaliste, est « la cheff de voûte de l'édifice⁹¹ ». Comme les douaniers, les gendarmes ne sont pas autorisés à pratiquer une autre activité professionnelle ou à s'immiscer dans la vie politique locale. Leur hiérarchie n'accepte aucun manquement aux devoirs, qu'ils concernent la tenue, les mœurs, la consommation excessive d'alcool ou la fréquentation des prostituées. Un système de punitions hiérarchisés ainsi que des conseils de discipline voient le jour au XIX^e siècle. De

⁹¹ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, op. cit., p. 83

la même manière que dans l'administration des douanes, les règles en vigueur dans la gendarmerie concernent à la fois la vie professionnelle et la vie privée. Ce pouvoir disciplinaire « embrasse toutes les facettes de l'existence⁹² ». À la veille de la Première Guerre mondiale, ce paternalisme, douanier comme gendarmique, est concurrencé par le mutualisme et le syndicalisme qui offrent des voies alternatives aux agents. Grâce à la presse corporatiste, ces agents réclament un assouplissement des règles et aspirent à un autre modèle disciplinaire.

B. Les conditions de travail et le coût de la vie

Au début du XX^e siècle, le temps de travail dans les bureaux comme dans les brigades dépend encore des « nécessités du service », soit des données conjoncturelles. Aucune disposition légale ne détermine la durée de travail des douaniers. Pour les agents du service sédentaire, il faut se référer aux horaires d'ouverture des bureaux « qui doit être de 8 heures au moins en été et de 7 heures au moins en hiver, tous les jours ouvrables⁹³. » À partir des années 1920, l'administration des douanes applique les dispositions instaurant la journée de 8 heures aux employés de surveillance. Il s'agit d'une véritable évolution pour les sous-officiers, les préposés et les matelots habitués avant guerre à travailler en moyenne 11 heures par jour, durée qui pouvait s'allonger jusqu'à 14 heures. Ces fonctionnaires doivent cependant se tenir 24 heures sur 24 à la disposition de l'administration qui peut les requérir à tout moment. Dans l'ensemble des services extérieurs, les douaniers sont soumis à des temps de travail supplémentaires, en dehors des heures légales d'ouverture des bureaux, et pour lesquels ils touchent des indemnités. Depuis le milieu du XIX^e siècle, ils disposent chaque année, comme l'ensemble des fonctionnaires des administrations financières, d'un congé de quinze jours⁹⁴. Au-delà de cette période, les agents sont soumis à une retenue sur leur traitement. Les employés qui se sont absentés ou ont dépassé la durée de leurs congés sans autorisation peuvent se voir priver de leur rémunération, pendant un temps double à celui de leur absence. Les relations, parfois tendues, avec la population locale rythment également la vie professionnelle des douaniers.

⁹² Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIXe, op. cit.*, p. 186-187.

⁹³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p 549

⁹⁴ Article 16 du décret du 9 novembre 1853

Pour comprendre la rudesse du travail des douaniers des brigades, il faut prendre en compte le degré de mobilité des services, auquel s'ajoutent les effets des changements de saison, le mauvais état de certains secteurs de leur penthière et l'éloignement toujours plus croissant des points d'observation durant l'entre-deux-guerres. Sur la façade atlantique, aux XIX^e et au XX^e siècles, la multiplicité des marais engendre régulièrement des fièvres paludéennes. Les brusques variations de température et l'humidité sont les causes de nombreuses affections des voies respiratoires et de refroidissements parfois mortels. Ces derniers, résultant souvent de la météo, ne sont parfois pas reconnus comme des accidents de service ; l'administration les considérant comme « inhérents [aux] fonctions⁹⁵ » et à la vie des douaniers. Dans les brigades, les accidents de service sont fréquents et résultent principalement de chutes à vélo ou à pied, entraînant des foulures, des commotions voire des fractures. Beaucoup décèdent accidentellement au cours de leurs fonctions ou au moment de leur retour au poste ou dans leur foyer. En janvier 1928, un matelot de la brigade d'Hennebont est porté disparu par ses supérieurs alors qu'il était de surveillance aux abords des quais. Après plusieurs jours de recherches, le corps du douanier, probablement victime de l'obscurité ou d'un malaise, est repêché. Son décès prématuré marque profondément ses collègues ainsi que la population locale qui assistent en nombre à ses obsèques⁹⁶. D'autres chutes mortelles frappent malheureusement l'administration. En avril 1939, un brigadier nantais assiste impuissant au décès de l'un de ses subordonnés lors d'une ronde de nuit le long du quai Wilson. Ce dernier a chuté dans la Loire depuis une hauteur de 7 mètres, rendant son sauvetage immédiat impossible. Les efforts des pompiers s'avèrent vains, le corps ayant été entraîné loin par le courant⁹⁷.

Depuis la fin du XIX^e siècle, les douaniers sont souvent qualifiés de « parents pauvres de la République⁹⁸ », car ils font partie des fonctionnaires les moins bien rémunérés de l'État. Jusqu'en 1908, la Douane était la seule administration française dont les uniformes étaient entièrement à la charge des préposés et des matelots⁹⁹. Au début du XX^e siècle, la presse corporative estimait que le douanier des brigades disposait, en début de carrière, de 2 francs par jour pour vivre. Avant la Grande Guerre, leur situation s'est améliorée et le salaire journalier est alors évalué à 3 francs par jour, mais cela ne suffit pas à rattraper l'augmentation du coût de

⁹⁵ Réponse de l'administration à une lettre du directeur des douanes à La Rochelle en date du 12 septembre 1918. AD17, 5 P 2752 – Dossier personnel de Pierre Rousseau.

⁹⁶ *Annales des douanes*, n°7, 17 février 1928, p. 88

⁹⁷ *Le phare de la Loire*, 9 avril 1939, p. 3

⁹⁸ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ? *Le douanier et son statut d'après la presse professionnelle sous la Troisième République (1870 – 1914)*, Mémoire sous la direction de Jean-Noël LUC, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2014, p. 6

⁹⁹ « L'Uniforme Gratuit », *Le Douanier, organe des sous-agents du service actif*, n°7, 1er octobre 1898, p. 2

la vie. En 1920, l'administration opère une remise en ordre des traitements qui « n'était qu'une étape dans une fuite en avant provoquée par l'inflation¹⁰⁰ ». Durant l'entre-deux-guerres, un climat de tension s'installe entre les fonctionnaires, frappés par une diminution de leur niveau de vie, et l'opinion publique, qui fait « de la réduction du nombre des agents de l'État une condition *sine qua non* d'une hausse des traitements¹⁰¹ ». Durant les années 1920, les syndicats de fonctionnaires exercent toujours une pression sur les parlementaires, afin d'obtenir des améliorations catégorielles. Dans son ouvrage consacré à l'administration des douanes entre 1914 et 1940, Jean Clinquart a produit un tableau représentant l'évolution des traitements des douaniers entre le début de la Première Guerre mondiale et avant le déclenchement de la seconde. Ce document, reproduit ci-dessous, sert de base aux développements qui vont suivre.

Niveau hiérarchique	1914-1916 ^a	1920 ^b	1926 ^c	1927 ^d	1929 ^e	1930 ^f	1938 ^g
Directeurs	8 000-12 000	14 000-18 000	21 000-26 000 ^{c bis}	32 000-40 000	37 000-48 000	50 000-60 000	- id -
Inspecteurs ppaux et inspecteurs	4 500-7 000	1 000-13 500	14 000-20 000	20 000-30 000	23 000-36 000	26 000-42 000 ^h	- id -
Receveurs principaux	5 500-6 000	11 000-15 000	14 000-18 000	16 000-28 000	20 000-36 000	42 700 ^g	- id -
Cadre principal des bureaux	2 000-5 500	5 500-11 000	7 700-15 000	9 000-22 500	10 000-30 500	11 000-36 000 ^h	- id -
Commis ppaux et commis	1 820-3 100	4 500-8 500	6 500-11 000	8 000-15 600	9 500-17 500	10 500-19 000	- id -
Officiers	2 200-4 000	7 500-10 000	11 500-13 000	14 000-20 000	16 000-25 000	18 000-30 000	- id -
Chefs de poste ppaux	-	-	-	-	-	-	1 7900-19 000
Chefs de poste	-	-	-	-	-	-	14 600-16 800
Sous-officiers	1 480-2 000	5 500-7 000	7 700-8 500	9 000-13 500	10 000-14 500	11 500-16 000	- id -
Agents spécialisés	-	-	-	-	-	-	10 500-14 600
Préposés	1 120-1 420	3 800-5 500	5 600-7 700	6 900-9 600	8 000-10 500	9 000-11 500	- id -
Dames-employées	-	3 800-6 000	5 000-7 600	7 300-13 500	8 500-14 000	9 500-15 000	- id -

Tableau 1 : Tableau représentant l'évolution des traitements annuels du personnel des services extérieurs des douanes entre 1914 et 1938 © dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, Paris, France, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 408

¹⁰⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 272.

¹⁰¹ *Id.*

En janvier 1926, le texte organique de 1920 est modifié et fixe de nouveaux traitements dans l'administration des douanes¹⁰². Cependant, dès la promulgation de ce décret, les syndicats se montrent insatisfaits et obtiennent du gouvernement, grâce à la pression exercée, une indemnité provisoire de 12% pour les traitements compris entre 4 500 et 10 000 francs¹⁰³. Cette dernière revêt finalement un caractère définitif dès l'année suivante¹⁰⁴. La situation des traitements est une nouvelle fois modifiée en 1929 après la publication de deux décrets modifiant l'organisation des services extérieurs de l'administration des douanes. La rémunération de base est portée de 6 000 à 8 000 francs, puis à 8 500 francs en juillet 1929 et à 9 000 à compter du 1^{er} octobre 1930. Ces différentes corrections introduisent un mouvement d'élargissement de la grille des salaires puisque ceux des directeurs progressent de 25% quand ceux des préposés et des matelots de début de carrière augmentent de 12%¹⁰⁵. Durant les années 1930, les fonctionnaires sont cependant victimes des politiques déflationnistes des gouvernements qui se succèdent et qui exercent des manipulations des seuils de prélèvement. Ce système est progressivement démantelé par Léon Blum qui s'y était engagé lors de sa campagne électorale. Ainsi, dès le 1^{er} janvier 1938, ces prélèvements sur les salaires ainsi que sur les indemnités sont supprimés et une période difficile pour les fonctionnaires prend fin¹⁰⁶.

Durant leur carrière, les douaniers confrontés à des situations critiques, se procurent régulièrement d'autres sources de revenus que leur traitement en réalisant des activités extra-administratives acceptées par la direction générale. À plusieurs moments de leur vie (entrée dans l'administration, mutation, maladie, etc.), certains se voient obligés de contracter des dettes. L'endettement conduit cependant à une « déconsidération¹⁰⁷ » de l'agent aux yeux de sa hiérarchie. Tout employé qui a des dettes est tenu de les acquitter, faute de quoi une saisie-arrêt peut être pratiquée sur sa rémunération. Pour aider les agents dans des situations précaires, l'administration a pourtant mis en place l'octroi de secours. Durant l'entre-deux-guerres, les douaniers, appuyés par leurs chefs locaux, sollicitent cette aide principalement pour rembourser des créanciers ou payer les soins d'un membre de leur famille malade. Il arrive parfois que les enfants de retraités ou que les orphelins et leurs tuteurs aient recours à ces secours. La présence de ces documents dans les archives démontre que la situation financière de certaines veuves et

¹⁰² Décret du 26 janvier 1926.

¹⁰³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 273.

¹⁰⁴ Décret du 29 septembre 1927.

¹⁰⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 277-278.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 357-358.

¹⁰⁷ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 216.

de leurs pupilles ainsi que des femmes abandonnées par leur époux, est également critique durant l'entre-deux-guerres.

C. Une vie privée sous surveillance

Dès sa fondation, l'administration des douanes attend de ses employés qu'ils soient un « modèle de respectabilité et de morale¹⁰⁸. » La surveillance et l'encadrement sur les services extérieurs tend à préserver cette moralité des douaniers ainsi que le prestige de la profession. À la suite des élections de 1881, le sous-secrétaire d'État aux Finances a instauré des notices individuelles afin de contrôler l'attitude politique des fonctionnaires dépendant de son ministère. Ces dernières contiennent une appréciation sur leur attitude politique et peuvent être accompagnées d'enquêtes de moralité¹⁰⁹. Dans ses travaux de recherches consacrés aux premières décennies de la Troisième République (1870-1914), Mathurin Lohier a démontré qu'il transparaissait dans les colonnes de la presse corporatiste une « vraie dévotion¹¹⁰ » des douaniers envers l'administration et à l'État. C'est le caractère systématique de cette dévotion qui l'a le plus marqué dans son étude ajoutant qu'ils méritent le titre de « fonctionnaire[s] exemplaire[s] » que les journaux leur ont octroyé. Bien que la modération soit de rigueur, beaucoup de commentateurs avaient déclaré qu'il fallait être un fervent républicain pour être un bon employé¹¹¹. Durant le XX^e siècle la conduite politique des agents reste un élément constitutif de la surveillance des services centraux sur leurs serviteurs. La profession de douanier, comme celle de gendarme, est également caractérisée par des liens très étroits entre vie privée et vie professionnelle. Le principe de la surveillance mutuelle régit les relations entre les agents de ces deux corporations.

Dès la création de l'administration, les agents du service actif, jusqu'au grade de brigadier, ne peuvent se marier qu'avec l'autorisation du directeur des douanes¹¹². Durant une grande partie du XIX^e siècle, l'institution ne recrutait d'ailleurs que des hommes célibataires dans ses rangs, qu'elle pouvait plus aisément contrôler et écarter de toute corruption dans le milieu familial. Elle avait cependant progressivement accordé des dérogations pour l'admission

¹⁰⁸ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ? ..., *op. cit.*, p. 205.

¹⁰⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p 129

¹¹⁰ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ? ..., *op. cit.*, p. 242

¹¹¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p 131

¹¹² Circulaire n° 1943 du 30 novembre 1842

de candidats déjà mariés. Le postulant devait alors joindre à sa demande son acte de mariage ainsi qu'un certificat de moralité de son épouse. Les douaniers du service sédentaire, quant à eux, ne sont soumis à aucune autorisation préalable de la part de l'autorité supérieure. Après réception de la demande de mariage des agents des brigades, les chefs locaux procèdent à une enquête approfondie sur la promesse et la façon de se conduire et de travailler du requérant. La moralité de la future belle-famille est aussi examinée et le voisinage est parfois interrogé. En communiquant leur enquête aux directeurs régionaux les supérieurs signalent aussi s'il est nécessaire de déplacer les agents pour le bien du service. Par le biais de cette procédure détaillée, l'administration cherche à se protéger. Toutefois elle ne souhaite pas paraître trop injuste. Les refus peuvent parfois engendrer des liaisons hors mariage qui viendraient déshonorer la moralité des agents et de fait l'institution toute entière. En avril 1926, cette dernière revient sur ce fonctionnement. Tout en maintenant le principe de la mesure, elle spécifie qu'à l'avenir « l'autorisation dont il s'agit ne devrait satisfaire à d'autre préoccupation que celle de savoir si l'union projetée ne placerait pas l'agent dans une situation de nature à le gêner dans l'exécution de son service¹¹³. »

L'intrusion de l'administration dans le mariage des douaniers, n'est pas le seul aspect de la surveillance constante qu'elle exerce sur ses agents. Selon les propos de Jean Clinquart, « l'obéissance scrupuleuse du personnel est constamment surveillée et la pesanteur du contrôle hiérarchique peut devenir insupportable lorsque les chefs se montrent tatillons¹¹⁴. » Dès leur entrée dans les cadres, les préposés et les matelots sont soumis à une période d'essai d'une année durant laquelle le contrôle est extrêmement poussé. Dans les services extérieurs des douanes, l'administration a également mis en place un système de grilles d'évaluation et de notation, remplies annuellement par les chefs locaux. Les moyens utilisés pour remplir ces barèmes, qui ne sont pas normalisés, sont souvent remis en question par le personnel qui réclame plus de transparence. Les rapports mensuels et trimestriels, fournis par l'inspecteur au directeur régional et par ce dernier aux services centraux, donnent aussi des précisions sur l'attitude administrative et la conduite privée des agents des deux services. Ces derniers sont observés en toutes circonstances, mais encore plus activement lorsqu'ils ont déjà, par le passé, fait preuve d'indiscipline. La surveillance s'étend à tous les aspects de la vie des douaniers y compris dans la sphère privée, elle s'immisce à l'intérieur des familles. L'administration veille à ce que tous les agents casernés respectent le règlement imposé dans chaque immeuble. Ils ne

¹¹³ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, op. cit., p. 215.

¹¹⁴ Jean Clinquart, *La douane et les douaniers ... op. cit.*, p. 251.

peuvent notamment inviter personne sans obtenir l'autorisation des officiers. Une fois les portes du foyer closes, la discipline continue de s'appliquer, les brigadiers gardent toujours un œil sur l'attitude de leurs subordonnés. À la fin des années 1930, le terme « police des casernes¹¹⁵ » est toujours en usage dans les brigades et son application figure au programme des concours de chef de poste ou de vedette. Ce contrôle permanent permet parfois de prévenir et de traiter certaines pathologies psychologiques dont souffriraient les agents et qui pourraient porter atteinte au bon fonctionnement du service. En 1931, l'administration s'inquiète de la santé mentale d'un matelot de la brigade de l'Ile-d'Yeu qui souffre d'un fort délire de persécution qui n'altère pas encore l'exécution de ses fonctions. Le directeur à La Rochelle a déjà reçu plusieurs plaintes de diverses personnes qui rapportent que l'agent est persuadé qu'on cherche à le tuer. Ce dernier préconise toutefois « à ses chefs et à ses camarades de le traiter avec beaucoup de douceur et de patience¹¹⁶ », tout en confiant à l'inspecteur principal la mission de le surveiller très discrètement. La surveillance pesante de l'administration sur ses employés se poursuit jusqu'à la mise à la retraite de ces derniers.

Conclusion

L'étude prosopographique des douaniers appartenant aux directions de Nantes et de Bordeaux permet de démontrer que les agents nés dans les départements côtiers atlantiques sont majoritaires au sein du corpus. Depuis la fondation de l'administration, le caractère régional du recrutement reste alors une constante importante. L'effectif analysé n'a généralement qu'une instruction primaire mais les agents de bureaux se distinguent par un niveau de connaissances supérieur, indispensables à l'exécution de leurs fonctions techniques. Il est aussi intéressant de souligner la différence très nette qui existe entre les circonscriptions de Bordeaux et de Nantes, s'agissant de l'influence de la communauté maritime sur les agents. La profession de douanier

¹¹⁵ *Actualité douanière*, n°81, 20 mai 1939, p. 303-304

¹¹⁶ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle à l'inspecteur principal aux Sables-d'Olonne, 23 septembre 1931. AD17, 5 P 2431 – Dossier personnel de François Couillon.

se caractérise ensuite par une mobilité importante résultant des multiples affectations et mutations qui jalonnent les carrières. Ces derniers cherchent également à s'élever dans la hiérarchie en participant à des concours dont les épreuves sont à la fois classiques et professionnelles. Leur objectif est d'atteindre une meilleure condition sociale mais ils restent cependant désabusés par la faiblesse des augmentations de rémunérations durant l'entre-deux-guerres. Enfin, les agents placent beaucoup d'espoir dans leur retraite dès leur entrée dans les cadres, mais sont parfois déçus car elle s'avère peu rémunératrice.

L'administration des douanes se caractérise également par la diversité des emplois qui la composent et dont les caractéristiques particulières révèlent la complexité de son organisation. Durant toute leur carrière, le respect de la moralité et de la discipline par les agents est une donnée importante. Elle justifie, selon l'institution, une surveillance pesante qui s'exerce à la fois sur la vie professionnelle et la vie personnelle, y compris sur les mariages. Ce contrôle constant des douaniers repose sur un ensemble d'obligations et d'interdits qui visent à préserver l'image de l'administration auprès du public. Au sein de ce système, le régime disciplinaire des brigades est beaucoup plus important, comme en témoigne l'échelle des punitions et des récompenses. Le poids de cette discipline pèse souvent sur la vie des agents et leurs proches, conduisant parfois à des conflits avec la hiérarchie. Les conditions de travail sont également plus éprouvantes dans les brigades que dans les bureaux. Durant toute la période étudiée, le clivage professionnel entre ces deux catégories est aussi social.

Chapitre 2 : La culture douanière

La figure du douanier constitue l'âme de l'administration. L'expression « entrer en douane », toujours en usage et propre à l'organisation, reflète l'esprit collectif que les agents ont su créer. Depuis sa fondation, ils ont développé une culture tout à fait particulière, autour de valeurs d'entraide et de solidarité ainsi que de plusieurs institutions fortes. Parmi ces dernières, la plus importante et atypique est certainement la « Masse des brigades », nom au caractère militaire, qui a fonctionné pendant deux siècles sans existence légale. Cette structure, imaginée par le personnel, a participé au bon fonctionnement de l'administration en organisant le financement de l'habillement – jusqu'en 1908 –, du service de santé et celui du casernement. Les douaniers y sont très attachés par tradition, car ils l'ont créée et alimentée, mais surtout en raison des privilèges obtenus grâce à elle. Au XIX^e siècle, la solidarité douanière a permis l'obtention d'avantages (réduction de prix de billets de chemin de fer, accès aux hôpitaux et aux écoles militaires...), inspirés des usages militaires. L'entraide et l'esprit de corps constituent, dans certaines régions, un moyen de protection face à l'hostilité des populations locales. Le patrimoine immobilier mis à la disposition de l'administration constitue un aspect important de l'histoire de la culture douanière du fait de sa diversité, de l'originalité de son système. Sur tout le territoire français, elle dispose d'un ensemble de bâtiments de différents types souvent hérités de la Ferme Générale. Au sein de ces constructions, la vie professionnelle s'imprime sur la vie sociale, les règles disciplinaires y étant particulièrement strictes.

La militarisation des brigades est indéniablement l'un des aspects les plus particuliers de cette culture douanière. Depuis le XIX^e siècle, le statut particulier des agents du service actif, entre profession civile et organisation paramilitaire, a créé une certaine ambiguïté au sein du personnel. Ce dernier rêvait, avant la Grande Guerre, d'une assimilation au statut des gendarmes s'agissant notamment du régime des retraites. Au XX^e siècle, un point de bascule s'opère autour de cet aspect caractéristique de l'administration. Les militants syndicaux, proches des mouvements antimilitaristes de la gauche, font de la « démilitarisation des brigades » un thème récurrent de leurs revendications. De nombreux aspects de la culture douanière comme le

casernement ou la discipline imprégnée de paternalisme, présentent des similitudes avec le métier de gendarme aux XIX-XX^e siècles¹¹⁷.

I. L'esprit de corps ou la « famille douanière »

A. Sociabilité, solidarité et entraide : des fondements de l'identité douanière

Au début du XX^e siècle, la solidarité au sein de la communauté douanière se renforce autour d'un objectif qui va perdurer pendant des années : travailler à l'amélioration du sort commun. Dès sa création en juillet 1898, la rédaction du journal *Le Douanier*, organe des sous-agents du service actif, décrit cet objectif comme un lien solide pour maintenir la solidarité et le désir de revalorisation qui s'exprime parmi les employés. L'abonnement à ce titre de presse est un appui indispensable au bien commun¹¹⁸. Les agents songent aussi à profiter de la loi du 1^{er} juillet 1901 pour constituer des amicales, à défaut de pouvoir se syndicaliser. L'émergence de ces associations professionnelles connaît quelques difficultés et suscite au sein de l'administration la crainte d'une remise en cause des institutions. Le directeur général des douanes, Georges Bousquet, tout comme le ministre des Finances, refusent alors que ces organisations deviennent des relais de propagande et de revendication. En 1902, le nouveau directeur, Fernand Brunet, est pressé par plusieurs députés de se positionner sur le droit d'association. Il admet, à demi-mot, la possibilité pour les agents de fonder des amicales dont l'objectif principal doit être d'offrir des secours mutuels ajoutant que leurs statuts devront « être soumis à l'approbation de la direction générale¹¹⁹ ». La première amicale du service actif est

¹¹⁷ Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, 319 p.

¹¹⁸ *Le douanier*, n°1, 1^{er} juillet 1898, p. 1

¹¹⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République ... op. cit.*, p 438.

fondée, cette même année, dans la direction de Bordeaux. Brunet confirme finalement sa position en prenant la direction d'honneur de celle de Marseille. Le 23 décembre 1903, le ministère des Finances autorise la création d'une « Fraternelle des douaniers de la Direction de La Rochelle », une société de prévoyance dont le but est de venir en aide « au veuf, à la veuve et aux orphelins d'un agent décédé ou dans l'infortune par suite de maladie prolongée¹²⁰. » Cette société, dont le siège sera situé à La Rochelle, est ouverte à un nombre limité d'agents du service actif âgés de moins de 30 ans. Sa devise, introduisant ses statuts, est « un pour tous, tous pour un ». En 1913, dans la même direction, plusieurs douaniers se regroupent pour fonder l'« union générale des agents du service actif des douanes – groupe de La Rochelle ». Cette association a pour but avancé « de resserrer les liens d'amitié qui existent déjà entre ses membres et d'améliorer leur situation morale et matérielle¹²¹. » Elle se fixe aussi l'objectif d'étudier les questions et les réformes pouvant intéresser la situation des agents. Dans les années 1920, ces amicales mutualistes vont progressivement évoluer vers le syndicalisme et se regrouper sous la bannière du SNDA. Dans les années 1910 des associations fraternelles regroupant les douaniers retraités sont également fondées dans le but d'obtenir une amélioration des pensions¹²².

Au XX^e siècle, les douaniers vont se regrouper autour de cette notion de solidarité dans des amicales et ainsi consolider leurs liens sociaux. Ils vont tisser d'autres relations en dehors du cadre strictement professionnel. Le social est l'un des socles de l'identité douanière ; les agents forment « la famille douanière ». *Les lectures du douanier*, documentation professionnelle mis à la disposition des agents du service actif dans les années 1930, insiste d'ailleurs sur ce point :

Nous sommes appelés à travailler côte à côte la nuit comme le jour, nos sorts sont étroitement liés, et plus que ceux de tous les autres artisans ; nous sommes entièrement solidaires les uns des autres, dans les circonstances heureuses comme dans les dangers qui peuvent surgir en service. Soyons donc de bons, de vrais camarades toujours unis, des amis fidèles prêts à s'entr'aider¹²³.

¹²⁰ Statuts de la Fraternelle des douaniers de la Direction de La Rochelle. AD17, BR4586.

¹²¹ Statuts de l'Union des agents du service actif des douanes de la direction de La Rochelle adhérant à l'union générale. AD17. M SUP 290.

¹²² *L'Etoile de la Vendée*, 16 février 1913, n°2746, p. 3

¹²³ Anonyme, *Les lectures du douanier*, Paris (15^e), Les Éditions Fiscado, 1938, p. 7.

La documentation professionnelle, dont l'objectif est d'informer et d'instruire les agents, signale la nécessité d'écarter toutes les rivalités entre les agents qui pourraient notamment naître avec la vie en communauté. La nature même du casernement et des règlements s'y appliquant favorise et renforce les relations humaines intra-professionnelles. Durant toute la période étudiée, cette très grande proximité s'observe à travers l'analyse des dossiers personnels. Les douaniers sont très souvent cités comme témoins sur les actes de naissance des enfants ou de mariage de leurs collègues, s'unissent fréquemment avec des filles d'employés. Des noces sont aussi célébrées entre agents, dans la « famille syndicale », à l'image de celle du contrôleur Jean Daniel et de la dame-employée Marie Bronnec, de la direction de Brest, respectivement secrétaire et trésorière du SNDC¹²⁴. L'arrivée ou le départ d'un agent dans une brigade ou u, bureau sont autant d'occasions de se réunir autour d'un vin d'honneur ou d'un verre de l'amitié. La vie en communauté conduit les douaniers à faire preuve d'entraide et de soutien dans les épreuves difficiles. En février 1932, le matelot François Couillon, de la brigade de l'Ile-d'Yeu, perd sa femme en couches après avoir déjà fait le deuil de deux enfants morts à la naissance. D'une santé mentale très fragile, souffrant d'un fort délire de persécution, ses collègues et supérieurs se relaient pour l'aider à surmonter cette épreuve. Son lieutenant adopte une attitude paternelle et le brigadier fait preuve de beaucoup de « douceur » pour rassurer cet agent désormais « sans famille¹²⁵ ». Son nouveau foyer est désormais la « famille douanière », ses collègues qui l'entourent de bienveillance. Ces relations non distancées, teintées de paternalisme, s'apparentent aux rapports entretenus entre le gradé de gendarmerie et ses hommes¹²⁶. La direction générale a également mis en place des demandes de secours, pour aider les agents, les veuves ou les orphelins dans des situations précaires. Les douaniers, avec l'appui de leurs chefs locaux, sollicitent ces aides principalement pour rembourser des dettes ou payer les soins d'un membre de leur famille malade. En 1931, la fille d'un préposé retraité, de santé fragile, fait une demande à l'administration, qui obtient un avis favorable du sous-préfet des Sables d'Olonne¹²⁷. La direction générale offre un soutien et joue le rôle de médiateur lorsque les douaniers manquent à leurs devoirs familiaux. L'administration devient le seul intermédiaire des épouses, vivant des situations inextricables, qui souhaitent obtenir de l'aide. En 1929, la femme du préposé Camille Larrieu, de la brigade de Bordeaux-docks, est contrainte de s'adresser au directeur régional lorsque son mari, ayant déserté son foyer depuis

¹²⁴ *L'Essor*, n°171, 1^{er} janvier 1934, p. 8

¹²⁵ Lettre du lieutenant à Beauvoir-sur-Mer à l'inspecteur divisionnaire aux Sables d'Olonne, 28 février 1932. AD17, Série P, 5 P 2431 – Dossier personnel de Couillon François

¹²⁶ Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, op. cit., p. 195-205.

¹²⁷ AD85, Série P, 5 P 17 – Demande et attribution de secours. [1890-1931]

plusieurs mois, profite de son absence pour faire enlever son mobilier et refuse de s'occuper de sa fille. Elle demande que lui soit adressée directement l'indemnité mensuelle de 40 francs que touche l'agent pour l'enfant qui reste à sa charge¹²⁸. L'administration répond qu'elle n'a malheureusement pas le pouvoir d'opérer des retenues sur les émoluments de son subordonné et lui conseille de faire une demande de pension alimentaire s'il refusait de l'aider.

Durant l'entre-deux-guerres, la solidarité et l'entraide sont des éléments forts du syndicalisme douanier et prennent des formes diverses : caisses de grèves, caisses de secours, tombolas en faveur de causes diverses, caisses de propagande... Les adhérents et leurs familles se tournent vers ces organisations pour obtenir des soutiens financiers. En 1930, la veuve d'un ancien agent des brigades de la direction de Bordeaux demande un secours pour son fils orphelin des douanes, âgé de 16 ans, encore en apprentissage. Le conseil du SNDA de Bordeaux lui en accorde un pour 6 mois¹²⁹. La presse syndicaliste permet de transmettre les appels à l'aide, les montants des différentes collectes, mais aussi les remerciements comme ceux publiés dans *L'activité girondine*, en 1935 : « Camarades qui, très nombreux, vous êtes généreusement penchés sur ma situation en vue de m'aider à la supporter moins difficilement, veuillez recevoir mes sincères remerciements et agréer l'expression de ma profonde gratitude [...]»¹³⁰. La solidarité s'exprime largement en interne, en particulier après des mouvements importants de grèves comme en 1926, 1930 mais surtout en 1934. Après le 12 février 1934, le SNDA lance un grand appel à la fraternité avec les « camarades douaniers » qui ont été sanctionnés par la direction générale pour leur participation à cette journée de grève de 24 heures. Une souscription est ouverte auprès des adhérents pour secourir ces « victimes de la répression gouvernementale¹³¹ », qui semble avoir rencontré un franc succès. À Saint-Nazaire, cette solidarité est aussi intersyndicale avec le soutien marquant de la section locale du secours rouge international qui rédige une lettre ouverte aux organisations ouvrières et aux travailleurs et organise une manifestation devant la caserne¹³².

Les temps de crises constituent des moments forts de la solidarité douanière, entre les agents dans un premier temps, mais qui est aussi tournée vers le soutien aux populations locales. Dès les premiers mois de la Grande Guerre, l'Union Générale des douanes lance un appel à la solidarité chez les agents, bientôt rejoints par les autres groupements. En septembre 1914, lors

¹²⁸ Lettre de Mme Larrieu au directeur des douanes à Bordeaux, mai 1929. Musée national des douanes, France, 2 A 889

¹²⁹ *L'Activité girondine*, n°1, 1^{er} mai 1930, p. 2

¹³⁰ *L'Activité girondine*, n°31, janvier-février 1935, p. 4

¹³¹ *La voix du douanier*, n°4, 1^{er} juillet 1934, p. 1

¹³² AD44, 5 P 116, Conduite des agents. (1898-1940).

d'une réunion de la Fédération nationale des douanes – qui regroupe les trois associations principales – une caisse de secours de guerre ainsi qu'une « œuvre des prisonniers » sont créées, dont les fonds sont alimentés par les employés de l'administration de toute la France¹³³. Dans les directions maritimes de l'Ouest, cette solidarité s'exprime aussi par l'accueil des familles des douaniers évacuées des directions du Nord et de l'Est de la France¹³⁴ et la mise en place de souscriptions pour les populations sinistrées. En octobre 1914, on peut lire dans la presse locale charentaise que :

Les douaniers de la direction de La Rochelle ont décidé d'abandonner 2% de leur traitement pendant la durée de la guerre, pour secours aux blessés. Les capitaines sont autorisés à faire la retenue le jour des appointements ; le montant de la somme recueillie sera remis aux délégués de section, chargés d'en faire le versement, par moitié à la Croix-Rouge française et à l'Union des Femmes de France, qui ont des hôpitaux et ambulances dans leurs régions.¹³⁵

La guerre civile espagnole est un événement qui touche profondément les douaniers des deux services, notamment ceux situés à proximité de la frontière internationale [annexe n° 21]. Dès le début du conflit, le SNDA organise plusieurs grandes collectes pour venir en aide au peuple espagnol ; les fonds sont reversés à la CGT, instigatrice de mouvements de soutien en faveur des républicains espagnols [annexe n° 22]¹³⁶. De son côté, le SNDC expose les raisons pour lesquelles son comité d'administration participe à cette souscription, qui approche les 5 millions de francs en quelques mois¹³⁷. Le sort des enfants espagnols réfugiés en France le préoccupe aussi, le syndicat relaye alors les cagnottes financières et les collectes de vêtements et chaussures organisées par les bourses du travail¹³⁸. Enfin, à mesure que la guerre se prolonge et s'éternise, le SNDC lance un cri du cœur en faveur des « camarades douaniers espagnols », en particulier ceux qui étaient en fonction sur la frontière catalane, désormais évacués en France [annexe n° 23]¹³⁹. Quelques mois après cet appel à la solidarité, un conflit d'ordre mondial ébranle l'administration, principalement les douaniers des frontières du Nord et de l'Est. En

¹³³ Bernard Batut, *Les douaniers solidaires*, document en ligne, <http://www.musee-douanes.fr/expositions/130-detail/13-14-18-douaniers-dans-la-grande-guerre/43-6-apres-la-guerre.html>.

¹³⁴ Nathalie Collot, *Le personnel des douanes en France (1880-1914)*. Mémoire de maîtrise sous la direction de Dominique Barjot, Université Paris IV, juin 1999, p. 169

¹³⁵ Elisabeth Naud, *L'année 1914 : la fin de la Belle Époque et la guerre en Charente-Inférieure à travers la presse locale*, Paris, Les Indes savantes, 2019, p. 170

¹³⁶ *L'action douanière*, n°15, 10 août 1936, p. 1

¹³⁷ *L'Essor*, n°203, 2 octobre 1936, p. 3-4

¹³⁸ *L'Essor*, n°206, 10 février 1937, p. 2

¹³⁹ « Un appel pressant en faveur de nos camarades des douanes espagnoles », *L'Essor*, n°228, 5 juillet 1939, p. 2.

octobre 1939, à l'instigation des groupements syndicaux, est fondé un « comité d'Entr'aide de la famille douanière » pour soutenir les agents mobilisés ou réfugiés, ainsi que leur famille, dont l'action se prolonge jusqu'à la fin des hostilités. En mai 1943, une institution singulière voit le jour dans l'Hôtel des douanes de la direction de Bordeaux : une cantine solidaire, accessible au personnel des deux services, sous forme d'adhésion, et dont l'objectif est d'améliorer les conditions d'existence des agents. Elle ouvre, grâce aux efforts de Jean Marfaing qui occupait les fonctions de sous-directeur intérimaire, malgré l'indifférence momentanée des futurs bénéficiaires. Le directeur régional souligne la « haute conception du rôle social des chefs » dont il a fait preuve¹⁴⁰. La cuisine et le restaurant sont installés dans les bureaux de l'intérieur au rez-de-chaussée du siège de la direction. La cantine sert des repas matin et soir sauf le dimanche, boissons comprises, à des prix variables, fixés selon le coût des denrées utilisées¹⁴¹. Son but est d'offrir « une nourriture saine, bien préparée et substantielle¹⁴² ». Les adhérents doivent verser une somme de 200 francs pour la constitution d'un fonds nécessaire aux achats, première mise qui sera remboursée au moment de la dissolution de l'organisation. Plusieurs douaniers de la direction sont chargés des fonctions de cuisinier ou d'assurer le ravitaillement. Cette solidarité au sein de la famille douanière s'est aussi concrètement traduite par la création d'organisations et d'institutions très structurées.

¹⁴⁰ SAEF, 1C-0027060/1 : Dossiers de carrière (Marfaing à Marfaing).

¹⁴¹ SAEF, 1C-0026463/1 : Dossiers de carrière (Bournazaud à Boury).

¹⁴² SAEF, 1C-0027060/1 : Dossiers de carrière (Marfaing à Marfaing).



Figure 2 : Photographie de Jean Marfaing © SAEF, 1C-0027060/1 : Dossiers de carrière (Marfaing à Marfaing).

B. La Masse des brigades

Dès le XIX^e siècle, la solidarité se manifeste déjà concrètement avec l'action croissante d'une institution originale : la « Masse des brigades des douanes ». Son origine n'est pas véritablement connue, mais il semble que sa création soit concomitante à celle de la Régie (1791). Cette structure est conçue par le personnel pour faciliter le financement des achats en équipement (uniformes, armements...) ainsi que l'aide au logement des agents et de leurs familles¹⁴³. Elle est rapidement placée sous la tutelle de la direction générale, dans l'objectif de

¹⁴³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p.288-289

réglementer, pour éviter trop d'abus et de généraliser cette pratique d'utilité publique¹⁴⁴. L'administration entreprend « de lui donner plus de développement, d'en assumer la gestion et de l'entourer d'une réglementation¹⁴⁵ » et se charge de la tenue des comptes et de leur contrôle. Dans les années 1830, la Masse est officiellement chargée du service de santé et de celui du casernement. En 1931, M. Fouré, chef de bureau à la direction générale, édite un ouvrage sur l'histoire de cette institution à destination des douaniers de tous grades, qui reste aujourd'hui un document de référence¹⁴⁶. La préface, rédigée par le directeur régional à Nantes, Étienne Lafon, fait l'éloge d'une publication qui vient combler une lacune sur l'histoire de l'administration.

La masse connaît son âge d'or dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, grâce à des fonds propres considérables, sans subvention de l'État, déposés dans les caisses du Trésor Public. Ses importants moyens, issus entièrement du personnel des douanes, lui permettent d'acquérir un parc immobilier remarquable. Elle peut acquérir des bâtiments à usage de casernes ainsi que des terrains pour en édifier de nouvelles. C'est l'époque de la construction de grands édifices comme les casernes du Havre (1846) et La Joliette à Marseille (1868). L'institution dispose d'un très vaste ensemble immobilier sans pour autant être dotée du statut de personnalité civile. Elle n'a donc pas le droit d'acheter, de vendre ou d'intenter des actions en justice¹⁴⁷. À l'origine, elle comprenait deux catégories distinctes ; la masse individuelle et la masse commune. La masse individuelle, finançant l'habillement et l'équipage, était alimentée par un versement de 100 francs lors l'admission de l'agent puis par des retenues mensuelles. Chaque agent avait ainsi un compte ouvert sur lequel il bénéficiait d'un petit pécule pour solder les dépenses de fourniture. La masse commune constituait une caisse spéciale gérée pour le compte de tous les douaniers, pour financer les services de santé et de casernement. Elle était approvisionnée par diverses ressources allant des retenues sur les salaires des douaniers et sur les agents démissionnaires aux produits de la vente d'objets appartenant à l'organisation¹⁴⁸. À la fin de l'année, l'excédent de recettes qui constituait ce qu'on appelait le *boni* de la masse, était

¹⁴⁴ Instructions générales des 24 mai 1813 et 4 mars 1815.

¹⁴⁵ Aperçu historique et critique sur la Masse des Douanes, SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement.

¹⁴⁶ A. Fouré, *La masse des brigades des douanes*, Librairie Administrative P. Oudin, Poitiers, 1931, 133 p.

¹⁴⁷ Michel Sarraute, « La masse des brigades des douanes : un aperçu historique », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 22, 2020. [en ligne], <https://histoire-de-la-douane.org/la-masse-des-brigades-des-douanes-apercu-historique/> [consulté le 19 octobre 2021].

¹⁴⁸ Aperçu historique et critique sur la Masse des Douanes, SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement.

conservé dans les caisses du Trésor et servait de réserve pour l'octroi de secours, l'achat de terrains ou de bâtiments à usage de caserne.

Cependant, au début du XX^e siècle, la masse est une organisation qui a mal vieilli et qui fait face à la concurrence des associations mutualistes dont les adhérents ont un droit de regard sur le contrôle des fonds. Ces derniers supportent de plus en plus mal que le *boni individuel* ne leur rapporte rien, restant improductif dans les caisses de l'État¹⁴⁹. L'administration entend donc réformer la masse en essayant de lui donner un statut légal. Pour améliorer la situation financière des agents des brigades, elle procède, le 1^{er} février 1908, à une réforme de la masse, grâce à un crédit de 1 250 000 francs. Ainsi les dépenses d'habillement et d'équipement (masse individuelle) cessent d'être à la charge du personnel et les retenues de santé sont supprimées sans remettre en cause la gratuité intégrale des soins pour les agents et leurs familles¹⁵⁰. Le gouvernement trouve ainsi un moyen pour revaloriser le traitement des douaniers sans véritablement l'augmenter. L'État s'occupe désormais des secours et des allocations spéciales qui étaient précédemment prélevés sur les fonds excédentaires de la masse. Celle-ci se charge de la gestion du casernement et supporte les charges du service de santé, tout en cessant de bénéficier des retenues. Ces ressources financières reposent désormais sur les retenues et recettes extraordinaires du casernement, le produit de la vente de biens mobiliers et immobiliers lui appartenant, les revenus de tous ses biens, le versement d'une somme de 100 francs effectué par les jeunes agents au moment de leur incorporation dans les cadres et une subvention annuelle de l'État¹⁵¹. Les douaniers des brigades obtiennent ainsi satisfaction car le caractère du *boni* est entièrement transformé. L'administration distingue le *boni annuel* résultant de l'excédent de recettes à la fin de l'année et le *boni général* constitué par l'accumulation des bonis annuels successifs. Le *boni général* est déposé à la caisse des dépôts et consignations et devient productif d'intérêt. Le *boni individuel* est remboursé aux agents selon la somme inscrite sur leur livret individuel.

Depuis l'arrêté de février 1908, des représentants du personnel siègent dans les conseils de la masse qui viennent d'être fondés au niveau national (dit conseil supérieur) et régional. D'abord tirés au sort, ils sont ensuite élus à partir de 1925 pour satisfaire les revendications des douaniers. Le conseil supérieur est présidé par le directeur général, assisté par des membres des bureaux de son service. Des représentants du personnel des deux services siègent à leurs côtés,

¹⁴⁹ Michel Sarraute, « La masse des brigades des douanes... », *op. cit.*

¹⁵⁰ Aperçu historique et critique sur la Masse des Douanes, SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement.

¹⁵¹ *Id.*

ce sont principalement des représentants syndicaux. Dans les années 1930, participent à ces réunions le sous-brigadier Elie Guilbaud de la direction de Nantes, le préposé Guillaume Ducamin de celle de Bordeaux, le matelot François Jocs de Bayonne¹⁵². Lors de ces séances annuelles, ils étudient les comptes de l'organisation pour l'exercice de l'année passée et traitent les demandes qui lui ont été soumises par les échelons régionaux. En juin 1934, ils examinent ainsi la possibilité d'aménager dans la caserne de Soulac (Gironde) des locaux pour accueillir les familles des agents de la direction de Bordeaux durant leurs vacances. L'un des administrateurs estime que le conseil supérieur ne dispose pas d'assez d'éléments pour chiffrer cette dépense et fait toute confiance au directeur régional pour s'en remettre à l'appréciation des autorités locales¹⁵³. Dans les conseils régionaux, comme dans celui de la direction de Nantes, siègent des membres de droit : deux agents des bureaux et deux officiers des brigades. Ils se réunissent avec des délégués titulaires et suppléants issus du service actif pour examiner les comptes de gestion des fonds particuliers de la Masse, les questions intéressant le service et les vœux présentés par les délégués. Dans les années 1930, ces attentes concernent principalement les casernes de Saint-Nazaire et de Nantes, leur réfection, l'installation du gaz, de l'électricité et de toilettes modernes¹⁵⁴. Entre 1940-1947, les conseils de la Masse sont interrompus et les services de l'institution recommencent à fonctionner à partir de 1946.

Durant l'entre-deux-guerres le service de santé connaît de grandes difficultés, résultant de l'augmentation des prix des médicaments et des honoraires des médecins. Depuis 1908, l'administration est contrainte de baisser le taux de remboursements des traitements, alors que les douaniers demandent l'extension de la liste des remèdes remboursables. Le service de santé est une nouvelle fois réformé en septembre 1924, à la demande du personnel des brigades, avec l'approbation des conseils régionaux et du conseil supérieur de la Masse. La direction générale laisse au personnel le libre choix du médecin et du pharmacien, tout en supprimant la gratuité du service médical. En contrepartie, les agents doivent participer aux dépenses médicales et pharmaceutiques, qui leur sont remboursées en proportion « variant de 50% pour les célibataires, à 90% pour les pères de famille nombreuse¹⁵⁵ ». En 1946, la création de la Sécurité Sociale entraîne la disparition du service de santé, excepté pour le personnel en service à l'étranger. La Masse se focalise sur son parc immobilier, la crise du logement consécutive à la Seconde Guerre mondiale poussant à la défense du casernement par les employés. Son absence

¹⁵² Procès-verbaux des conseils supérieurs de la Masse (1932-1939). SAEF, B-0079512

¹⁵³ Procès-verbal de la réunion annuelle du conseil supérieur de la Masse du 27 juin 1934. SAEF, B-0079512

¹⁵⁴ Procès-verbaux des conseils régionaux de la Masse, direction de Nantes (1935-1939). AD44, 5 P 205.

¹⁵⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 293

de statut juridique, donc d'existence légale, induit des difficultés pour obtenir les aides versées par le ministère de la reconstruction pour les casernes détruites ou endommagées pendant la guerre. Cette institution bicentenaire existe toujours aujourd'hui grâce à la création d'un établissement public en 1997, qui soutient l'accès au logement des douaniers de tous les cadres, sans aucune première mise de départ.

C. Les Œuvres d'assistance

Les amicales professionnelles, ancêtres des syndicats douaniers, qui se sont formées dans les années 1900-1910 avaient pour seul objectif reconnu les secours mutuels offerts au personnel de l'administration et à leurs familles. La vocation principale des mutuelles est de se prémunir solidairement contre les difficultés de la vie. L'entraide se traduit par le partage des charges entre les adhérents. Au début du XIX^e siècle, l'assistance reposait sur *La Tontine*, une forme d'épargne collective, réunissant des épargnants sous forme d'association. Le groupe rochelais de l'union générale des agents du service actif des douanes avait dans ses statuts formé une tontine entre les unionistes avec adhésion facultative. Son but était d'offrir un secours aux veuves ou aux héritiers des sociétaires en cas de décès de ces-derniers¹⁵⁶. Après la Grande Guerre, le gouvernement décide par décret d'affecter 10 % du produit net des amendes et confiscations aux « œuvres d'assistance qui concernent le personnel des douanes¹⁵⁷ ». Le ministère de Finances exclut cependant les caisses de secours des amicales, trop nombreuses pour que le système puisse être viable. L'attribution de ce pourcentage profite alors à la toute jeune « Œuvre des orphelins des Douanes de France et des Colonies » (ODOD), dont les statuts ont été déposés en mai 1918. Cette association, qui existe toujours aujourd'hui, aide les orphelins jusqu'à leur majorité, puis s'élargit ensuite aux orphelins des agents tués en service ou décédés des suites d'une maladie ou d'accidents de service. Dès le mois de décembre 1918, elle lance un grand appel à la solidarité pour venir en aide aux veuves et orphelins des douaniers. Par un décret du 18 avril 1922, elle est reconnue comme établissement d'utilité publique par le Président de la République¹⁵⁸.

¹⁵⁶ Article 39 des statuts de l'Union des agents du service actif des douanes de la direction de La Rochelle adhérent à l'union générale. AD17. M SUP 290.

¹⁵⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 308-311

¹⁵⁸ Statuts et règlement intérieur de l'œuvre des orphelins des douanes et des colonies, BNF, JO-15755

En juin 1927, le conseil d'administration du SNDA annonce, lors de son congrès syndical, sa volonté de réunir les mutualités douanières dans une « union mutualiste ». Cette dernière serait alors en capacité de recevoir le fameux pourcentage alloué aux œuvres d'assistance des douanes. Elle plaide même pour un rehaussement de cette somme. L'objectif de cette centralisation est de résoudre une anomalie : de nombreux agents se trouvent en effet dans des situations critiques lors de leur changement de direction. Ils perdent les avantages de leur mutuelle et ne peuvent bénéficier directement de ceux de leur nouvelle affectation. Lors du congrès, le SNDA présente un projet reposant sur plusieurs points : la centralisation à Paris de toutes les sociétés dans une nouvelle organisation qui serait administrée par un conseil d'administration et alimentée au moyen de cotisations, de dons, de subventions et de fonds communs. Elle serait ouverte à tous les agents des brigades et aux membres de leur famille¹⁵⁹. Les statuts de la « Mutuelle centrale du syndicat national des agents du service actif des douanes de France et des Colonies », déposés en novembre 1927, sont présentés aux adhérents du SNDA dans *L'Action douanière* au mois de décembre¹⁶⁰. Son but est d'accorder, au décès de chaque adhérent, une indemnité de funérailles aux membres de sa famille et d'en allouer pour les obsèques des femmes et des enfants des agents. Elle accorde une allocation journalière pour les membres qui sont placés en demi-solde ou mis en disponibilité pour raisons de santé, et qui ne touchent pas de pension. Elle offre aux cotisants et leur famille certains avantages pécuniaires pour des séjours dans des établissements médicaux ou thermaux. Enfin, la mutuelle attribue des secours pour des dépenses exceptionnelles aux agents, leurs femmes ou leurs enfants (opérations chirurgicales, maladie graves...) et donne accès à des assurances vie ou décès¹⁶¹. Le SNDA reprend la devise des amicales du début du XX^e siècle ; « un pour tous, tous pour un », qu'il fait inscrire sur les cartes d'adhérents de la mutuelle centrale. Cette dernière vient s'ajouter à deux autres groupements : la mutuelle des officiers des douanes et la mutuelle des agents des services des bureaux des douanes.

La mutuelle centrale est donc étroitement liée au syndicalisme ; pour obtenir ses bénéfices il faut adhérer au syndicat majoritaire, s'acquitter du droit d'entrée et payer régulièrement sa cotisation. Après l'affaire des fraudes du Havre en 1934, ce fonctionnement est remis en question par le directeur général, Pierre Chadun, qui regrette que l'exclusion du syndicat n'entraîne la perte des avantages de la mutuelle. Il s'agit pour lui d'une arme puissante

¹⁵⁹ *L'Action douanière*, n°13, 25 juin-10 juillet 1927, p. 4

¹⁶⁰ *L'Action douanière*, n°24, 25 décembre 1927, p. 3

¹⁶¹ Statuts de la Mutuelle Centrale du syndicat national des agents du service actif des douanes de France et des Colonies, BNF, JO-15755

aux mains de cette fédération. En novembre 1935, l'administration annonce la constitution de la « Mutuelle générale des Douanes de France et des colonies » qui est ouverte à tous les agents, sans distinction¹⁶². Elle demande rapidement l'octroi d'une part des 10% au titre des « œuvres d'assistance qui concernent le personnel des douanes ». Dans le même temps, paraît un décret modifiant les répartitions de cette part réservée, s'élevant désormais à 12% mais n'étant offerte qu'aux œuvres ouvertes à toutes les catégories de personnel, sans aucune restriction¹⁶³. Cette annonce provoque une onde de choc dans le milieu syndical, d'autant plus que la direction générale décide dès le mois de mars 1936 d'octroyer à la nouvelle mutuelle 2% du produit des saisies et amendes. Le SNDA réagit avec véhémence dans les colonnes de *L'Action douanière* dans un article intitulé « Une attaque contre nos syndicats et nos mutuelles. La direction générale des douanes et le ministre des Finances encouragent et veulent subventionner la dissidence¹⁶⁴ ». Le syndicat demande que ces 2% soit répartis entre toutes les mutuelles « au prorata de leurs effectifs et des secours servis¹⁶⁵ ». Suite à l'arrivée au pouvoir du Front Populaire, les trois mutuelles des syndicats des douanes fusionnent sous le nom d'« Union mutualiste des fonctionnaires des douanes ». Le 10 juillet 1936, un décret modifie une nouvelle fois le mode de répartition, en supprimant l'obligation d'ouverture à tous les agents et en introduisant l'idée d'une distribution selon les effectifs. Un arrêté ministériel du 20 juillet 1936 interdit l'adhésion à deux mutuelles ; l'agent doit faire une déclaration écrite d'appartenance à l'une ou à l'autre¹⁶⁶. En 1944, la mutuelle est contrainte de créer des centres secondaires qui sont chargés de faire fonctionner l'institution si les contacts postaux avec Paris venaient à être interrompus suite à la libération du territoire. Pour la façade atlantique, le centre de paiement est installé à Bordeaux et est géré par le préposé Joseph Soleil, assisté de collaborateurs désignés localement¹⁶⁷.

Durant l'entre-deux-guerres, les syndicats, principalement le SNDA, ont fondé plusieurs autres œuvres d'assistance. En complément de la mutuelle centrale, est créée la Caisse de Prêts pour les adhérents ou leurs veuves, qui, à la suite d'une longue maladie ou toute autre circonstance, se trouveraient momentanément dans une situation précaire. Le bureau syndical, présidant cette organisation, peut consentir à des prêts ne pouvant excéder 2 000 francs sur deux années et dont le taux d'intérêt est fixé à 3%. Les demandes de prêts sont adressées au secrétaire

¹⁶² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 308-311

¹⁶³ *Id.*

¹⁶⁴ *L'Action douanière*, n°7, 10 avril 1936, p. 3-4

¹⁶⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p.308-311

¹⁶⁶ *Id.*

¹⁶⁷ *Annales des douanes*, n°24, 22 juin 1944, p. 126

de la section locale ; les conseils d'administration régionaux ne peuvent cependant pas statuer sur ces requêtes¹⁶⁸. En 1931, neuf délégués syndicaux de la direction de Paris se réunissent pour former une association de coopérateurs appelée « Société civile de la Maison des douanes actives ».



Figure 3 : Photographie de l'immeuble de la Maison des douanes actives © L'action douanière, n°14, 10-25 août 1931, p. 1

¹⁶⁸ Statuts de la Caisse de Prêts, BNF, JO-15755

L'objectif de cette maison des douanes actives est d'acheter un immeuble où pourraient être installés les services du SNDA et de la mutuelle centrale. Le capital de cette société est fixé à 10 000 francs constitué à l'aide de 100 parts nominatives de 100 francs chacune, productives d'un intérêt de 4% par an. Elle est administrée par un conseil de neuf sociétaires élus pour trois ans et surveillée par une commission de trois membres¹⁶⁹. Cette gestion est aussi soumise au contrôle des censeurs des sections locales à chacune des réunions corporatives. En 1931, la section girondine du SNDA annonce à ses adhérents dans *L'activité girondine* le lancement de la souscription dont la réussite est importante. Son congrès admet le versement « d'une part de 100 francs en quatre tranches de 25 francs et dans un délai de six mois », pour permettre aux adhérents de participer malgré leurs faibles revenus¹⁷⁰. La même année la société se rend propriétaire d'un immeuble situé à Paris, à l'angle des n° 84 de la rue de l'Université et 14 de la rue de la Bellechasse.

Après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les organisations syndicales participent activement au fonctionnement du Comité d'entr'aide de la famille douanière. Cette œuvre d'assistance est fondée le 10 octobre 1939 sous le haut patronage du directeur général Jules Leroi, qui en assure la présidence effective. Elle est composée des fonctionnaires supérieurs de l'administration et deux représentants de chacune des organisations corporatives et mutualistes. Dès sa création, le conseil du comité d'entr'aide décide de verser immédiatement une aide matérielle aux familles déjà signalées comme particulièrement dignes d'intérêt¹⁷¹. Son objectif est d'apporter un soutien matériel et moral aux agents mobilisés et à leurs familles ainsi qu'à tous ceux qui auront à souffrir de dommages de guerre¹⁷². Le fonds du comité est constitué de dons des associations corporatives et de l'édition d'une carte de membre dont le prix minimum est fixé en fonction du revenu de l'agent. Le premier bilan de son action, dressé en janvier 1941, indique que 1397 familles ont été secourues par le biais d'allocations en espèces ou par la fourniture de draps, couvertures, lainages, etc., pour un total de 563 490 francs¹⁷³. En 1945, l'organisation assure aussi, avec la direction générale, la gestion du retour en France des douaniers prisonniers de guerre.

¹⁶⁹ Statuts de la société civile de la maison des douanes actives, 1931, BNF, JO-15755.

¹⁷⁰ *L'activité girondine*, n°10, 1^{er} août 1931, p. 2

¹⁷¹ *Annales des douanes*, n°44, 2 novembre 1939, p. 781-782.

¹⁷² *Annales des douanes*, n°45, 9 novembre 1939, p. 785-786.

¹⁷³ *Annales des douanes*, n°6, 8 février 1940, p. 81-82.



Figure 4 : Carte de participation au Comité d'entraide de la famille douanière © AHAD

II. Le patrimoine bâti : les lieux de vie des douaniers

A. Les différents types de bâtiments

1) Les logements de fonction

Lors de sa fondation en 1791, la Régie des douanes a hérité des pratiques de la Ferme, notamment celles faisant référence aux logements de fonction¹⁷⁴. Depuis le XIX^e siècle, l'administration repose sur une doctrine propre : la gratuité des logements pour les directeurs, receveurs et pour quelques inspecteurs sédentaires. Les autres agents des bureaux sont soumis à une retenue de 10% sur leurs traitements. Cette pratique répond à des nécessités de service qui obligent plus particulièrement les receveurs à vivre dans leur recette. Ils doivent veiller sur leurs caisses, de jour comme de nuit, mais également à la conservation des archives, à la sécurité des registres et des perceptions, à la garde des marchandises saisies ou abandonnées. L'intérêt du commerce oblige ces employés à réaliser des opérations en dehors des heures légales d'ouverture des bureaux. Le bénéfice du logement gratuit est de fait une compensation pour les inconvénients du métier, à plus forte raison dans les localités où ils sont souvent isolés et excentrés¹⁷⁵. Dans les recettes, l'espace est donc partagé entre le cabinet de travail, fréquenté par d'autres douaniers et les redevables, et ses appartements où le receveur loge avec sa famille. Durant l'entre-deux-guerres, en raison de l'importance du contrôle exercé sur les établissements pétroliers, de nombreux agents des deux services sont logés dans des bâtiments cédés à titre gratuit à l'administration par les compagnies (Donges, Bassens, La Pallice...).

Sur la façade atlantique, les sièges de Nantes et de Bordeaux constituent les deux directions les mieux documentées¹⁷⁶. Elles occupent toutes deux des immeubles construits

¹⁷⁴ Roland Giroire, « Historique des logements de fonction », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 51, 2013, p. 48

¹⁷⁵ *Ibid.*, p. 50.

¹⁷⁶ Sur Nantes : Albert Laot, « La Douane à Nantes : l'Hôtel de la Douane », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 53, 2013, p. 5-2 ; Albert Laot, *La direction des douanes et la ville de Nantes*, <https://histoire-de-la-douane.org/la-direction-des-douanes-et-la-ville-de-nantes/> [consulté le 21 octobre 2020].

Sur Bordeaux : Michel Boyé, *La Douane à Bordeaux*, Bordeaux, Musée des douanes, 1983, 73 p. ; Renée Leulier, *L'hôtel des douanes : étude historique et recherches documentaires*, juillet 2020, 84 p.

durant l'Ancien Régime et tournés vers l'Océan ; au 37 quai de la Fosse, à Nantes et l'ancien Hôtel des Fermes, place de la Bourse à Bordeaux¹⁷⁷. Ces hôtels des douanes hébergent un ensemble important de services : bureaux des importations, des exportations, de la navigation, les archives, la recette principale et le logement du receveur, le bureau et les appartements des inspecteurs, ceux du directeur... Durant l'entre-deux-guerres, la direction de Bordeaux abrite également un planton qui tient le rôle de concierge et dont les tâches sont importantes. Il assure la police de la porte cochère donnant sur les quais, la police de l'intérieur au moyen de rondes, ainsi que la réception et la distribution du courrier. Sa loge est reliée par une sonnette d'alarme, au corps de garde du Chapeau-Rouge, situé dans l'enceinte de l'hôtel, et il doit s'assurer tous les soirs de son bon fonctionnement. Cet agent du service actif est chargé de l'entretien de certaines parties de l'immeuble et de la propreté des locaux, dans la mesure du possible, le bâtiment étant très grand. Ses consignes sur ce point, sont très claires : « le concierge doit une fois par mois balayer à l'aide d'un chiffon humide les parties de l'immeuble » déterminées par la direction. Il a aussi la lourde responsabilité de diminuer les risques d'incendie, dans une construction qui en connu déjà plusieurs en 1780 et 1802¹⁷⁸. En 1927, à la suite du cambriolage de la recette principale de Marseille, des consignes l'invitent à redoubler de vigilance en réalisant des rondes journalières, en veillant à ce qu'aucune personne malveillante ne soit cachée et en s'assurant que la porte d'entrée et les locaux soient bien fermés¹⁷⁹.

¹⁷⁷ La totalité de ses façades et toitures du bâtiment, ainsi que le sol pavé de la cour et sa fontaine, sont classés au registre des Monuments Historiques depuis 1961.

¹⁷⁸ Consignes pour le nouveau concierge de l'Hôtel des douanes de Bordeaux, 22 janvier 1927. Musée national des douanes, France, 2 B 3.

¹⁷⁹ Note pour le concierge de l'Hôtel des douanes de Bordeaux, 26 juillet 1927. Musée national des douanes, France, 2 B 3.



Figure 5 : Hôtel des douanes de Bordeaux, projet d'illumination du bâtiment © Musée national des douanes, France, 1 D 7

Les logements de fonction ne correspondent pas toujours aux besoins des habitants. Les receveurs et les préposés plantons récemment installés ne disposent parfois pas d'assez de pièces pour loger leurs familles convenablement. Dans les immeubles appartenant à la Douane ou à la Masse, ils n'ont pas d'autre solution que de s'accommoder au mieux de la situation. Pour les maisons tenues à bail, l'administration s'efforce autant que possible de trouver d'autres locations pour ses employés. Les locaux de certaines directions s'avèrent parfois aussi trop étroits pour accueillir les bureaux et les appartements des différents services, les archives et pour loger le concierge. Dans les années 1930, l'immeuble de celle de La Rochelle, isolé et trop exigu, ne permet pas d'offrir un logement au préposé planton qui fait office de secrétaire et coursier¹⁸⁰. En 1931, le directeur régional trouve pour ce dernier un appartement situé au premier étage d'une maison et proche de son bâtiment.

¹⁸⁰ Lettre du directeur à La Rochelle au directeur général, 13 novembre 1931. AD 17, 5 P 2811.

2) Le casernement

L'administration des douanes pratique depuis sa fondation le casernement, notion empruntée au vocabulaire militaire. Au cours du XIX^e siècle, la construction de casernes s'est multipliée, notamment dans les salins de l'Ouest et du Midi, grâce au travail de la Masse des douanes. Partout où elle existe, cette pratique est obligatoire pour les agents inférieurs des brigades¹⁸¹. Elle présente un avantage certain dans les stations balnéaires ou les localités industrielles où les loyers sont trop élevés et où les agents ne touchant qu'un modeste traitement sont contraints de vivre dans des logements insalubres [annexe n° 24]¹⁸². Sur le littoral atlantique par exemple, avec un tourisme des bains en plein essor, il existe de nombreuses casernes, aux Sables d'Olonne¹⁸³ ou encore à La Baule¹⁸⁴. Dans les années 1920 et 1930, l'administration se préoccupe aussi d'étendre le bénéfice du casernement aux douaniers affectés dans des localités où sévit une crise du logement importante après la Grande Guerre¹⁸⁵. Depuis une réforme datant de 1908, l'attribution des appartements est organisée autour d'une répartition en trois groupes : ceux des garde-magasins, des brigadiers et des patrons ; ceux des sous-brigadiers et des sous-patrons ; ceux des préposés et des matelots. Dans chaque catégorie, l'administration s'appuie sur une réglementation plus ancienne remontant au milieu du XIX^e siècle et répartit les logements disponibles suivant les besoins de chacun et, à besoins égaux, selon l'ancienneté d'arrivée dans la brigade. Les sous-officiers bénéficient d'un tour de priorité sur les autres grades dans le choix des logements, mesure largement critiquée par les agents inférieurs [annexe n° 25]. Dans les années 1920, suite à des protestations des agents inférieurs, ce régime est remis en question, puis est finalement maintenu par la direction générale¹⁸⁶. Pour le loyer, l'administration opère une retenue de casernement sur le salaire des douaniers qui, depuis 1930, est égale à la valeur locative des logements fixée par l'administration des domaines l'année précédente¹⁸⁷. La somme est identique pour les hommes mariés et célibataires. Dans la première moitié du XIX^e siècle, ces derniers ont à leur disposition les objets

¹⁸¹ Article 12 de l'arrêté ministériel du 1^{er} février 1908.

¹⁸² A. Foure, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 63

¹⁸³ Anne Le Suün, « Être douanier aux Sables d'Olonne dans la première moitié du XX^e siècle », Olona, n°266, décembre 2023, p. 27-28

¹⁸⁴ Arnaud Picard, « Les douaniers de la Baule : des pionniers tombés dans l'oubli ? », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 70, 2020, p. 24-33.

¹⁸⁵ A. Foure, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 59

¹⁸⁶ *Ibid.*, p. 65-66

¹⁸⁷ Décision administrative n° 5.049 du 12 décembre 1929.

de literie et les ustensiles nécessaires à leur installation. Le mobilier de chaque caserne est repris sur des inventaires qui doivent être annotés au fur et à mesure des événements (achats, ventes...). Dans ces constructions, les agents du service actif sont soumis à un règlement draconien, dont le respect est contrôlé par plusieurs douaniers formant le service de casernement. Ce service est exercé, à tour de rôle, par des sous-officiers, généralement des brigadiers, qui doivent s'assurer du respect de la discipline par les ménages ainsi que du bon entretien des parties communes.

Sur la façade atlantique, il existe deux grands ensembles habités par de nombreux douaniers, situés l'un et l'autre dans la direction de Nantes. Les casernes de Nantes et Saint-Nazaire constituent des logements singuliers dans l'espace géographique de cette étude. La construction nazairienne est en réalité constituée de deux bâtiments, appelés petite et grande caserne, comprenant chacune, en sus des rez-de-chaussée, trois étages et des greniers. Au début du XX^e siècle, elle peut aisément loger tous les douaniers du service actif et leurs familles. Durant l'entre-deux-guerres, suivant les compressions d'effectifs, la présence de logements vacants permet d'héberger des agents récemment retraités ainsi que des veuves et des orphelins. En 1927, la petite caserne est aliénée par l'administration au profit des Domaines et un terrain est cédé à la ville, futur acquéreur, en vue de l'installation d'un séchoir et d'une buanderie ouverts aux douaniers¹⁸⁸. En 1926, à Nantes, 160 agents et leurs familles vivent dans la caserne¹⁸⁹ dont les plans mentionnent même la présence d'une boulangerie [annexe n° 26]. Dans les années 1930, la section locale du SNDA crée, en accord avec le directeur régional, une commission des logements dite du « casernement ». Elle a pour attribution principale de formuler des avis sur les différentes questions soulevées par la distribution des logements dans la caserne et leur répartition entre les différentes catégories du personnel. En 1934, lors de son renouvellement, le directeur émet une réserve sur la présence d'officiers et de l'inspecteur principal et souhaite que la commission ne soit composée que d'un brigadier, un sous-brigadier et deux préposés élus parmi le personnel de brigade Nantes rive-droite et celui de Nantes rive-gauche logés dans la caserne¹⁹⁰. Le casernement n'est toutefois pas entièrement généralisé sur toute la façade atlantique. À Bordeaux, principale ville douanière de notre étude, les agents vivent à leurs frais dans des logements individuels situés dans différents quartiers autour de l'Hôtel des douanes.

¹⁸⁸ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 29 juin 1927, AD 44, 5 P 13.

¹⁸⁹ Rapport général des tournées de vérification du directeur à Nantes, 1926. AD 44, 5 P 13

¹⁹⁰ Lettre du directeur à Nantes au secrétaire de la section nantaise du SNDA, 5 janvier 1934 AD 44, 5 P 201.

3) Un vaste patrimoine bâti

Le patrimoine bâti mis à la disposition de l'administration des douanes ne se limite pas exclusivement aux logements de fonction et aux casernes mais constitue un ensemble important. Les visiteurs et les préposés sous leurs ordres bénéficient de locaux particuliers pour réaliser les vérifications des marchandises. Dans les ports où le commerce est important, comme à Nantes ou à Bordeaux, ces constructions sont nombreuses sur les quais. Elles sont souvent louées ou cédées par les chambres de commerce locales ou les compagnies de navigation. Les agents des brigades évoluent dans des bâtiments appelés corps de garde, composés d'une ou plusieurs pièces [annexe n° 27]. Ils servent à la fois de lieu de travail, de dépôt pour les instruments de service et les archives, mais aussi de lieux de repos où les douaniers disposent leurs lits de camps. Les chefs de postes y réunissent leurs subordonnés pour leur donner des ordres personnels, avant le départ, et pour entendre et transcrire leur rapport, au retour du service. Dans les petites localités, l'ameublement est très sommaire et les pièces sont très mal chauffées et éclairées. Dans les années 1930, le corps de garde d'Auray (Morbihan) n'est pourvu que d'un seul appareil pour chauffer les deux pièces du logement l'une réservée au travail et l'autre au couchage des agents¹⁹¹.

Le long du sentier douanier, les agents des brigades stationnent dans des structures d'un état souvent sommaire et héritées des siècles passés, comme les abris naturels, les cabanes, les cahutes ou les guérites. Aux Sables d'Olonne, l'administration a investi dans les dunes de l'Aubraie un ancien bâtiment de la milice garde-côte, pour servir de point d'appui pour ses employés¹⁹². Les douaniers de la brigade du Croisic ont pris l'habitude de s'abriter pendant les intempéries sous *La Croix Saint-Jean* renommée *La Croix des douaniers*, ouvrage datant probablement du XVIII^e siècle. La frontière est jalonnée de nombreux postes de douane prenant la forme d'abris, de baraques provisoires et de petites constructions, surnommés aubettes¹⁹³. Durant l'entre-deux-guerres, l'administration dans son entreprise de modernisation de ses services, a un besoin urgent de disposer de garages pour remiser les automobiles de contrôle et

¹⁹¹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Auray, 26 octobre 1931, AD 44, 5 P 13.

¹⁹² Anne Le Suün, « Être douanier aux Sables d'Olonne... », *op. cit.*, p. 20-21

¹⁹³ Est parfois orthographié « hobette ».

de visite. Elle va mettre à profit son organisation particulière pour faire édifier ou louer à des particuliers ces installations.



Figure 6 : Douanier et son chien devant une cabane (ou guérite) montée en argile sur armature de planches au Croisic © Collection particulière

B. Propriété et servitude

La grande diversité du parc immobilier de l'administration des douanes sur la façade atlantique repose sur un système complexe composé de trois modèles différents : les immeubles domaniaux, ceux appartenant à la Masse et enfin ceux tenus à bail auprès de particulier ou des sociétés de commerce. L'institution a bénéficié de constructions appartenant à l'ancienne Ferme Générale. Au cours du XIX^e siècle, elle a considérablement élargi son patrimoine immobilier en jouissant de bâtiments acquis par l'État ou en construisant sur des terrains appartenant à l'administration des Domaines. Les deux premières catégories fonctionnent de manière conjointe autour de l'absence de situation juridique de la masse. Cette dernière en droit n'est pas investie d'une personnalité civile, mais de fait elle a pu acquérir et aliéner des biens appartenant à la communauté des agents, contracter des baux et payer des marchés. Ces prérogatives ont par ailleurs été reconnues par le Gouvernement et le Parlement, en 1899 lorsqu'elle a été dédommée de l'achat d'un terrain à Marseille où l'État a construit à son propre compte la caserne de La Joliette¹⁹⁴. À partir de cette date, les immeubles propriétés de la Masse ne sont plus considérés comme des biens acquis avec les deniers du Trésor. L'État ne peut en prendre possession sans indemniser l'institution de ce qu'elle a déboursé pour les acheter. Ce principe est une nouvelle fois confirmé lors de la réforme intervenue en 1908. L'administration verse à l'organisation des loyers pour les immeubles qu'elle a construits et où sont installés des corps de garde ou des bureaux d'ordre. Au XIX^e et XX^e siècles, la direction générale a également attribué à l'organisation de nombreux bâtiments domaniaux à titre gratuit, dont elle assure encore les grosses réparations (fondations, charpentes et travaux extérieurs). Les travaux de menu entretien (maçonnerie, menuiserie, peinture...) et d'amélioration (installation de l'eau, du gaz et de l'électricité...) sont supportés par les fonds de la Masse. En Vendée, elle a, à titre d'exemple, cédé les casernes des Sables d'Olonne, de Croix-de-Vie et de Jard¹⁹⁵. L'administration comme la Masse ont la possibilité d'aliéner des immeubles devenus inutiles au service par l'intermédiaire des Domaines. Le montant de la vente est transféré par les soins du receveur de l'Enregistrement dans la caisse du receveur principal des Douanes¹⁹⁶.

¹⁹⁴ Aperçu historique et critique sur la Masse des Douanes, SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement

¹⁹⁵ Liste des biens de l'État affectés à des services publics en France – département de la Vendée. AD 17, 5 P 2807.

¹⁹⁶ A. Foure, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 83-84

Durant l'entre-deux-guerres, l'administration, n'ayant plus les moyens des ambitions développées au XIX^e siècle en termes de construction, est contrainte de multiplier les locations de bureaux, de corps de garde, de casernes mais aussi de garages. Dans les ports importants de l'Atlantique, à Nantes, Saint-Nazaire ou Bordeaux, la direction générale occupe depuis plusieurs années des locaux mis à la disposition des agents par des sociétés commerciales comme la Compagnie Générale Transatlantique. Dans chaque circonscription, le directeur régional secondé par des officiers, est chargé de rechercher dans les communes des immeubles à louer et convenant aux besoins du service. Il est en relation permanente avec l'administration des Domaines pour savoir si les loyers annuels correspondent bien aux taux moyens dans les localités. Lorsqu'ils concernent des bureaux ou des corps de garde, ces derniers sont versés directement par le receveur des douanes au propriétaire. Depuis la réforme de 1908, la rente des casernes tenues à bail est soldée sur le fonds commun de la Masse, paiement qui est effectué trimestriellement. Les baux comprennent un ensemble d'articles constituant un véritable contrat passé entre l'administration et le propriétaire. Parmi ceux-ci, figure la mention certainement la plus importante pour la Douane ; si la brigade, le bureau mais aussi l'automobile venaient à être supprimés, le bailleur n'est pas en droit de réclamer d'indemnités, à l'exception du paiement du trimestre en cours.

À la signature du premier bail ou lors du renouvellement, l'administration peut convenir avec le propriétaire de la réfection des logements en faisant figurer dans le document un article dressant la liste des travaux à réaliser. Cette clause est d'autant plus nécessaire si le bailleur a indiqué préalablement vouloir augmenter le loyer à l'occasion de la reconduction. Les grosses réparations sont toujours prises en compte par ce dernier, en vertu du droit commun¹⁹⁷. Dans les immeubles tenus à bail, notamment dans les casernes comme celle de Nantes, les travaux d'entretien incombent généralement aux locataires à moins qu'il n'en soit stipulé autrement dans l'acte. Dans les projets de bail, les deux parties peuvent ajouter un article attribuant compétence au Président du Tribunal civil pour nommer un expert dans le cas où des réparations seraient reconnues nécessaires et que le bailleur se refuserait à les exécuter sans délais. L'expert fixera l'importance des travaux dans son rapport, qui devra être entériné ou accepté par le propriétaire. L'administration prendra alors en charge les travaux en question et retiendra le montant ainsi que les frais sur les loyers échus ou à échoir¹⁹⁸. À partir de juillet 1929¹⁹⁹,

¹⁹⁷ A. Fouré, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 92

¹⁹⁸ Projet de bail pour la location d'une maison à usage de corps de garde à Rochefort, approuvé le 27 novembre 1931. AD 17, 5 P 2810.

¹⁹⁹ Décision n°3126 du 27 juillet 1929.

l'administration n'est plus tenue de faire assurer contre les incendies tous les immeubles à usage de caserne appartenant à la Masse, tenus à bail ou cédés à titre gratuit. Dans les années 1930, l'administration doit alors imposer dans tous les baux une condition selon laquelle le bailleur renonce à exercer, dans le cas d'un tel sinistre, tout recours contre l'administration ou contre ses agents²⁰⁰. Face aux contestations de certains propriétaires, elle accepte dans certains cas de ne pas adjoindre cette condition. Elle s'assure cependant, comme dans le cadre de la location d'un appartement pour le préposé concierge de La Rochelle, que le bailleur est bien assuré pour le logement²⁰¹.

Pendant l'entre-deux-guerres, à la suite des importantes compressions d'emplois intervenues dans l'administration, la vente d'immeubles domaniaux devenus inutiles ou trop grands du fait des effectifs réduits, va augmenter de façon notable. Dans les années 1930, ces mesures touchant le personnel ont un impact important sur les brigades morbihannaises (situées au sud de Lorient). En 1930, l'administration des douanes remet aux domaines la caserne de Quatre-Vents (commune de Sarzeau), devenue trop vaste et dont les agents ont été transférés à Séné²⁰². En 1935, l'État instaure une commission d'enquête sur les abus dans les administrations, suite aux récents décrets-lois. Sa vocation est de rechercher des économies réalisables et de procéder à des compressions de dépenses qui sont à la charge du Budget. À La Rochelle, deux locaux affectés à usage de garages pour les trois voitures de service sont ciblés par cette organisation, qui considère que l'un peut recevoir tous les véhicules. Le directeur régional invite alors l'inspecteur principal à se rapprocher du bailleur du local, que l'administration souhaite abandonner, pour savoir s'il serait disposé à accepter la résiliation du bail à l'expiration de la période suivant celle du trimestre en cours²⁰³.

C. Vie quotidienne : entre surveillance et promiscuité

Dans les locaux où il habite gracieusement, le receveur partage sa vie quotidienne entre son travail et sa vie privée. Il est contraint d'habiter dans son logement de fonction pour garder la caisse de la recette et pour être en mesure d'ouvrir le bureau en dehors des heures

²⁰⁰ Dérogation des articles 1733 et 1734 du Code civil.

²⁰¹ Lettre du directeur à La Rochelle au directeur général, 29 février 1932. AD 17, 5 P 2811.

²⁰² Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes au lieu-dit les Quatre-Vents, 17 août 1930, AD 44, 5 P 13.

²⁰³ Note du directeur à La Rochelle, 5 septembre 1935. AD 17, 5 P 2811.

contractuelles. Les autres douaniers ainsi que les redevables entrent dans son intimité, croisent régulièrement sa famille. Dans les casernes, la vie professionnelle s'imprime sur la vie sociale ; les corps de garde et les bureaux des officiers sont situés au rez-de-chaussée des immeubles [annexe n° 28]. Les douaniers partagent des lieux communs, comme la buanderie mais surtout les lieux d'aisance qui sont communs à tous les habitants. Les ménages se croisent fréquemment ; les enfants jouent ensemble et y nouent leur première amitié. Les habitants de la caserne des Sables d'Olonne ont même à leur disposition une bibliothèque qui semble bien fournie, avec de nombreux classiques²⁰⁴. Dans les années 1920, la promiscuité est absolue pour les agents célibataires vivant dans les dortoirs. Au sein des immeubles, les douaniers et leurs familles sont soumis au respect d'un règlement très strict. La pratique du casernement offre à l'administration un avantage certain au point de vue de la surveillance de la discipline [annexe n° 24]. Les chefs de postes, des brigadiers généralement, vivant avec leurs subordonnés exercent un contrôle total, appelé « police des casernes », auquel échappent ceux vivant en dehors de son enceinte. Ils disposent d'une autorité absolue et interviennent même dans les logements des agents, célibataires comme mariés. Des règlements particuliers s'appliquent à la fois dans les chambrées de garçons, dans les couloirs, dans le service de l'ordinaire et dans le réfectoire²⁰⁵. Les douaniers sont libres de rentrer chez eux à l'heure qui leur convient mais doivent respecter le repos du voisinage. Les chefs doivent alors veiller à ce qu'ils ne soient pas pris de boisson à leur retour et qu'ils ne servent pas d'alcool aux personnes étrangères au service. Le service de casernement, présent dans chaque immeuble et assuré à tour de rôle par plusieurs agents, est un élément caractéristique de la surveillance mutuelle qui s'opère entre les douaniers. L'administration introduit également un règlement particulièrement exigeant pour prévenir les risques d'incendie, comme en témoignent les consignes générales instaurées pour les brigades de Nantes au début du XX^e siècle. Dans la caserne, les plantons de cour et de casernement sont chargés, en cas de sinistre, de donner l'alarme et de retirer la pompe de son abri. Dans les rues voisines de l'immeuble et dans le périmètre du 6^e arrondissement le personnel disponible se constitue, à l'appel du clairon, en piquet d'incendie sous les ordres du brigadier de casernement et amènent sur les lieux la pompe à leur disposition²⁰⁶. Depuis la décision de 1929, les douaniers, les officiers principalement, logés dans les casernes appartenant à la masse, tenues à

²⁰⁴ Inventaire des ouvrages affectés au service de la bibliothèque de la caserne des Sables d'Olonne. Archives André Lucot.

²⁰⁵ Règlement sur la police de la caserne de Nantes, 4 août 1895. AD44, 5 P 201.

²⁰⁶ Brigade de Nantes – consignes générales en cas d'incendie, 22 mai 1900. AD44, 5 P 201.

bail ou cédées à titre gratuit qui ne sont plus assurés contre les incendies doivent redoubler d'efforts pour éviter tout risque de départ de feu.

Plusieurs représentants syndicaux ont préconisé, dans les colonnes de la presse corporatiste, la suppression totale du casernement. En 1925, l'administration, écoutant en partie le mécontentement de son personnel, décide de rendre cette pratique facultative pour les célibataires. Ces derniers qui vivaient encore en chambrées, sans intimité, peuvent désormais choisir un logement en ville comme leurs collègues mariés. Les dortoirs doivent être transformés soit en chambres individuelles pour célibataires, soit en logement pour les ménages²⁰⁷. En 1928, les habitants la caserne de La Rochelle-Pallice comme de celle des Sables d'Olonne demandent à la direction cette conversion et la restauration, qui dépend entièrement des crédits disponibles²⁰⁸. En 1928, les deux derniers agents de la caserne des douanes de Jard-sur-Mer (Vendée) demandent à l'administration la suppression du casernement. L'éloignement du bourg devient critique en hiver pour les femmes et les enfants qui fréquentent trop irrégulièrement l'école. Interrogés sur la situation, le capitaine et le lieutenant aux Sables d'Olonne se prononcent contre cette demande. Selon ce dernier, la « suppression du casernement aurait pour résultat d'éloigner sensiblement les agents des marais salants qui constituent en somme leur principale mission²⁰⁹ ». Les avantages, comme la présence de jardins, compensent largement les inconvénients auxquels sont confrontés les douaniers. L'administration accède finalement à la demande des deux agents et charge le sous-brigadier de trouver un autre logement dans le bourg de Jard-sur-Mer. Les agents évacuent la caserne, avec un grand enthousiasme, le 1^{er} février 1929.

La pratique du casernement ainsi que la surveillance exercée sur les agents et leurs familles se rapprochent de la vie quotidienne des gendarmes. Ces derniers ne rompent jamais véritablement avec leur univers professionnel. La surveillance disciplinaire s'élargit à leur sphère privée. Leurs fréquentations sont contrôlées, seule la famille nucléaire y est tolérée. Des visites domiciliaires s'ajoutent aux inspections régulières qui rythment la vie de ces militaires. Leurs loisirs et les occupations en dehors de leurs fonctions font également l'objet d'une vigilance accrue. Les gendarmes sont encouragés par leur hiérarchie à construire jardins et terrains de jeux, afin de les maintenir dans l'enceinte de la caserne²¹⁰. Comme les douaniers,

²⁰⁷ A. Foure, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 64

²⁰⁸ AD44, Série P, 5 P 205 – Bâtiments. - Travaux et entretien, recensement des besoins : circulaires, notes devis, correspondance, (1902 - 1949). Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à La Rochelle-Pallice, 30 mars 1928, AD 44, 5 P 13

²⁰⁹ AD17, 5 P 2814 – Bâtiments (casernes, bureaux, corps de garde, cabanes, garages) : Jard-sur-Mer (1821-1928)

²¹⁰ Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIXe*, op. cit., p. 186-190

les gendarmes dénoncent de plus en plus ces conditions de vie et ce régime disciplinaire. Dans la Douane cette vie en caserne, à l'écart de la population, renforce l'esprit de corps des agents du service actif. La vie en collectivité pèse parfois lourdement sur la vie privée des ménages. Les agents sont alors invités par l'administration à prendre de la hauteur, à passer outre les désaccords :

Il ne doit pas y avoir de rivalités entre nous dans le service ou hors du service. Si la vie en commun entraîne quelquefois de petites difficultés passagères, n'attachons pas à celle-ci une importance qu'elles n'ont pas ; élevons-nous au-dessus de ces peccadilles et oublions – les bien vite ; faisons-nous des concessions réciproques, et surtout ne soyons pas assez faibles pour prêter l'oreille aux propos de ceux qui chercheraient à aggraver les choses. Ayons plus de caractère qu'eux, et, malgré eux, maintenons la bonne harmonie²¹¹.

Les douaniers se considèrent comme faisant partie d'un ensemble ; la « famille douanière » et comme dans de nombreuses familles des conflits peuvent éclater. La vie en communauté des ménages casernés rend parfois les douaniers témoins des scènes de la vie conjugale de leurs collègues. La promiscuité cause parfois des litiges entre les agents qui peuvent conduire à des actes de violence brisant l'harmonie des brigades. En 1936, le directeur à La Rochelle en visite dans la brigade d'Angoulins, s'informe d'une dénonciation contre un agent caserné dont la femme provoque des disputes dans le ménage et « trouble le repos des voisins ». Le préposé demande lui-même à être mis en disponibilité pour se séparer de son épouse qui l'incite à boire et exerce sur lui une influence néfaste²¹². L'étude du dossier d'épuration du matelot René Le Cam de la brigade de Nantes, établi en 1945, fait apparaître que des vols ont pu être commis dans les casernes des douanes. En 1937-1938, ses deux fils se sont rendus coupables de ces actes répréhensibles dans des logements lors d'une précédente affectation de leur père dans la même direction.

En contrepartie du règlement qu'elle impose à ses employés, l'administration est responsable des conditions de confort et d'hygiène qu'elle leur offre. Chaque jour, un ou plusieurs préposés sont désignés pour effectuer des tâches ménagères, sous la surveillance d'un sous-officier²¹³. Cependant, au XX^e siècle, certains bâtiments sont déjà des constructions anciennes et ne répondent plus véritablement aux exigences. En 1908, on évoquait à la Chambre

²¹¹ Anonyme, *Les lectures du douanier*, Paris (15^e), Les Éditions Fiscado, 1938, p. 8.

²¹² Rapport de la tournée de vérification du directeur à La Rochelle à Angoulins, 16 janvier 1936, AD 17, 5 P 2804.

²¹³ Une circulaire datant du 15 janvier 1901 a dressé la liste des règles pour assurer une bonne hygiène dans les locaux.

des Députés « l'état déplorable²¹⁴ » de la grande majorité des immeubles pris à bail par la Masse. En mai 1914, alors qu'un tiers des douaniers du service actif est caserné, le journal *Le Douanier*, dénonce l'état général de ce type de logement. Pour l'auteur, « les chiens des douaniers sont plus spacieusement logés dans les "boxes" des chenils²¹⁵. » Dans l'intérêt même de l'administration, le casernement doit être agréable à ceux qui y sont soumis. Les douaniers doivent bénéficier d'un minimum de confort, lorsqu'ils rentrent d'un service fatigant. Les agents inférieurs, parfois débordés par le travail, négligent les règles établies en matière d'hygiène et se contentent de passer un simple coup de balais. Cette tâche incombe alors à leurs épouses, qui souvent travaillent et participent à la vie financière du ménage. Le directeur à Nantes avertit ses employés sur l'état de dégradations et de saleté des casernes de Saint-Nazaire et de Nantes, dont il les tient pour responsable. Les enfants nazairiens jouent notamment à la balle dans les couloirs et en abiment les murs²¹⁶.

En 1927, les délégués du personnel de la direction de Nantes protestent contre l'obligation faites aux habitants de la petite caserne de Saint-Nazaire, qui vient d'être aliénée, de passer dans la grande. Ils « prétendent », selon le terme choisi par le directeur, que les logements proposés sont pour la plupart insalubres et inhabitables. L'administrateur se rend alors très rapidement dans la ville, accompagné du secrétaire de la section locale du SNDA, d'un membre de la commission de casernement et du capitaine pour visiter les 25 logements vacants. Il considère que ces derniers sont loin d'être insalubres²¹⁷. Cependant le rapport qu'il dresse en 1930 sur l'état de cette caserne semble alarmant. Le directeur convient qu'il reste beaucoup à faire pour mettre en bon état d'entretien cet immeuble datant de 1883. Les peintures des couloirs paraissent d'origine ; les conduits de toilettes sont si usagés que des émanations se dégagent dans la caserne ; la toiture se décompose, etc. Il affirme que, dans l'intérêt de l'hygiène et de la conservation du bâtiment, il est nécessaire d'entreprendre des travaux. La réponse de la direction générale sonne comme un couperet : « des dépenses immobilières importantes devant être souvent engagées parce que des menues réparations n'ont pas été effectuées en temps utile, l'Administration sait gré à Monsieur le Directeur de se préoccuper du bon entretien des casernes²¹⁸. » La vétusté des logements est un nouveau point commun que les douaniers

²¹⁴ Clinquart, Jean, *L'administration des douanes en France sous la Troisième République*, op. cit., p. 552

²¹⁵ Alex Will, « Les casernes », *Le Douanier, organe des sous-agents du service actif de la Douane*, n°9, 1^{er} mai 1914, p. 2

²¹⁶ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 23 décembre 1932, AD 44, 5 P 13

²¹⁷ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 29 juin 1927, AD 44, 5 P 13

²¹⁸ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 5 février 1930, AD 44, 5 P 13

partagent avec les gendarmes²¹⁹. La gestion et l'entretien est d'autant plus complexe dans les logements tenus à bail que les réparations et les travaux d'entretien sont à la charge des propriétaires, parfois peu tentés d'engager des frais pour les réaliser.

III. La militarisation des brigades

A. Un statut complexe hérité du XIX^e siècle

Les brigades des douanes ont *de facto* constitué des « corps spéciaux », depuis les guerres de la Révolution. En 1812-1813, un premier projet de militarisation du service actif a été discuté mais a vite avorté. La création du corps militaire remonte aux ordonnances royales de Louis-Philippe en 1831-1832²²⁰. Les « brigades armées des douanes » sont organisées de la même façon que l'infanterie légère. Lors d'une guerre défensive, les agents mobilisés par ordonnance royale peuvent désormais seconder l'armée pour aider les opérations militaires. Ces corps sont mis à contribution lors de la guerre franco-prussienne de 1870-1871 et déployés sur les frontières de l'est, dans l'armée du nord mais aussi à la défense de Paris. Le décret du 2 avril 1875²²¹ annule les ordonnances royales et restructure cette organisation militaire. L'organisation en temps de guerre s'articule autour des mêmes bases que l'organisation administrative. Les préposés restent sous le commandement de leurs chefs du « temps de paix » et les inspecteurs prennent le commandement des groupes. De nouveaux décrets en 1882 et 1890, viennent modifier et réorganiser cette disposition qui est éprouvée lors de la Première Guerre mondiale. Le décret du 1^{er} août 1914 prévoit, par le biais de l'article 4, la mobilisation

²¹⁹ Arnaud-Dominique Houte, *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, op. cit., p. 186-187.

²²⁰ Ordonnance royale du 31 mai 1831, instituant la formation en bataillons et en compagnies du personnel du service actif. Ordonnance royale du 11 mai 1832, stipulant que les agents des douanes en service comme garde-côtes pourraient être employés comme auxiliaire au service des bateleries d'artillerie sur littoral. D'autres ordonnances royales organisant ces bataillons suivirent.

²²¹ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 8 avril 1875, Paris, Journaux Officiels,

d'un certain nombre de fonctionnaires selon des « affectations spéciales. » Les premiers à répondre à cet appel sont les douaniers, principalement en raison de leur organisation militaire en temps de paix. Dès le 2 août 1914, l'administration procède « à l'appel à l'activité des hommes [...] désignés en temps de paix pour constituer les unités de douaniers²²². » Ainsi, 11 936 douaniers sont appelés sous les drapeaux sur les 21 147 agents en fonction²²³. Durant l'entre-deux-guerres, la liste alphabétique des agents morts au combat est régulièrement lue à haute voix dans toutes les brigades.

Le statut particulier des douaniers entre militaires et civils a créé une certaine ambiguïté au sein de l'administration. Son organisation hiérarchique, elle-même, repose en grande partie sur une base militaire avec des grades d'officiers et de sous-officiers. La répartition des agents en brigades, lieutenances et capitaineries répond au caractère spécifique de leur service mais surtout permet, hypothétiquement, de les incorporer sans difficulté dans les rangs de l'armée. Les douaniers sont, depuis 1791, pourvus d'armes à feu dans l'exercice de leur service et autoriser à s'en servir en suivant de nombreuses règles. Depuis le Premier Empire, émerge un courant de pensée favorable à une militarisation constante des brigades. Au XIX^e siècle, de nombreuses voix se sont élevées, plaidant pour un rattachement durable de l'administration au ministère de la Guerre. Les douaniers du service actif se rêvent parfois soldats ou gendarmes, espérant une assimilation au régime des retraites de ces derniers. Ses revendications sont relayées par Jean-Baptiste Roux, qui devient un porte-parole des agents dans la presse spécialisée.

Les insignes et les symboles historiques de l'administration des douanes rappellent les attributs militaires. Le 14 juillet 1880, au cours de la revue de Longchamp, le groupe militarisé des douanes est pourvu de son propre drapeau où est inscrite la devise « Honneur et Patrie », au revers, et « Bataillon des Douanes », à l'avant²²⁴. Lors de cette cérémonie, le ministre des Finances remet un grand nombre de Légion d'honneur (600 médailles) aux officiers de ces unités, dont au capitaine des douanes Oblin commandant le 21^e bataillon aux Sables d'Olonne²²⁵. En 1921, ce drapeau est décoré de la Croix de guerre 1914-1918 et de la palme symbolisant la citation à l'ordre de l'armée décernée en 1920 à la Compagnie de douaniers de Longwy, pour la défense de la forteresse par cette dernière.

²²² Matthieu De Olivera, « Les Finances dans les tranchées », dans Florence Descamps et Laure Quennouëlle-Corre (dir), *Finances publiques en temps de guerre, 1914-1918 : Déstabilisation et recomposition des pouvoirs*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2016, p. 125

²²³ Raphaël Schneider, *La douane française au combat. De Mandrin à la Libération*, Orthez, La Gare, 2020, p. 175

²²⁴ Le drapeau est attribué au corps militaire des Douanes grâce à la circulaire du 9 juillet 1880

²²⁵ Raphaël Schneider, *La douane française au combat, op. cit.*, p. 146



Figure 7 : Drapeau du corps militaire des douanes © Musée national des douanes, France

Au cours du XIX^e siècle, les douaniers revendiquent l'octroi de médailles militaires, que le ministère de la Guerre se refuse à leur donner. Le 14 juin 1894, un décret institue alors la création d'une médaille d'honneur des douanes, dont l'instauration est entourée de débats sur le statut particulier des agents, oscillant entre civil et militaire. Au XX^e siècle, les agents des brigades peuvent concourir pour la Médaille militaire et la Croix de la Légion d'honneur. En 1875, le corps militaire des douanes reçoit son insigne actuel : une grenade à 7 flammes incluse dans un cor de chasse. La grenade souligne le caractère d'élite de ces formations et le cor rappelle l'assimilation des bataillons aux chasseurs à pied.



Figure 8 : Képi d'agent du service actif avec insignes des brigades des douanes © André Lucot

Les insignes des brigades des douanes sont indissociables de l'uniforme obligatoirement porté par les agents du service actif et qui lui-même est inspiré de ceux des soldats. En 1835, quatre ans après la création du corps militaire, Louis-Philippe redéfinit la tenue des agents qui ressemble à celui de l'infanterie. Le pantalon est liseré d'un passepoil garance, qui est remplacé en 1852 par une bande garance de 40 mm de largeur, pour tous les agents (officiers, sous-officiers, préposés...). Cet ornement, inspiré par les tenues de soldats, caractérise depuis lors l'esprit de corps des douaniers qui ont prouvé au cours des années 1930 leur attachement à l'uniforme historique²²⁶. Les agents défilent également lors des cérémonies républicaines ou publiques, sur réquisition d'une autorité civile, ainsi qu'aux défilés du 14 juillet. Lors de celles-ci, ils prennent place entre deux corps militaires ; les chasseurs à pied et les chasseurs forestiers²²⁷. Le caractère paramilitaire du service actif est présent dans les fondements de la discipline douanière dont plusieurs formules sont inspirées des règlements militaires. Dans le

²²⁶ AHAD, « La bande garance de l'uniforme des douaniers », <https://histoire-de-la-douane.org/la-bande-garance-de-lunifome-des-douaniers/> [consulté le 1^{er} octobre 2021]

²²⁷ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p 97.

manuel des brigades, les devoirs généraux des douaniers commencent par cette remarque : « la discipline faisant la force principale des corps de troupe, il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière...²²⁸ ». Les agents rapprochent la pratique régulière des corvées dans les différents postes de celle exercée par les soldats, tout en la déplorant. Ils doivent aussi rendre les honneurs et faire montre de respect à l'armée et inversement. Tout manquement à cette obligation doit être souligné et fait l'objet de sévères remontrances de la part des supérieurs.

Les douaniers bénéficient d'avantages identiques à ceux des militaires et des gendarmes. Les agents inférieurs des brigades ont accès au tabac de cantine (100 grammes), en échange de bons distribués par l'administration, pour leur usage strictement personnel. Tout comme les gendarmes, ils jouissent du droit de quart de place sur les chemins de fer, c'est-à-dire d'une réduction du coût du billet, fruit d'un combat très long mené par la direction générale avec les compagnies ferroviaires. Ils peuvent aussi faire concourir leurs fils dans les écoles militaires préparatoires ou pour les places d'enfants de troupe. En cas de maladie, les douaniers ont accès aux hôpitaux militaires et aux hospices civils assimilés, suivant un tarif déterminé par le ministère de la Guerre. Ils sont aussi autorisés à séjourner dans les établissements thermaux militaires, pour soigner des maladies souvent contractées au cours de leur service. En 1927, le préposé Marcel Pelletier, de la brigade du Chapus (Charente-Inférieure) est envoyé par le médecin assermenté aux thermes de Plombières-les-Bains (Vosges) pour guérir une dyspepsie²²⁹. Comme l'indique son certificat individuel, il est dirigé vers cet établissement en tant qu'officier du 19^e bataillon des douanes. Il lui est aussi conseillé de se rendre à Vichy la saison suivante pour soigner ses douleurs hépatiques²³⁰.

B. Les différentes caractéristiques de la militarisation des brigades des douanes

Durant la Grande Guerre, le corps militaire des douanes a été mobilisé suivant les dispositions du décret du 2 avril 1875 et ses ampliations intervenues en 1882 et 1890. Ces

²²⁸ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades...*, *op. cit.* p. 167

²²⁹ Troubles digestifs se caractérisant par des douleurs et un inconfort chronique centré sur la région de l'estomac.

²³⁰ Service de santé. Eaux minérales et bains de mer. Certificat individuel du préposé Marcel Pelletier, 3 juin 1927. AD17, 5 P 2710.

dernières reposaient sur une organisation en temps de guerre identique à la hiérarchie administrative ; les préposés restant sous le commandant de leurs chefs « du temps de paix ». Les effectifs étaient répartis en deux catégories : les préposés stationnés à proximité des places et ouvrages fortifiés, organisés en compagnies et sections de forteresse, et l'ensemble du personnel valide non compris dans la première catégorie, formant des compagnies et bataillons appelés à seconder dans la région « de leur service de paix » les opérations de l'armée²³¹. Le ministre de la guerre devait prévenir préalablement celui des Finances de la formation des compagnies et sections, dont les agents seront « en *totalité ou en partie*, à la disposition de l'autorité militaire, dès la publication de l'ordre de mobilisation²³² ». Ces décrets ont aussi réglementé la préparation militaire des douaniers en instituant des entraînements réguliers au maniement des armes et des inspections des bataillons. Au début du XX^e siècle, les exercices de tir à la cible ont lieu chaque semaine pendant une heure à la belle saison et sont remplacés en hiver par des séances de théorie militaire. Les brigades sont visitées et contrôlées, par l'armée et plus régulièrement par l'inspecteur qui procèdent également au passage en revue de l'« équipement, armement et des cartouches de mobilisation²³³ ». Les officiers sont envoyés par l'administration à des stages militaires au sein des régiments où participent aux manœuvres. Durant l'entre-deux-guerres, l'état de dégradation de nombreuses pièces d'équipement, notamment dans la capitainerie de Vannes, sème le doute sur la minutie apportée à l'entretien ainsi que sur le zèle des inspecteurs²³⁴.

En 1923, le gouvernement de Raymond Poincaré, tirant des enseignements de la dernière guerre, apporte des modifications au décret de 1882. Après la Grande Guerre, l'organisation du corps militaire des douanes correspond plus aux circonstances du temps. Le nouveau décret supprime les spécialisations des unités de forteresse et crée un bataillon unique par direction, dont le nombre de compagnies et de sections sera variable. Ces groupes sont tous exclusivement « employés à la surveillance de la frontière et à la garde de la frontière²³⁵ ». Dès l'entrée en campagne, les agents continuent d'assurer, sous les ordres de leurs chefs habituels, la garde du terrain qu'ils surveillent en temps de paix. Le rôle dévolu aux brigades côtières est identique à celui qui était le leur durant la Première Guerre mondiale : garde des points stratégiques, reconnaissances du terrain, organisation d'un service de renseignement et de

²³¹ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 26 septembre 1882, Paris, Journaux Officiels

²³² *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 27 mars 1890, Paris, Journaux Officiels

²³³ AD85, Série P, 5 P 86 – Rapports trimestriels et mensuels, *op. cit.*

²³⁴ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes dans la capitainerie de Vannes, 1931, AD44, 5 P 12.

²³⁵ Article 1^{er} du décret du 22 juin 1923 relatif à l'organisation militaire des douanes. *Annales des douanes*, n°15, 1^{er} août 1923, p 227-228

contre-espionnage et contrôle de la circulation. Les douaniers du littoral doivent surveiller la côte ainsi que les signaux de toutes natures, empêcher le ravitaillement des sous-marins ennemis, rechercher et détruire tous les postes de communications. Sur les terrains accidentés, comme en montagne, ils servent de guides mobilisables pour assister l'autorité militaire, grâce à leur parfaite connaissance du terrain qu'ils arpentent de jour comme de nuit²³⁶. Pour mettre l'organisation militaire des douanes en harmonie avec l'organisation générale de l'armée, les prescriptions du décret de 1882 sont modifiées. Les agents du service actif ne sont affectés aux unités douanières qu'à partir de la troisième suivant leur libération de service militaire actif. Les autres agents, dans leurs deux premières années, sont affectés dans un corps de troupe de l'arme dans laquelle ils ont servi²³⁷. Dès l'annonce de l'ordre de mobilisation les douaniers passent sous les ordres du ministère de la Guerre (article 7). Le décret précise aussi que les douaniers pourraient être sollicités, en dehors de la période de mobilisation, lors de graves tensions internationales, menaces ou troubles à l'ordre public qui exigeraient la présence d'une force armée à l'extrême frontière. Des agents en tenue civile pourraient prêter un concours qui ne risquerait pas de froisser « les susceptibilités de l'étranger ou [...] susciter des conflits à l'intérieur²³⁸ ». Un décret daté du 23 novembre 1930 complète ces dispositions sur des points de détail pour mettre en harmonie le statut des bataillons avec les nouvelles lois militaires intervenues depuis le début des années 1920. Lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, le corps militaire des douanes est mobilisé suivant l'ensemble de ces réglementations [annexe n° 65].

Depuis les décrets de 1875 et 1882, le ministère de la Guerre fournit aux bataillons douaniers, dès le temps de paix, un matériel de campement. Il prend aussi en charge l'habillement, l'équipement et l'entretien des armes des agents du service actif. Certains de ces objets sont stockés dans des immeubles de l'administration des douanes, comme dans la caserne des Sables d'Olonne où ils sont entreposés dans l'ancien dortoir des célibataires²³⁹. Le matériel de mobilisation est placé sous la garde et la responsabilité des chefs de poste. En 1935, le capitaine aux Sables d'Olonne souligne l'importance d'entreposer ces objets dans de bonnes conditions. Les corps de garde sous sa surveillance, non pourvus de meubles spéciaux, ne

²³⁶ Mémoire du la direction générale du la démilitarisation des brigades. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

²³⁷ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 6 juillet 1923, Paris, Journaux Officiels, p. 6458-6459

²³⁸ Mémoire du la direction générale du la démilitarisation des brigades. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

²³⁹ Lettre du capitaine aux Sables d'Olonne au directeur à La Rochelle, 30 décembre 1935. AD 17, 5 P 2804.

semblent pas répondre à cette précaution ni aux mesures de sécurité qui s'imposent. Il propose de les stocker au siège de la capitainerie²⁴⁰. En avril 1939, le ministère de la Guerre prescrit l'attribution, dès la mobilisation générale, à chaque bataillon de douaniers, d'un nombre de camionnettes calculés sur la base de deux véhicules par compagnie. La dotation qu'il réalise en temps de paix est intégralement maintenue et le complément sera fourni par voie de réquisition à titre gratuit²⁴¹. Les conducteurs des véhicules sont prélevés parmi le personnel des douanes mis à la disposition du commandant du bataillon. Durant l'entre-deux-guerres, les brigadiers candidats au grade de lieutenant admissibles aux épreuves orales sont soumis à un stage militaire de 28 jours. Ce dernier paraît inutile aux yeux du syndicat national des sous-officiers des douanes qui le considère trop court pour en maîtriser entièrement tous les aspects. De plus, l'échec à cette formation et les mauvais commentaires de l'armée privent l'administration de bons éléments. Son bureau syndical demande que les notes données en fin de stage ne changent rien au classement établi avant les épreuves orales²⁴². À la fin des années 1930, la théorie militaire est encore présente au concours pour le grade de brigadier et fait l'objet d'importantes récriminations de la part du SNDA.

C. Le rejet de la culture militaire

Au XX^e siècle, l'attitude vis-à-vis de la militarisation des brigades va nettement évoluer au sein des amicales du service actif. Leur posture de rejet se distingue des positions défendues par les porte-paroles du personnel au siècle précédent. Avant l'armistice, les groupements mutualistes ont timidement évoqué l'idée de supprimer le corps militaire des douanes²⁴³. À partir de 1918, ils critiquent leur mise à contribution dans l'établissement de la frontière et la surveillance des territoires libérés en Alsace-Moselle²⁴⁴. L'Union générale des agents du service actif dépose un recours en annulation devant le conseil d'État. Dans les années 1920, la démilitarisation des brigades devient un thème récurrent des premiers congrès du SNDA. Ses dirigeants partagent l'antimilitarisme d'une partie de la gauche et perçoivent la culture militaire

²⁴⁰ Lettre du capitaine aux Sables d'Olonne au directeur à La Rochelle, 24 juin 1935. AD 17, 5 P 2804.

²⁴¹ Note de service n°2429, Bordeaux, le 29 avril 1939

²⁴² *Le réveil du sous-officier*, n°5, 1^{er} octobre 1928, p. 1

²⁴³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 363-364

²⁴⁴ Jean Clinquart, « Origine et ambiguïté de la création du corps militaire des douanes au XIX^e siècle », *Histoire économique et financière de la France. Études et documents*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1997, p. 361

comme un obstacle au reclassement de l'emploi de douanier. Ils aspirent à la disparition du régime disciplinaire, décrit comme injuste, qui en découle. Lors du congrès d'avril 1922, ils proposent une simplification hiérarchique en substituant à l'organisation en cours un grade unique : celui de chef de poste seulement pour les postes importants²⁴⁵. Les douaniers seraient contrôlés par un agent unique de contrôle : un contrôleur des brigades, figure qui existait déjà dans la première moitié du XIX^e siècle²⁴⁶. Les délégués syndicaux évoquent aussi la suppression de la théorie militaire dans les concours des brigades qui constitue le « cauchemar de tous les candidats²⁴⁷ ». À l'issue du congrès de 1922, le bureau du SNDA adopte une résolution qui va guider, durant l'entre-deux-guerres, l'action syndicale sur cette question :

Considérant que la loi sur l'organisation militaire du pays actuellement devant le Parlement aurait pour objet de conserver l'organisation militaire des brigades des douanes, rappelle [aux adhérents et à la direction générale] à nouveau que cette organisation militaire est un obstacle à la réorganisation des services ; qu'elle aboutit à inférioriser les douaniers parmi les autres fonctionnaires et constitue en certains cas un obstacle à l'accomplissement de leurs fonctions, qui sont purement civiles ; signale que le décret de 1882 sur l'organisation militaire des brigades, dont l'inutilité et les dangers ont été démontrés au cours de la dernière guerre, menace d'être consolidé et aggravé par les nouveaux projets de réorganisation de l'armée. S'oppose à tous projets de militarisation des fonctionnaires en général et des douaniers en particulier, et demande qu'au jour de la mobilisation chacun rentre dans le droit commun [...]²⁴⁸.

Le SNDA profite également de l'actualité pour remettre en question cette caractéristique propre au service actif. En 1920, il avait par exemple désapprouvé la participation des agents des brigades de Saint-Nazaire au service d'ordre lors de la visite du président de la République²⁴⁹. Dans les années 1920, la direction générale rédige un mémoire pour réponse au vœu de démilitarisation du syndicat qui aurait des conséquences graves pour le Trésor. Elle s'oppose au système de hiérarchie proposé qui reposerait « plus sur la valeur des hommes que sur la solidité des principes²⁵⁰ ». L'administration écarte cette dangereuse utopie dont l'issue serait « la destruction du contrôle ». De son point de vue, le véritable but du SNDA n'est pas

²⁴⁵ *L'action douanière*, n°7, 10 avril 1922, p. 2

²⁴⁶ Mémoire de la direction générale de la démilitarisation des brigades. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

²⁴⁷ Article signé *L'ermite de la baie d'Audierne*, dans *L'action douanière*, n°18, 25 septembre 1921, p. 1

²⁴⁸ *L'action douanière*, n°7, 10 avril 1922, p. 2

²⁴⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 363

²⁵⁰ Mémoire de la direction générale de la démilitarisation des brigades. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

d'améliorer les conditions de recouvrement de l'impôt mais de détruire une organisation dont le tort est de reposer sur l'autorité et la discipline, comme dans l'armée. Ses dirigeants rejettent donc, selon elle, tout ce qui revêt un caractère militaire comme la médaille douanière. La direction générale conclut qu'il ne faut toucher qu'avec une extrême attention à un système qui a fait ses preuves et qui tire « une grande force de ses traits communs avec l'armée²⁵¹ ». Les revendications du SNDA sont en complète opposition avec la position du syndicat des officiers. Selon son bureau syndical, tous les douaniers devraient affirmer que la suppression de l'organisation militaire est inutile. Celle-ci ne « libèrera ni un officier, ni un gradé, ni un préposé ». Il s'oppose en outre à l'exécution des services de surveillance en tenue civile pour les préposés²⁵².

Durant l'entre-deux-guerres, les délégués du SNDA fixent leur combat pour la suppression de la militarisation des brigades autour d'un élément la personnifiant : l'uniforme traditionnel des douaniers. Le personnel du service actif se préoccupe plus spécialement des défauts de fonctionnement du service de l'habillement. La somme allouée annuellement à chaque agent par l'administration, pour se vêtir, est nettement insuffisante²⁵³. En 1929, la direction générale, profitant de la pression des syndicats pour réduire les coûts, réalise une modification complète du vestiaire, en ôtant aux habits des sous-officiers et préposés son caractère militaire. Elle supprime les épaulettes dites « américaines » des vareuses et introduit un drap de couleur identique ; bleu marine, jugée résistante et susceptible de garder un « état de fraîcheur²⁵⁴ ». Le nouveau veston est fermé par une rangée de sept gros boutons et n'est plus pourvu de pattes d'épaules. Pour le pantalon, la bande garance donnant à l'uniforme un caractère militaire depuis 1852, est abandonné au profit d'un passepoil garance. L'administration adopte aussi une tenue en drap beige kaki, qui pourra être portée, à discrétion des chefs, durant les mois d'été. Cette transformation se solde finalement par un échec, la majorité du personnel se prononçant pour un retour à l'ancien vestiaire. Il considère la nouvelle tenue comme de mauvaise qualité, en particulier pour le pantalon, mais surtout elle marque une trop grande rupture. Le port de l'uniforme traditionnel dans les brigades avait créé le sentiment d'une identité commune chez les agents du service actif. *Les Annales des douanes* dressent en 1931 un véritable plaidoyer en faveur de l'uniforme :

²⁵¹ *Id.*

²⁵² Extrait du bulletin de l'association fraternelle des officiers des douanes, années 1920. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

²⁵³ Résolution adoptée par le bureau syndical du SNDA lors du congrès du 15 au 18 juin 1926. *L'action douanière*, n°12, 25 juin 1926, p. 5

²⁵⁴ *Annales des douanes*, n°35, 29 août 1929, p. 405-407

L'uniforme crée entre ceux qui le portent un lien réel, apparent, qui fortifie l'esprit de corps. Il renforce chez les agents le sentiment de solidarité ; il développe et entretient en eux la fierté d'appartenir à un corps dont la réputation de probité, de valeur professionnelle, de dévouement est solidement et justement établie. Là encore, il apporte une cohésion qui intervient dans la vie du préposé comme un facteur moral incontestable. « Se montrer digne de son uniforme » n'est pas une expression vaine²⁵⁵.

L'auteur souligne aussi la trop forte ressemblance de l'uniforme douanier avec celui des sapeurs-pompiers ou des postiers. En 1931, la direction générale lance auprès de ses services une grande enquête dont les résultats conduisent à l'adoption d'un nouveau vestiaire qui, entre autres mesures, rétablit le pantalon gris bleuté avec bande garance²⁵⁶. Dans les années 1930, plusieurs sections locales du SNDA, comme celle de la Gironde, militent toujours pour la suppression complète de l'uniforme remplacé par une tenue civile et le port d'insigne pour les agents qui auront besoin de se faire connaître. *L'activité girondine* publie la motion du conseil régional du 11 juin 1933 demandant la disparition rapide de la tenue militaire mais s'orientant principalement vers des points plus urgents en termes d'habillement, comme l'adoption de la tenue kaki pour tous les agents sans autorisation préalable des chefs²⁵⁷.

Dans les sections locales du SNDA, le rejet de la militarisation des brigades est particulièrement dirigé vers la nécessité d'un reclassement hiérarchique. Durant l'entre-deux-guerres, les délégués syndicaux assimilent régulièrement culture militaire et discipline douanière trop stricte, qui empêche les prises d'initiative chez les agents inférieurs. Lors de la réorganisation de l'administration en 1926, ils suggèrent une nouvelle fois la suppression de l'organisation militaire des brigades qui amènerait à une simplification de la hiérarchie douanière. La transformation des grades de sous-brigadier et brigadier en emploi de chef de poste et ceux de lieutenant et de capitaine en emploi de contrôleur des brigades, sont à l'ordre du jour de la réunion de la section brestoise du SNDA en mars 1926²⁵⁸. Dans la direction de Bordeaux, les désaccords qui existaient depuis des années entre les officiers et agents inférieurs alimentent les revendications antimilitaristes. Dans cet esprit, le préposé Guillaume Ducamin, militant syndicaliste, fait de la suppression des corvées données aux plantons par les chefs de

²⁵⁵ *Annales des douanes*, n°35, 29 août 1929, p. 405-407

²⁵⁶ Décision ministérielle du 22 décembre 1931.

²⁵⁷ *L'activité girondine*, n°22, juillet-août 1933, p. 1

²⁵⁸ *Bulletin de la section brestoise du syndicat national des agents du service actif des douanes*, n°58, 1^{er} trimestre » 1926, p. 1228

poste, l'un de ses combats. Ces dernières, inspirées de l'armée, sont conséquentes dans la direction (lavage des vitres, brossage des parquets...). Elles constituent, selon lui, l'humiliation « la plus dégradante » et font des préposés de bons « petits soldats²⁵⁹ ». À la fin des années 1930, la section nantaise présente l'organisation militaire des brigades comme rétrograde et réactionnaire²⁶⁰. Elle met celle-ci en corrélation avec les cotes signalétiques appliquées dans la direction, prouvant la partialité des chefs. Sa suppression doit entraîner la disparition d'un régime disciplinaire qui se prête à des « buts arrivistes au détriment de l'intérêt général du service²⁶¹ ».

Il est intéressant de noter qu'un mouvement de rejet similaire touche la gendarmerie au début du XX^e siècle. La crise que connaît l'institution à la Belle Époque, menacée par la concurrence d'une police moderne (avec les Brigades du Tigre), donne matière aux partisans de la démilitarisation. Comme les douaniers, les gendarmes s'interrogent : sont-ils militaires ou policiers ? ²⁶² La presse gendarmique diffuse régulièrement des revendications tendant à la limitation des exercices militaires²⁶³. Toutefois deux journaux, *Le Phare* et *Le Progrès*, organes privilégiés des retraités, reformulent cette doléance et professent pour sa suppression complète²⁶⁴. De la même manière, les demandes visant à la simplification de la tenue prennent la forme, sous leur plume, d'une véritable remise en cause de l'uniforme. Ce sont ces mêmes interrogations et considérations qui traversent une partie du personnel des douanes plusieurs années plus tard.

²⁵⁹ *L'activité girondine*, n°19, décembre 1932-janvier 1933, p. 3

²⁶⁰ *La voix du douanier*, n°3, 1^{er} juillet 1936, p. 2

²⁶¹ *La voix du douanier*, n°5, 1^{er} décembre 1936, p. 1

²⁶² Arnaud-Dominique Houte, « Un métier en crise ? La gendarmerie de la Belle Époque d'après ses retraités », *Sociétés & Représentations*, n° 16, 2003, p. 163

²⁶³ Sur la presse gendarmique lire le chapitre 6 et la partie consacrée à l'émergence de la presse syndicale douanière, p. 277-278

²⁶⁴ Arnaud-Dominique Houte, « Un métier en crise ? La gendarmerie de la Belle Époque... », *op. cit* ;, p. 159.

Conclusion

La culture douanière repose sur un solide sentiment d'appartenance à un corps, à une famille professionnelle, à des amicales puis à des syndicats, mais aussi à des organisations particulières comme la masse. Les douaniers prennent l'habitude de déclarer qu'on « entre en douane » comme on « entre en religion ». Dans les années 1930, l'impression de faire partie d'une communauté se renforce chez les agents du service actif, par le passage par l'école des brigades, fondée à Montbéliard en 1938. Trois institutions, propres à l'administration des douanes, ont contribué à forger cet esprit de corps : l'œuvre des orphelins des douanes de France et des Colonies (ODOD), les mutuelles pour les deux services et la masse des brigades. Ces trois formations ont su trouver la capacité de se reconstituer et d'évoluer après la Seconde Guerre mondiale, afin d'être toujours aptes à soutenir les douaniers et leurs familles. Après-guerre, l'ODOD fait l'achat d'une propriété en Sologne pour y installer une colonie de vacances qui reçoit les premiers enfants de douaniers en 1948. Au lendemain du conflit, les agents disposent de deux mutuelles : la mutuelle douanière de France et d'Outre-mer et la mutuelle générale du personnel des douanes. Elles fusionnent pour former, le 22 décembre 1971, l'actuelle Mutuelle des douanes. La masse des brigades, institution bicentenaire, qui avait orienté son action autour de la gestion du casernement et du service de santé des agents et de leurs familles, perd cette dernière prérogative avec la création de la Sécurité Sociale en 1946. En 1997, l'institution acquiert une existence légale en devenant établissement public national à caractère administratif chargé d'une mission de logement du personnel des douanes. Son parc immobilier domanial représente aujourd'hui plus de 2000 constructions confiées par l'État auxquelles s'ajoute un parc locatif particulièrement important en Île-de-France. L'emploi de l'expression « famille douanière » suggère aussi l'idée d'offrir une communauté aux veuves et aux orphelins des douaniers.

Le parc immobilier de l'administration des douanes se distingue par des particularités qui renforcent son originalité. Le premier caractère particulier est le nombre et la variété de ces bâtiments allant du bureau classique aux grands ensembles, à des constructions portant des noms particuliers (aubettes, corps de garde). Son autre singularité est son « implantation

géographique limitrophe²⁶⁵ », à savoir la concentration d'immeubles à proximité de la frontière. Dans le cas particulier de cette thèse, il s'agit de son implantation le long de la façade atlantique, sa proximité immédiate du littoral et des quais (Nantes (hôtel des douanes de) et Bordeaux). L'originalité de son modèle repose aussi sur un système complexe de propriété et de servitude. La vie quotidienne des douaniers, fréquentant ces constructions, ressemble à celle des gendarmes sur de nombreux aspects : le casernement, le paternalisme, la discipline stricte, la place de la famille nucléaire... Cette vie en caserne est un élément uniquement constitutif de l'identité des brigades, les agents des bureaux n'y étant pas astreints.

La militarisation constitue un élément particulier de cette culture douanière. Durant l'entre-deux-guerres, la direction générale considère toujours les douaniers comme des « auxiliaires naturels de l'armée²⁶⁶ ». Selon elle, cette collaboration est compensée par des avantages appréciables (transports à tarifs réduits, accès à des hôpitaux militaires...). Pourtant, cette composante forte de la vie des brigades n'est pas exempte de critiques. Au XX^e siècle, un point de bascule s'opère ; les défenseurs d'une assimilation au régime des gendarmes sont finalement remplacés par des militants syndicaux antimilitaristes, qui préfèrent un rapprochement avec la société civile grâce à un regroupement entre la Douane et les contributions indirectes. Leurs actions restent cependant sans suites et c'est bien en tant que corps militarisé des douanes que les agents sont appelés lors de la « drôle de guerre ».

²⁶⁵ Michel Houcarde, *Aubettes, bureaux, casernes : aspects du parc immobilier de la Douane avant la réalisation du marché unique, 1er janvier 1993*, Paris, Direction générale des douanes et droits indirects, 1994, p. 1

²⁶⁶ Mémoire de la direction générale des douanes à propos de la démilitarisation des brigades. Musée national des douanes, France, 7 B 69.

Chapitre 3 : Les figures de l'ombre : être une femme dans l'administration des douanes

Selon l'historienne américaine Susan Bachrach le mot « féminisation » apparaît en 1892 dans l'administration des Postes suite au recrutement de plusieurs dames dans les bureaux parisiens²⁶⁷. À partir de l'introduction de ce terme spécifique ainsi que de l'apparition des employées féminines dans le monde des bureaux, cette politique de recrutement est l'objet de controverses et de discussions. En 2013, Vida Azimi chercheuse au CNRS, a mis au jour l'historiographie de l'entrée des femmes dans les administrations françaises²⁶⁸. Parmi les historiens travaillant sur la féminisation du monde professionnel, privé comme public, Guy Thuillier est certainement l'un des grands spécialistes du sujet²⁶⁹. Il évoque dans ses travaux une « révolution féminine des bureaux²⁷⁰ » à partir de la fin du XIX^e siècle, qui culmine avec les effets de la Grande Guerre. Cette « révolution » est un fait « massif et décisif » qui durant l'entre-deux-guerres modifie profondément la vie quotidienne de l'administration (modification des règles de gestion, des méthodes de travail...). Ce « moment féminin » repose, selon lui, sur trois facteurs : la pression des femmes sortant des écoles, la crise de recrutement des fonctionnaires et la révolution technique des bureaux grâce à l'apparition de machines à écrire et d'outils spécialisés²⁷¹. Dans l'administration des douanes, ces deux derniers facteurs sont prégnants suite à l'absence des hommes, mobilisés pendant la Grande Guerre, et à l'introduction de la dactylographie et des premières machines de calculs statistiques. Les employées féminines, d'abord reléguées à travaux de copistes et de secrétaires au début du XX^e siècle, ont accès à des fonctions qui se professionnalisent et se complexifient durant l'entre-

²⁶⁷ Susan Bachrach, « La féminisation des PTT en France au tournant du siècle », *Le Mouvement social*, n° 140, 1987, p. 69

²⁶⁸ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises : grandes étapes et historiographie (XVIII^e siècle - 1945) », *Revue française d'administration publique*, n° 145, janvier 2013, p. 11-38.

²⁶⁹ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Politique d'aujourd'hui (Paris) », 1988, p. 9

²⁷⁰ Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – I », *La revue administrative*, n° 210, novembre-décembre 1982, p. 602-608. ; Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *La revue administrative*, n° 211, janvier-février 1983, p. 26.

²⁷¹ Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – I », *op. cit.*, p. 605

deux-guerres. Après la Grande Guerre, elles deviennent des dames machinistes, mécanographes et perforatrices des douanes évoluant dans un cadre exclusivement féminin.

Sur l'administration des douanes, il n'existe pas de travaux propres à l'entrée des femmes dans le monde des bureaux. Seule Adeline Frontier, étudiante de master en science politique à l'université de Lille, a travaillé sur *La féminisation de la fonction publique à travers la Douane*. Dans ce mémoire, rédigé sous la direction de Lucile Ruault, elle n'aborde l'évolution de la place des femmes qu'à partir de leur entrée dans les brigades à partir des années 1980²⁷². Quelques articles papiers et électroniques, de l'AHAD principalement, ont été publiés à l'occasion de la journée mondiale du droit des femmes, le 8 mars 2023. Plusieurs femmes ont aussi témoigné pour le concours pour la mémoire des douanes, récits repris dans l'ouvrage *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*²⁷³. Ainsi, ce chapitre doit revenir sur la période précédant celle étudiée dans cette thèse et dresser un historique succinct de ce sujet marquant. Dès que cela était possible, il a paru nécessaire de consulter dans les archives des dossiers personnels de femmes étrangères à la façade atlantique ou travaillant pendant la période antérieure. Cette étape, bénéfique à l'établissement de cette partie, permet de comprendre comment étaient organisés les concours, quels en étaient les sujets, en quoi consistaient les différents postes, comment s'est réalisée cette insertion dans les directions de l'Atlantique. Le présent chapitre repose sur des informations collectées dans les différents centres d'archives et traitées sous la forme quantitative à travers l'établissement d'une base de données. Ce travail a permis de mettre au jour 84 femmes qui ont travaillé dans les cinq directions des douanes entre 1926 et 1946. À ce chiffre s'ajoute également 11 employées réfugiées des départements du Nord et de l'Est de la France, durant la Seconde Guerre mondiale.

²⁷² Adeline Frontier, *La féminisation de la fonction publique à travers la douane*, Mémoire de science politique préparé sous la direction de Lucile Ruault, Lille, Université de Lille II, 2013-2014.

²⁷³ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*, Paris, France, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 713 p.

I. La progressive incursion des femmes dans l'administration

A. Une présence ancienne

Au cours du XIX^e siècle, on assiste à une progression lente de la « féminisation » des services publics et des ministères français. L'administration pionnière est certainement celle des PTT qui, en premier lieu, avec le décret du 23 avril 1884, autorise l'intégration des femmes dans ses cadres. La présence de directrices des postes sous l'Ancien Régime démontre, selon Vida Azimi, que cette administration était dès cette époque et allait devenir au XIX^e siècle, « un vrai laboratoire de la "féminisation"²⁷⁴ », comme en témoignent les nombreuses monographies qui lui ont été consacrées. La Ferme Générale, ancêtre de la Douane, recrutait elle aussi des femmes à des emplois subalternes, comme « entreposeuses » ou des débitantes de tabac ou de sel. Le recours à ce personnel féminin, souvent des filles de fermiers généraux, contrariait déjà nombre de leurs collègues masculins²⁷⁵. Les premières « dames » investissent finalement dans les bureaux grâce à l'apparition des machines à écrire. En 1901, Alexandre Millerand ouvre le premier concours de « dames dactylographes » au sein de son ministère du Commerce et de l'Industrie²⁷⁶. En 1913, neuf ministères sur douze, parmi lesquels celui des douanes, ont intégré ce nouveau cadre dans leur personnel (environ 300 personnes). Ces auxiliaires recrutées par concours remplacent progressivement les expéditionnaires, provoquant de vives réactions chez ces derniers. Il est vrai que leur emploi présente un bénéfice important, deux femmes réaliseraient le même travail que trois expéditionnaires, à moindre coût. Cet argument utilisé par les partisans « de la révolution féminine des bureaux²⁷⁷ ». En 1907, les services centraux de la direction générale des douanes procèdent au recrutement de dix dames dactylographes, date l'entrée officielle des femmes dans l'administration. Mais leur présence est de fait beaucoup plus ancienne²⁷⁸.

²⁷⁴ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 16

²⁷⁵ *Id.*

²⁷⁶ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, *op. cit.*, p. 28-29

²⁷⁷ *Ibid.*, p. 9

²⁷⁸ Arnaud Picard, *La féminisation en douane au XIX^e siècle: des avancées prudentes*, <https://histoire-de-la-douane.org/la-feminisation-en-douane-au-xixe-siecle-des-avancees-prudentes/>, consulté le 1^{er} mars 2021].

Dans l'administration des douanes, les femmes sont présentes en réalité dès le XIX^e siècle. En 1802, Vivent Magnien, l'un des trois administrateurs de la Régie des douanes écrit au directeur général que la visite à corps des femmes par des hommes constitue une atteinte à « la décence et la pudeur²⁷⁹ ». Il avait déjà confié à l'épouse d'un douanier de Mayence cette tâche et proposé d'étendre à d'autres femmes « visiteuses » cette mission qui serait rémunérée par la direction. En 1859, Jacques Bouchers de Perthes (1788-1868), ancien directeur des douanes à Abbeville²⁸⁰, célèbre préhistorien, est l'un des premiers grands fonctionnaires à déclarer qu'il serait souhaitable que tous les postes soient ouverts aux femmes dans l'industrie et le cadre administratif²⁸¹. Peu après l'allocution qu'il prononce devant la société impériale d'émulation d'Abbeville, il décide d'accorder une rente annuelle et perpétuelle de 500 francs « au profit de l'ouvrière domiciliée à Abbeville qui l'aura méritée par sa conduite et son travail²⁸² ». Aux XIX^e et XX^e siècles, les femmes sont présentes dans l'administration des douanes aux frontières internationales, principalement dans le Nord du pays (près de la Belgique), pour réaliser la fouille des « pacotilleuses ». Ces contrebandières, de sexe féminin elle-aussi, cachaient sous leurs jupes ou dans leurs bas, et passaient en fraude des marchandises de petite valeur (cigarettes, allumettes, dentelles...) qu'elles avaient l'intention de revendre en France. On retrouve aussi la « visiteuse » dans la capitale, principalement dans les différentes gares. Un article du début du XX^e siècle publié dans la revue *Le mois littéraire et pittoresque*, évoque l'utilité de la présence féminine dans ces lieux :

C'est pour cette raison que dans les gares et bureaux importants se trouve « la visiteuse », veuve de douanier, en général, munie d'un brassard noir où se détache en lettres rouges le mot « douane ». Cette dame inspecte dans un cabinet à ce destiné les personnes dont l'embonpoint lui paraît douteux, et ses investigations sont souvent couronnées de succès²⁸³.

Durant le XX^e siècle, le brassard régulièrement arboré par ces visiteuses est le seul moyen de les identifier formellement comme appartenant à l'administration des douanes. En

²⁷⁹ Arnaud Picard, *Les dames-visiteuses... visites à corps et mesure de soutien social*, <https://histoire-de-la-douane.org/les-dames-visiteuses-visites-a-corps-et-mesure-de-soutien-social/> [consulté le 1^{er} mars 2021].

²⁸⁰ Succédant à son propre père, il occupe cette fonction de directeur régional des douanes de 1826 à 1852.

²⁸¹ Jacques Bouchers de Perthes, *De la femme dans l'état social, de son travail et de sa rémunération, discours prononcé à la société impériale d'émulation d'Abbeville, dans la séance du 3 novembre 1859*, Abbeville, Typographie de P. Briez, 1860, 91 p.

²⁸² *Ibid.*, p. 91

²⁸³ Ed. Laval, « Nos douaniers des frontières de terre », *Le mois littéraire et pittoresque*, n°91, Paris, Maison de la Bonne Presse, juillet 1906, p. 204.

tant qu'auxiliaires, elles n'ont pas de pouvoir propre et ne bénéficient pas, jusqu'aux années 1950, de véritable uniforme.

Le concours apporté par les femmes dans les brigades de douanes dans le nord de la France a davantage marqué les esprits grâce à la littérature exaltant la pratique de la contrebande. En 1932, Maxence Van der Meersch publie *La Maison dans la dune*, roman dans lequel il évoque la lutte acharnée opposant les douaniers et les contrebandiers²⁸⁴. Dans le chapitre 16, il décrit les différents stratagèmes utilisés par les pacotilleuses pour déjouer l'attention de la visiteuse des douanes :

Germaine [...] partait avec une amie, entraînait avec elle en Belgique. Et pour le retour, elle laissait la compagne s'en aller en avant, jusqu'au poste de douane. Arrivée là, l'amie, qui n'avait sur elle aucune marchandise prohibée, passait tranquillement, en ayant soin toutefois de jeter un coup d'œil à l'intérieur du poste, pour voir si la visiteuse était dans le bureau. Si elle l'y voyait, à peine dépassé la frontière, elle faisait de loin un signe à Germaine, qui à une centaine de mètres de là, toujours en Belgique, attendait sans la quitter des yeux. [...] Cela avait suffi. Germaine savait que la visiteuse était là. Elle ne risquait pas l'aventure. Elle faisait demi-tour, rapportait le tabac dans la petite épicerie où elle se fournissait, et attendait un jour plus favorable. Si la compagne s'éloignait sans avoir fait le signe convenu Germaine, à son tour, passait la frontière²⁸⁵.

Cependant ces « dames visiteuses » étaient employées partout où les nécessités du commerce et l'importance de la fraude l'exigeaient, dans les grands ports français notamment. La première revue corporatiste *Le douanier*, évoque la présence au début du XX^e siècle d'une femme – épouse de préposé – chargée de la visite des voyageurs parmi le personnel masculin de la brigade de Cherbourg, pour répondre à l'importance du nombre très élevé d'escales transatlantiques. L'auteur précise, par ailleurs, que le recours à une deuxième employée « ne serait pas superflu²⁸⁶. » Aux XIX^e et XX^e siècles, la direction régionale de Bayonne fait appel à des auxiliaires féminines, devant les franchissements illicites de la frontière franco-espagnole par des contrebandières. Ces passages connaissent d'ailleurs une forte recrudescence après la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'à la fin des années 1940, l'administration propose aux femmes des douaniers de réaliser la visite à corps des délinquantes, comme dans la brigade de Dancharia. Ces dernières refusent catégoriquement car elles craignent les représailles et les

²⁸⁴ Maxence Van der Meersch, *La Maison dans la dune*, Paris, Albin Michel, 1932, 254 p.

²⁸⁵ *Ibid.*, p. 198-199

²⁸⁶ *Le douanier*, n°22, 15 novembre 1905, p. 2

relations conflictuelles, ces hors-la-loi étant pour la plupart habitantes de la région²⁸⁷. Ces visiteuses fréquentent donc constamment les brigades, bien avant leur entrée dans le cadre des bureaux, sans pour autant être intégrées officiellement au service actif. La présence d'une dame visiteuse, Marie Lafitte née Dourisboure, est attestée au poste d'Hendaye-Plage depuis 1911²⁸⁸.

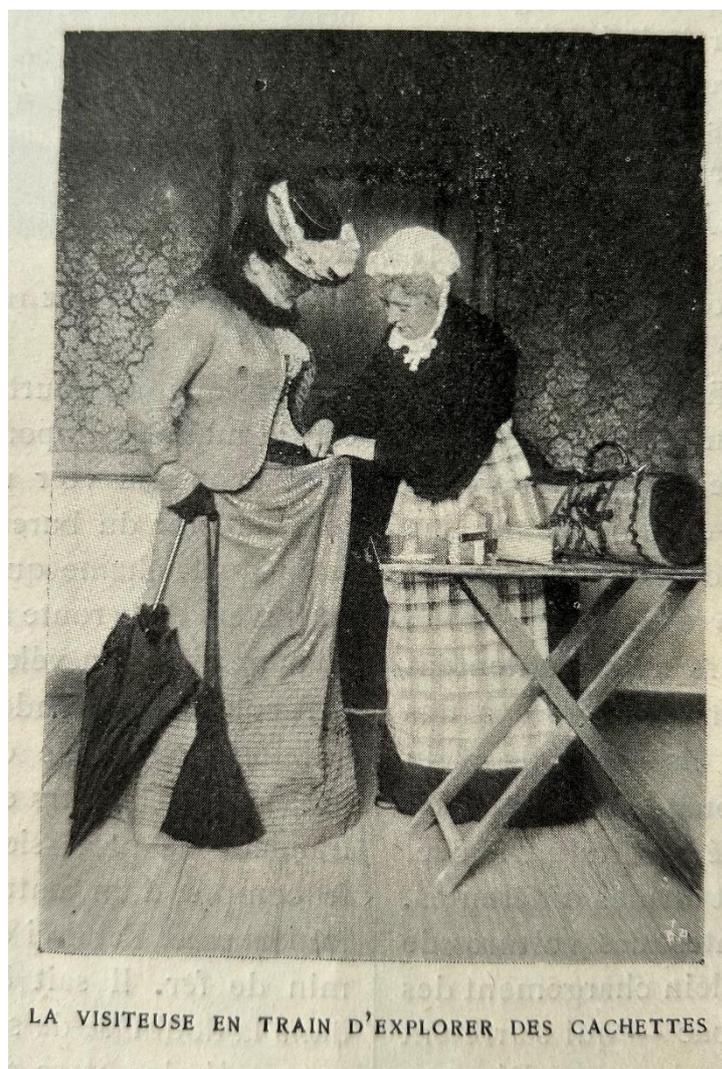


Figure 9 : La visiteuse des douanes en train d'explorer des cachettes sur une voyageuse. *Le mois littéraire et pittoresque*, n°91, Paris, Maison de la Bonne Presse, juillet 1906, p. 204.

²⁸⁷ Dossier personnel Marie Larronde veuve Goyenega (dame visiteuse à Dancharia en 1947). SAEF, 1C-0026816

²⁸⁸ Sommier personnel de Marie Lafitte née Dourisboure, employée dans la direction de Bayonne (1911-1932). Musée National des douanes, France, 1 A 200.

La présence ancienne des femmes employées dans la Douane, démontre également la place importante que l'administration confère au rôle d'épouses (puis de filles) de douaniers. Elles sont de fait les premières « douanières » de l'histoire. Leurs devoirs envers l'organisation sont essentiels : qualités d'ordre, d'honnêteté, on attend d'elle qu'elles soient de bonnes ménagères. Au XX^e siècle, le nom d'Elvina Saint-Jours, épouse d'un ancien capitaine des douanes à Bordeaux, passe à la postérité car il est associé à un prix caritatif. À son décès en 1919, son mari Bernard Saint-Jours²⁸⁹, alors devenu historien autodidacte, crée une récompense d'une valeur de 225 francs. Elle est attribuée chaque année, jusqu'en 1955, par l'académie de Bordeaux à une famille dans le dénuement ou à « la famille d'un ouvrier agricole ou de corps de métier, ayant une bonne tenue morale et au moins trois enfants²⁹⁰. » À la fin du XIX^e siècle, ces deux personnalités locales ont par ailleurs été représentées sur deux huiles sur toile, aujourd'hui conservées au musée des douanes.

B. Un « palliatif » pendant la Grande Guerre

Dans son travail historiographique, Vida Azimi montre que les interprétations du rôle joué par la Grande Guerre sur l'intégration des femmes dans les administrations divergent selon les historiens²⁹¹. Selon Guy Thuillier, le choc psychologique provoqué par la guerre mondiale a joué « un rôle essentiel dans la révolution féminine des bureaux²⁹² » qui fait céder tous les barrages et prouve les aptitudes administratives du personnel féminin dans tous les postes. À l'inverse, les spécialistes du genre mettent en évidence que cet événement eut un rôle mineur dans l'accès des femmes dans les emplois de bureaux. Françoise Thébaud refuse par exemple d'adopter un positionnement univoque sur le rôle émancipateur qu'aurait joué la guerre sur les Françaises²⁹³. Cependant, pour Vida Azimi, les contemporains de la Grande Guerre « reconnaissent unanimement un vrai tournant ». Elle cite notamment l'exemple de Marguerite

²⁸⁹ Ce capitaine des douanes est aussi connu pour ses rééditions complétées du *Manuel des brigades des douanes*, livre de chevet de tous les candidats au concours de différents grades dans le service actif.

²⁹⁰ Jules de Gères, *Actes de l'Académie nationale des sciences, belles-lettres et arts de Bordeaux*, Académie nationale des sciences, belles-lettres et arts (Bordeaux), Paris, E. Dentu, 1920, p. 297.

²⁹¹ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 25

²⁹² Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, *op. cit.*, p. 61-62

²⁹³ Françoise Thébaud, *Les femmes au temps de la guerre de 14*, Paris, Payot, 2013, 480 p.

Borel née Appell²⁹⁴ (1883-1969), qui publie en 1919 un traité sur *La Mobilisation féminine en France (1914-1919)*, dans lequel elle commente un ensemble important de documents recueillis par la société « l'effort féminin français », qu'elle a elle-même dépouillés et classés. En conclusion, Vida Azimi ajoute que, durant cette période, l'ampleur de l'emploi féminin dans le domaine public et étatique est indéniable. Dans l'administration des PTT, 12 000 employés ont été remplacés par des femmes²⁹⁵, le ministère de la Guerre recruta 16 000 employées comme dactylographes, comptables, commis et chefs de bureau.

Dans l'administration des douanes, la Grande Guerre est rapidement synonyme de pénurie de personnel, situation qui va permettre la « timide apparition des femmes dans le monde des bureaux²⁹⁶ ». En août 1914, 11 936 douaniers sont appelés sous les drapeaux sur les 21 147 agents que comprend l'organisation²⁹⁷. Pour diminuer les effets sérieux de l'état de guerre, la direction générale use de plusieurs « palliatifs » : confirmation des dispositions prises depuis 1914 sur la suppression des congés d'affaires, suspensions des mises à la retraite, pratique du travail en dehors des heures légales... Le recrutement des brigades quant à lui suspendu depuis le début des hostilités. En février 1915, on envisage d'avoir recours à des retraités du cadre secondaire, suffisamment en bonne santé pour « supporter les fatigues de l'emploi²⁹⁸ », mais cette mesure ne connaît pas les résultats escomptés, certainement en raison du montant trop faible du traitement proposé. La direction générale tire activement avantage de la loi Dalbiez du 17 août 1915, assurant la juste répartition et une meilleure utilisation des hommes mobilisés ou mobilisables. Elle s'appuie sur le premier point de l'article 2 prévoyant le remplacement temporaire des fonctionnaires, agents ou sous-agents incorporés de préférence « par des fonctionnaires, agents ou sous-agents retraités qui pourront, sur leur demande et s'ils sont reconnus aptes, être rappelés à l'activité pour la durée de la guerre²⁹⁹ ». Elle propose un nouveau projet d'appel aux retraités en prévoyant une rémunération plus importante, qui ne rencontre pas plus de succès que le premier. Le deuxième point de la loi Dalbiez relatif à l'emploi des mutilés et réformés de guerre est mise en œuvre dans l'administration des douanes.

²⁹⁴ Épouse du mathématicien et homme politique Émile Borel, elle publie ses premiers romans sous le pseudonyme de Camille Marbo. À partir de 1916, elle est chargée du recrutement du personnel féminin remplaçant les hommes partis au front.

²⁹⁵ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, op. cit., p. 41

²⁹⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 44

²⁹⁷ Raphaël Schneider, *La douane française au combat...* op. cit., p. 175

²⁹⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 46

²⁹⁹ Article 2 de la loi du 17 août 1915 assurant la juste répartition et une meilleure utilisation des hommes mobilisés ou mobilisables.

Il précise les travaux qui pourront être confiés à ce nouveau cadre : copistes, secrétaires des inspecteurs ou des officiers, plantons, concierges, vagemestres...

Dans le service sédentaire, la direction générale réussit à limiter les effets de la pénurie de personnel grâce au recrutement d'auxiliaires. Elle accepte alors les candidatures formulées par les retraités du service des bureaux mais surtout par la gente féminine. L'administration s'appuyant une nouvelle fois sur la loi Dalbiez donne la préférence aux « femmes, mères, filles ou sœurs [des fonctionnaires] ou, à défaut, des femmes, mères, filles ou sœurs de militaires tués ou blessés pendant la guerre³⁰⁰. » À cela, elle ajoute une mesure additionnelle en accordant la priorité « aux membres féminins des familles de douaniers. »³⁰¹ Tandis que la rémunération des auxiliaires retraités est déterminée par la direction générale, celle des « auxiliaires féminines temporaires » n'est pas définie légalement. Leur traitement doit principalement prendre en considération le coût de la vie en cette période de guerre et s'aligner sur celui de la main d'œuvre féminine. L'administration ajoute cependant que le salaire ne peut pas excéder les 4,50 francs pour une journée de 8 heures. Une majoration peut cependant être accordée dans le cas des femmes servant loin des régions où elles habitent³⁰². La rémunération du personnel féminin est donc variable, comme en témoigne les sommiers du service sédentaire de la direction de Bayonne. En 1917, la dame auxiliaire dans les bureaux de la direction, Maria Moulier, ne touche à son entrée que 4 francs par jour, et ce durant toute sa période probatoire de deux ans³⁰³. La même année sa collègue, Julia Junca employée à Hendaye-gare perçoit 5 francs à son intégration, salaire ramené à 4 francs au début de l'année 1918³⁰⁴. Comme pour le personnel masculin, l'administration insiste auprès des directeurs régionaux sur l'importance de s'assurer de l'honorabilité, de la bonne tenue ainsi que de l'aptitude physique nécessaire à l'emploi. Ils doivent aussi vérifier que les candidates possèdent l'instruction suffisante en les soumettant à un examen. Elles sont formellement prévenues dès leur entrée dans l'administration qu'elles sont admises uniquement à titre provisoire, leur statut est donc temporaire. Leur salaire est nettement inférieur à celui de leurs collègues hommes. Le recrutement d'auxiliaires dans le service sédentaire permet toutefois de soulager les effectifs restants qui font face à une situation

³⁰⁰ *Id.*

³⁰¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 47-48

³⁰² *Id.*

³⁰³ Sommier personnel de Maria Dominica Moulier, employée dans la direction de Bayonne (1917-1954). Musée National des douanes, France, 1 A 203.

³⁰⁴ Sommier personnel de Julia Junca, employée dans la direction de Bayonne (1917-1960). Musée National des douanes, France, 1 A 203.

de plus en plus complexe. La guerre a accru le trafic de transit³⁰⁵ à destination de l'Espagne, de l'Italie et de la Suisse, notamment aux frontières terrestres ; le bureau d'Hendaye connaît à cette période une intense activité³⁰⁶. En 1916 et 1917, deux femmes (sur six) sont recrutées dans la gare de cette localité pour aider le receveur dans les différents travaux d'écritures.

Comme le signale Jean Clinquart, il n'est pas possible de déterminer à quel rythme l'administration procède à ce recrutement entre 1916 et 1918, ni le nombre de femmes qui sont employées³⁰⁷. Durant cette période, sur les 84 femmes composant notre corpus, 16 ont débuté leur carrière dans les directions de la façade atlantique (soit 19%). L'intrusion de « l'élément féminin » dans la Douane a suscité, comme dans d'autres administrations comme les PTT, des réactions très contrastées. Avant-guerre, le personnel avait pourtant saisi l'intérêt de faire entrer des femmes dactylographes dans les services centraux puis dans les bureaux particuliers des directeurs régionaux. Durant la Grande Guerre, les critiques soulevées par la présence des employées ainsi que la hiérarchie puisent leurs racines dans l'inquiétude d'assister à la disparition des emplois de copistes réservés à de nombreux douaniers des brigades. En septembre 1918, les rédacteurs des *Annales des douanes* s'inquiètent des effets néfastes du développement du « féminisme », selon le terme employé par le journal :

Sans doute pourra-t-on féminiser quelques services. Mais il convient, croyons-nous, de se tenir à cet égard dans une juste mesure. On perd trop aisément de vue que les affaires de l'État intéressant la collectivité, la désertion des hommes des fonctions publiques pourrait avoir une répercussion désastreuse sur les intérêts généraux du pays³⁰⁸.

L'entrée du personnel féminin dans l'administration bénéficie toutefois du soutien du directeur général qui souligne l'intérêt que peut présenter cette présence féminine dans les bureaux à l'avenir. Les services centraux sont habitués depuis le début du XX^e siècle à travailler avec des éléments féminins. La direction générale s'abstient néanmoins de se prononcer sur le caractère provisoire ou définitif de cette mesure, indiquant que seule l'expérience pourrait déterminer si les dames auxiliaires remplaceraient à plus ou à moins moyen terme les

³⁰⁵ Le transit est un régime douanier qui permet la circulation de marchandises sur plusieurs territoires douaniers en suspension de droits et taxes et des mesures de politique commerciale.

³⁰⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 51

³⁰⁷ *Ibid.*, p. 48-49

³⁰⁸ *Annales des douanes*, 1918, p. 222 dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 50

copistes³⁰⁹. En revanche, elle n'envisage en aucun cas que cette mesure de circonstance ne s'étende un jour au service des brigades.

C. La pérennisation de la présence des femmes

La période de l'entre-deux-guerres, selon Guy Thuillier, se caractérise pour les femmes par quatre grandes évolutions : l'élargissement des attributions, la conquête des grades, le rôle de plus en plus important joué par les secrétaires et des revendications d'égalité, en termes de salaires et d'avancement³¹⁰. Dans les ministères et administrations français, on assiste à un affermissement des acquis de la Grande Guerre, en particulier pour les dactylographes. Leurs qualités intellectuelles et professionnelles sont louées par la hiérarchie et dépassent celles des simples copistes. En 1922, le rapport Marin insiste longuement sur les avantages de l'usage de la sténodactylographie dans les administrations, notamment en comparaison avec le travail des expéditionnaires :

L'expéditionnaire peu zélé qui s'endort n'a pas tendance à s'éveiller et est difficile à surveiller ; les dactylographes sont animées par le mouvement, et le bruit de la machine, et savent qu'on entend quand elles travaillent. Les expéditionnaires ont à conserver leur belle écriture, tandis qu'une dactylographe se sent entraînée à faire de la vitesse [...] Le facteur de l'entraînement et de la besogne abattue est très fécond [...] ³¹¹.

L'utilisation croissante de la sténographie, grâce à la multiplication des machines à écrire dans les bureaux, rend peu à peu le travail des copistes – souvent issus pour la Douane du service des brigades – obsolètes. Ce personnel féminin, majoritairement formé par des auxiliaires, paraît plus facile à commander que les expéditionnaires. Ces derniers formulent des inquiétudes vis-à-vis de cette concurrence dangereuse et estiment que les dactylographes acceptent plus facilement les basses besognes. Durant l'entre-deux-guerres, plusieurs ministères comme le Commerce ou l'Intérieur, ouvrent aux femmes l'accès aux grades de commis ou commis d'administration, leur permettant ainsi d'accéder aux échelons supérieurs.

³⁰⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 48-49

³¹⁰ Repris par Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 28-29

³¹¹ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, *op. cit.*, p. 29

Dans l'administration des douanes, les dames n'ont accès aux concours de commis qu'à la fin des années 1930, après un long combat mené par le syndicat des agents de contrôle, d'assiette et de perception des douanes (ancien syndicat du service sédentaire des douanes) face à la direction générale.

Dans l'administration des douanes, les enseignements tirés de la période de mobilisation permettent de rendre pérenne la présence des femmes. Dès l'immédiat après-guerre, la direction générale crée un cadre de « dames-employées » recrutées par concours (décret du 30 octobre 1918)³¹². Placées sous les ordres d'un membre du service sédentaire (receveur, contrôleur, inspecteur...), elles exercent des tâches très diverses, comme la tenue de registres, l'expédition du courrier ou la dactylographie. Simultanément, l'administration procède à la création du cadre de « dames-contrôleuses à la statistique commerciale » (décret du 30 octobre 1918). Ces dernières sont principalement choisies parmi les dactylographes puis soumises à un examen d'aptitude. Elles bénéficient d'un traitement allant de 1 800 francs à 3 600 francs. Ce cadre est fondé pour accompagner la centralisation progressive des dépouillements statistiques vers les services centraux de la direction. Dans les années 1920, ce service, composé pour moitié de femmes, se caractérise par l'importance de sa spécialisation, avec l'introduction précoce de la mécanographie et l'informatisation³¹³. Pour ces deux nouvelles classes, l'administration entend une nouvelle fois recruter le moins possible de personnes « étrangères » au service, en favorisant les épouses, filles ou veuves d'agents ainsi que les dames dactylographes et auxiliaires des services centraux et régionaux des douanes.

La volonté de centraliser les dépouillements statistiques dans un service unique, s'accélère à la fin des années 1920. La direction générale conçoit un projet d'équipement en machines perforatrices et poinçonneuses, inspiré des méthodes américaines de la mécanographie. Les crédits nécessaires à la réalisation du programme permettent, dans un premier temps, de louer des appareils et de former plusieurs employées féminines du service de la statistique à leur utilisation. Cette expérimentation ayant prouvé sa valeur, l'administration obtient dans le budget annuel de 1930 le financement du matériel ainsi que la création d'un cadre professionnel. Ce dernier est entièrement composé de 47 dames machinistes « ordinaires », sélectionnées par concours (décret du 30 mai 1930)³¹⁴. Elles sont recrutées parmi les postulantes comprises en 15 et 20 ans et sont soumises à un stage probatoire de six mois. Leur rémunération est fixée à leur entrée dans l'administration à 20 francs par journée de travail.

³¹² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 50

³¹³ *Ibid.*, p. 185

³¹⁴ *Ibid.*, p. 186-187

Pour les femmes âgées de moins de 19 ans le salaire journalier est de 18 francs et 16 francs pour les moins de 17 ans. Ce personnel féminin est encadré par trois dames machinistes monitrices, qui doivent être âgées de 30 ans au moins et débutent leur carrière au traitement journalier de 28 francs³¹⁵. Le décret de mai 1930 est modifié en 1938 par un nouveau texte qui crée un cadre de dames auxiliaires machinistes dans les directions régionales où leur présence est nécessaire³¹⁶. Cette même année, ce personnel féminin obtient également une indemnité spéciale de rendement à titre exceptionnel, d'un montant ne pouvant excéder 1 200 francs³¹⁷. En 1938 grâce à la modification du décret, trois femmes sont reçues au concours de dames machinistes et intègrent les bureaux de la direction de Bordeaux : Étienne Dubernet née Cambon, Marie Lapos née Baloze et Jeanne Martinez née Chambert³¹⁸.

Durant l'entre-deux-guerres, le personnel féminin sur la façade atlantique est principalement recruté dans les directions de Bayonne, Bordeaux et Nantes . Jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les effectifs sont stables ce qui permet d'analyser toute la période sans réaliser de coupe dans les années. Cette stabilité est un élément fort caractérisant la présence féminine dans les bureaux des douanes de l'Atlantique. Elle contraste fortement avec l'importante variation des effectifs masculins dans les deux services, durant les années 1920 et 1930. L'importance du trafic et de la fraude se déroulant sur la frontière terrestre commune entre la France et l'Espagne nécessite l'emploi d'un personnel auxiliaire pour alléger la charge des douaniers du service sédentaire, à la fois dans les bureaux de la direction régionale mais aussi dans ceux de Bayonne, Hendaye (gare et pont international), Béhobie et Le Boucau. Au début des années 1920, le receveur de Béhobie, privé de l'appui de son vérificateur, ne peut se passer de la présence d'un adjoint pour exécuter la quantité de travail qui lui est confiée. Le directeur à Bayonne, insiste alors pour que les remplacements de dame auxiliaire, soient effectués sans temps de latence pour permettre le bon fonctionnement de son service³¹⁹. Les principaux effectifs féminins s'organisent autour des deux grands ports de l'Atlantique : Nantes et Bordeaux, du fait de l'importance et de la complexité des activités douanières s'y déroulant. Sur l'ensemble du corpus étudié, 43 % des femmes ont fréquenté la direction de Bordeaux, sur une période plus ou moins longue. Cependant, durant la Seconde

³¹⁵ *Journal officiel*, n° 144, 19 juin 1930, p. 6696

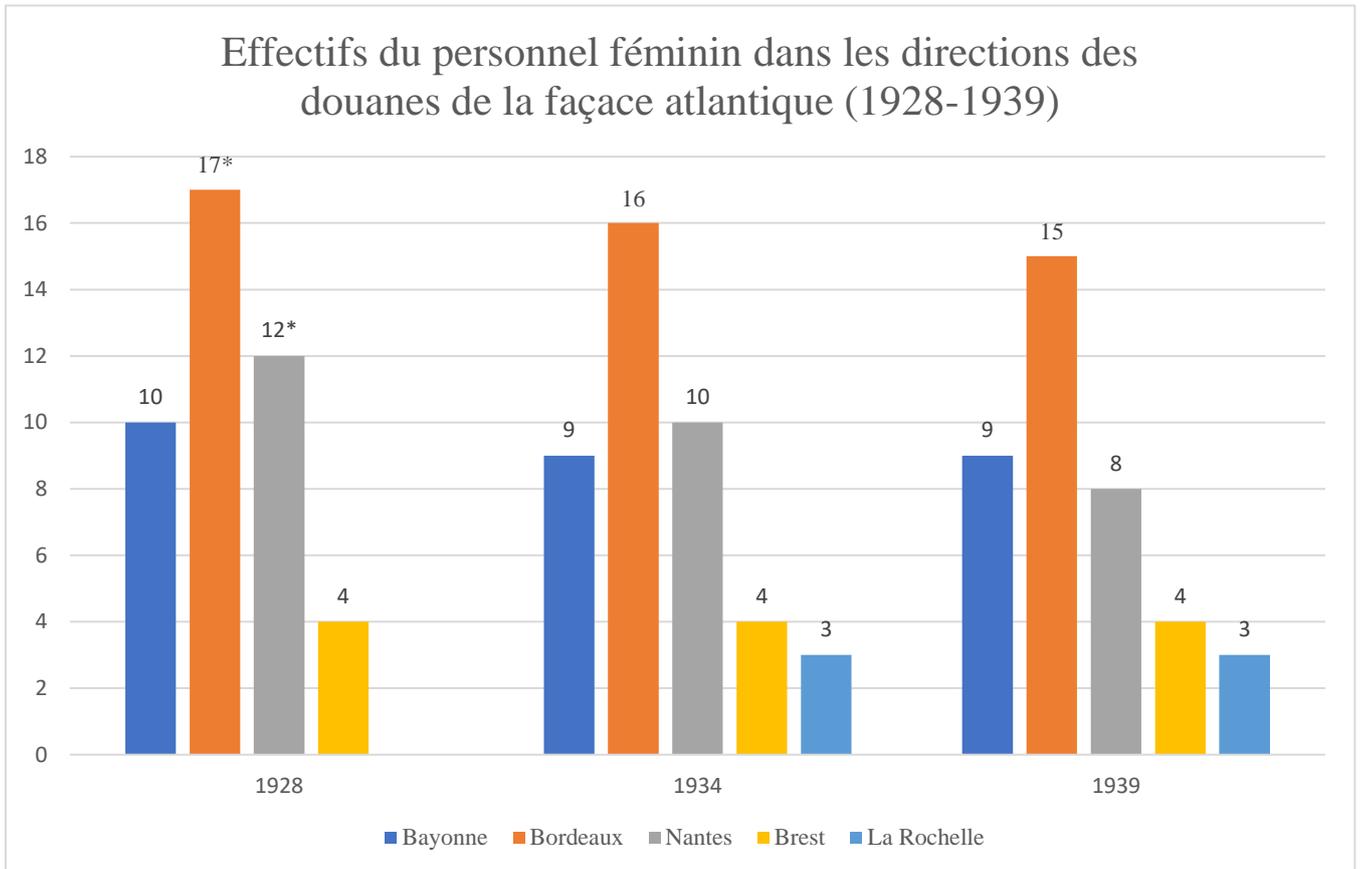
³¹⁶ Décret du 8 mai 1938, *L'Essor*, n°220, 13 juin 1938, p. 2

³¹⁷ Décret du 19 mai 1938, *L'Essor*, n°220, 13 juin 1938, p. 2

³¹⁸ SAEF, 1C-0021323, Sommiers des personnels féminins de la DGDDI

³¹⁹ Dossier personnel de Eugénie Mondoloni née Partarrieu, dame employée dans la direction de Bayonne (démissionnaire en 1921). SAEF, 1C-0027128.

Guerre mondiale cet effectif est en baisse (10 employées) suite aux lois prises par le gouvernement de Vichy, alors qu'il se maintient dans les autres directions.



Graphique 13 : Effectifs du personnel féminin dans les directions de la façade atlantique (1928-1939).

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières

* En 1928, les directions de Nantes et Bordeaux comprennent plusieurs employées rochelaises suite à la suppression de cette direction en 1926, rétablie en 1931

II. Le rôle du personnel féminin des douanes atlantiques

A. Des activités spécialisées

L'incursion des femmes dans les services des bureaux, s'accéléralant après la Grande Guerre, a conduit à la création de métiers dits « féminins » dans les entreprises et les administrations. La féminité devient alors une qualité professionnelle à part entière notamment dans la pratique du secrétariat³²⁰. L'unité de ces professions repose, non pas sur les qualités spécifiques qu'elles induisent mais sur le fait qu'elles soient intégralement occupées par des femmes. Au XX^e siècle, la fonction de dactylographe et de sténodactylographe devient un métier exclusivement féminin, la machine à écrire est un outil mis à l'usage des dames. Durant l'entre-deux-guerres, celles-ci sont également assignées à d'autres machines de bureau, à l'image de la mécanographe, qui doit maîtriser parfaitement l'usage des outils à calculer, et elles sont formées en interne aux techniques de reproduction de documents sur les ancêtres des photocopieuses. Cependant, la plupart des femmes, lorsqu'elles entrent dans les bureaux, sont rarement détentrices de diplôme ou de formation spécialisés. Les emplois administratifs qui leur sont ouverts sont diversifiés mais chacun se caractérise par un nombre de tâches limitées et répétitives. Les métiers dits « féminins » se distinguent aussi par le caractère de dépendance des employées envers leurs supérieurs, rapport qui se rapproche du lien de parenté³²¹. Ce dernier point rappelle les relations paternalistes qu'entretiennent les officiers et les agents des brigades des douanes, et qui sont moins courantes dans le service sédentaire.

Entre 1926 et 1946, les femmes du corpus étudié exercent majoritairement le métier de dames auxiliaires avec l'ambition d'accéder au cadre des dames employées. Ce dernier grade recouvre en réalité plusieurs fonctions : dactylographie, sténodactylographie, employées aux écritures... Elles sont placées sous les ordres d'agents du service sédentaire (receveurs, contrôleurs, inspecteurs, sous-directeurs, directeurs), qu'elles secondent pour les tâches administratives. Dans les années 1920-1930, par exemple, Marguerite Denis dame employée à

³²⁰ Françoise Battagliola, *Histoire du travail des femmes*, op. cit., p. 63

³²¹ *Id.*

Nantes est qualifiée de copiste et dactylographe du contrôleur-rédacteur en chef³²². Ce personnel féminin est également amené à entretenir des relations avec le public, comme Germaine Raoulx épouse Robin qui tient le guichet de la navigation de La Rochelle-Pallice. Suivant les services où elles sont affectées, elles peuvent aussi entrer en contact permanent avec d'autres administrations, principalement les contributions indirectes. À la fin des années 1920, Marie Jauréguibère placée sous la responsabilité d'un contrôleur en chef à Bordeaux, est chargée du classement et de l'envoi aux directions départementales des contributions indirectes, des attestations produites par les exportateurs ou importateurs. Elle gère aussi l'enregistrement des déclarations et tient à jour les dossiers des redevables de la taxe sur le chiffre d'affaires. La complexité des tâches qui lui sont confiées par l'administration témoigne à l'évidence de son sérieux et de ses qualités professionnelles développées³²³. La charge de travail demandé à ces dames employées semble cependant inégale selon les bureaux où elles travaillent, comme l'atteste l'ensemble des activités réalisées par Marie Daniel née Bronnec à la recette principale de Brest, détaillées dans son dossier personnel. Elle est chargée de « l'enregistrement du courrier, des expéditions à la machine, aux impressions, de la tenue des archives et du matériel, du renvoi des acquits et de la tenue du registre M17 »³²⁴.

Les dames employées exerçant dans les directions régionales des douanes, comme celles de l'Atlantique, se distinguent de leurs collègues féminines présentes dans les services centraux mais aussi dans d'autres entreprises privées comme Renault³²⁵. Elles ne travaillent pas ensemble, regroupées dans de grands bureaux où sont alignées plusieurs machines à écrire. À l'exception peut-être de la direction de Bordeaux où elles sont plus nombreuses, elles semblent être isolées et fréquentent plus aisément leurs collègues masculins des services actifs et sédentaires. La relation de proximité qu'elles entretiennent avec leurs supérieurs, partageant les mêmes bureaux et à qui elles doivent être entièrement dévouées, explique le paternalisme qui régit leurs échanges. La fonction de dames employées, comme les autres cadres de l'administration des douanes, requiert de l'organisation, du sérieux, de la tenue, au propre comme au figuré, du rendement... Les femmes doivent avoir également bon tempérament avec les redevables et leurs collègues, comme l'écrit Magdeleine Buis dans son sujet d'examen

³²² Dossier personnel de Marguerite Denis née Boulanger, dame employée à Nantes (1917-1931). SAEF, 1C-0026655.

³²³ Dossier personnel de Marie Sazias née Jauréguibère dame employée dans la direction de Bordeaux. SAEF, 1C-0026894.

³²⁴ Dossier personnel de Marie Daniel née Bronnec, dame employée à Brest. AD29, 1447 W 17.

³²⁵ Delphine Gardey, *La dactylographe et l'expéditionnaire : histoire des employés de bureau (1890-1930)*, Paris, Belin, 2001, 335 p.

pratique [annexe n° 30]. Elles ont le droit à des aménagements d'horaires de travail par rapport aux hommes, ceux-ci sont d'ailleurs bien moins lourds que ceux de leurs homologues salariées dans les secteurs privés. Dans les années 1930, Marie Daniel née Bronnec, en raison de sa qualité de mère de famille et de ses grandes facilités de travail, est autorisée à n'arriver qu'à 9 heures au bureau. Cette faveur lui est retirée face à une attitude laissant à désirer :

N'exécute plus que ce qui lui plaît et quand il lui plaît. Recule sans raisons valables l'heure de son arrivée au bureau et sans d'ailleurs s'en excuser, quelle que soit l'importance de ses retards. Perd un temps considérable en bavardage. Critique tout de façon pour le moins incorrecte. Refuse d'exécuter certains travaux à la machine, les estimant trop difficiles, en rappelant qu'elle n'est pas dactylographe. Fournit un travail de machine systématiquement défectueux. S'abstient, rigoureusement, de tout geste de politesse³²⁶.

Marie Daniel née Bronnec est sanctionnée à la fois pour son attitude critique mais également pour son militantisme affiché. Enfin, dans le Pays Basque à la frontière franco-espagnole, se trouvent des dames visiteuses, travaillant avec les agents du service actif pour la fouille des voyageuses et des contrebandières. Ces fraudeuses, majoritairement originaires de la région avaient, comme mentionné précédemment, effrayé les épouses de douaniers qui refusaient alors de les visiter.

Immédiatement après la fin de la Grande Guerre, le ministère des Finances a créé un cadre de « dames-contrôleuses à la statistique commerciale ». Durant l'entre-deux guerre, ce service connaît une extension remarquable en raison de l'importance des besoins d'une statistique plus fiable et développée. L'intégration dans les services centraux de la mécanographie et de l'informatisation grâce à des machines nouvelles suggère sa maîtrise par un personnel spécialisé. À cet effet, la direction générale des douanes fonde en 1930 le cadre des dames machinistes « ordinaires » ouvert à partir de 1938 à toutes les directions régionales. Ces opératrices sur machines à calculer exercent un métier très qualifié et leur sont confiées des tâches dites d'exécution³²⁷. Dans ses mémoires, Yvette Rambaud décrit son rôle de machiniste ou « perforeuse » – terme en usage dans l'administration – après la Seconde Guerre mondiale à la recette de La Rochelle - La Pallice. Entre 1945 et 1949, cette simple titulaire du CEP et du diplôme de sténodactylographe, est assise à longueur de journée sur une machine à pied. Elle y

³²⁶ Lettre du receveur principal à Brest au directeur régional, 24 février 1939. AD29, 1447 W 17, dossier personnel de Marie Daniel née Bronnec.

³²⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 185

perfore des cartes rectangulaires chiffrées, correspondent à des marchandises exportées (cartes roses) ou importées (cartes blanches). Sa collègue, la vérifieuse, travaille sur une machine plus grande où elle reprend les mêmes déclarations en douane fournies par les transitaires, les cartes perforées par la première et retape les chiffres donnés. Yvette Rambaud se remémore qu'une seule erreur entraînait la destruction – au poêle en hiver – de l'ensemble des cartes³²⁸. Cette fonction requiert d'importantes qualités, les employées doivent faire preuve d'attention en continu, d'observation mais aussi de résistance, au bruit notamment. Le son assourdissant est décrit par plusieurs anciennes employées de l'administration à l'occasion du concours pour la mémoire des douanes. Simone Pautet, employée en 1943 en dehors de la façade atlantique écrit que : « les premières machines entièrement manuelles étaient extrêmement bruyantes et très pénibles à faire fonctionner, la tension nerveuse était très dure à supporter³²⁹. » Ce constat est partagé par Yvette Rambaud, encore plus lorsqu'elle quitte La Pallice pour le centre mécanographique de Bordeaux à la fin des années 1940, où « c'était l'usine³³⁰ ».

B. Une lente progression vers l'égalité

La période de l'entre-deux-guerres se caractérise, comme l'a démontré Guy Thuillier, par des revendications d'égalité des employées féminines. En novembre 1926, les rédacteurs de la *Voix des ministères* écrivent que « les femmes fonctionnaires ne veulent pas être exploitées, elles veulent partout où elles rendront des services, être traitées sur un pied d'égalité avec le personnel masculin³³¹ ». Cent ans plus tôt, Stendhal avait déjà écrit que « l'admission des femmes à l'égalité parfaite serait la marque la plus sûre de la civilisation ; elle doublerait les forces intellectuelles du genre humain³³² ». Dans les années 1920, les représentants syndicaux des PTT s'organisent autour du slogan « à travail égal, salaire égal ». Ils luttent principalement pour l'intégration des dames dans le cadre de commis. Dans tous les secteurs, les employées féminines, du fait même d'être des femmes, sont soumises au « salaire féminin », rémunération qui subit un abattement légal. En 1929, les femmes obtiennent finalement, du

³²⁸ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1.

³²⁹ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières...*, *op. cit.*, p. 238.

³³⁰ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1.

³³¹ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 29.

³³² Stendhal, *Rome, Naples et Florence*, Paris, Delaunay, Librairie, Palais Royal, 1826, 348 p.

ministère des PTT, le droit de se présenter au concours. Dans les années 1930, ce sont les quotas imposés dans les ministères de la Guerre, du Travail ainsi que dans la branche de celui des Finances à la Caisse des Dépôts et Consignations qui provoquent inquiétude et contestation dans le personnel féminin. En 1934, le ministre de la Guerre, Philippe Pétain, décide de réserver exclusivement au personnel masculin l'accès au concours de rédacteur, qui mène aux échelons élevés de la hiérarchie des services centraux³³³. Le décret est attaqué devant le Conseil d'État par Mademoiselle Bobard et une quarantaine de ses collègues. En juillet 1936, la Haute Juridiction administrative rend un arrêt rejetant le recours et affirmant la légalité dudit décret³³⁴. Elle reconnaît cependant l'aptitude légale des femmes pour les emplois publics dans les administrations centrales et établit que seules les raisons de service peuvent motiver des restrictions à l'admission ou à l'avancement du personnel féminin. Cet arrêt n'établit pas cependant une aptitude égale vis-à-vis des hommes. Il ouvre ensuite la voie aux contingentement adoptés par le régime de Vichy dans sa volonté de retour de la femme au foyer. Le statut des fonctionnaires de septembre 1941 affirme dans le droit l'aptitude légale des femmes tout en conditionnant l'accès aux emplois publics à l'intérêt du service et en laissant aux administrations le soin de fixer « les limites dans lesquelles cet accès est autorisé ».

Dans l'administration des douanes, si les usagers et les services centraux s'acclimentent rapidement de la présence féminine, l'adaptation est plus complexe pour une partie du personnel, à l'image des critiques formulées pendant la Première Guerre mondiale. Les craintes des expéditionnaires et des copistes, de voir leurs tâches disparaître au profit des dames dactylographes, ont déjà été évoquées précédemment. Cependant les différents mouvements syndicaux du service sédentaire – auquel les femmes appartiennent – vont avoir à cœur de prendre la défense du personnel féminin dans leur quête de pérennisation et d'égalité. À la fin des années 1920, le syndicat du service sédentaire des douanes (SSSD) s'attaque en priorité au caractère temporaire des emplois de dames-auxiliaires à la direction générale, pour des femmes dont la présence est en fait permanente depuis dix années déjà. Cette situation est partagée par de nombreuses employées dans les administrations publiques. Ces dernières bénéficient des spécificités des postes de fonctionnaires : sécurité de l'emploi, droit à la retraite et aux congés. Après une longue période d'auxiliariat, elles accèdent au cadre de dames employées avec une grille de traitements particulière et n'ont que très peu de perspectives d'avenir. Au cours d'une réunion auprès du directeur général, Pierre Chocarne, les représentants syndicaux du SSSD

³³³ Décret du 15 août 1934. Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *op. cit.*, p. 26

³³⁴ Arrêt Demoiselle Bobard du 3 juillet 1936.

évoquent leurs revendications pour la titularisation de leurs collègues féminines. En retour, Chocarne assure que ce sont uniquement les difficultés administratives et budgétaires qui ont empêché d'accéder à cette réclamation³³⁵. Au début de l'année 1928, les rédacteurs de *L'Essor* informent les lecteurs qu'un décret visant à la conversion de 21 emplois de dames auxiliaires en emplois de dames contrôleuses à la direction générale est en cours de signature auprès du ministre des Finances³³⁶. Durant ces mêmes années, le syndicat milite pour l'assimilation des dames employées aux expéditionnaires, avec la création d'un cadre de dames-commises³³⁷.

Dès l'arrivée de Pierre Chaudun à la tête de la direction générale des douanes, en décembre 1929, une délégation de la commission administrative du SSSD sollicite une entrevue pour faire part de ses préoccupations. Parmi celles-ci, les deux dernières concernent le personnel féminin :

- Égalité des traitements entre dames employées, dames sténo dactylographes et dames contrôleuses des douanes et leurs collègues des PTT ;
- Transformation de ces dernières fonctions en celles de dames-commises³³⁸.

En 1930, dans les colonnes de *L'Essor*, les représentants syndicaux indiquent ne rien vouloir abandonner sur les questions de l'assimilation et la conversion des emplois, malgré les nombreuses résistances auxquelles ils font face dans leurs pourparlers avec la direction du personnel du ministère des Finances. Ils estiment que ces dernières ne sont pas insurmontables et que ce combat, soutenu par la fédération autonome des fonctionnaires, profitera aux dames-employées de toutes les administrations françaises³³⁹. Dans les années 1930, l'ouverture aux femmes des concours de commis reste à l'ordre du jour des congrès syndicaux. En 1936, on lit encore dans la liste des revendications : « poursuite de l'action engagée en vue de leur permettre d'accéder à l'emploi de dame-commise après concours³⁴⁰ ». En 1938, la direction générale et le ministre des Finances autorisent finalement l'admission des dames employées et dactylographes dans le cadre des commis³⁴¹. Ces dernières doivent justifier d'au moins quinze ans de service effectif dans les cadres de l'administration et obtenir avec succès leur examen d'aptitude. En 1939 sur la façade atlantique, cinq dames employées réussissent cette épreuve et

³³⁵ *L'Essor*, n°81, 10 mars 1927, p. 2

³³⁶ *L'Essor*, n°91, 10 janvier 1928, p. 1

³³⁷ Rapport moral du congrès syndical de mars 1928. *L'Essor*, n°93, 10-25 février 1928, p. 2

³³⁸ *L'Essor*, n°116, 1er avril 1930, p. 2

³³⁹ *L'Essor*, n°121, 15 septembre 1930, p. 1

³⁴⁰ *L'Essor*, n°186, 7 février 1935, p. 6

³⁴¹ Décret du 17 mai 1938.

accèdent ainsi à l'emploi de commis. Les progrès vers l'égalité entre personnel masculin et féminin sont fortement remis en causes par les lois restrictives du régime de Vichy qui favorisent le retour des femmes dans leur foyer³⁴². Cependant, il existe un paradoxe entre ces directives et le nombre de femmes qui passent et réussissent l'examen d'aptitude au grade de commis, à travers l'exemple des directions de la façade atlantique. En effet sur l'ensemble des dames commis du corpus (25 femmes), 48 % accèdent à l'emploi entre 1940-1944. L'administration semble avoir adopté une attitude indépendante vis-à-vis du régime afin de préserver sa structure et éviter toute désorganisation³⁴³.

Il semble qu'il n'existe pas de plafond de verre dans le milieu syndical du service sédentaire. Les employées de l'administration occupent fréquemment des fonctions de trésorière dans les sections régionales, comme Nathalie Nicoli, dame employée dans la direction de Nantes entre 1938 et 1939. Dans les années 1930, Marie Daniel, née Bronnec, dame employée à la recette principale de Brest, s'engage entièrement dans la lutte syndicale, en participant à la journée de grève nationale du 12 février 1934 et en occupant les fonctions de trésorière de la section locale du SNAP. En 1933, elle épouse un autre militant très engagé, contrôleur dans la même localité. Les femmes montent également à la tribune des meetings syndicaux dans les différentes directions pour y prendre la parole. Le 26 mai 1930, lors de la réunion générale de la section de Bordeaux, Marie Loy, dame employée, intervient sur la question des traitements du service sédentaire³⁴⁴. L'égalité des sexes passe également par l'aménagement de différents locaux des douanes, pour les rendre accessible et agréable au personnel féminin. En 1931, la direction de Nantes installe dans l'Hôtel des douanes, situés quai de la Fosse, des sièges de toilettes pour dames, pour leur éviter l'utilisation peu commode des cabinets à la turque³⁴⁵.

C. 1946 : une égalité grâce au statut de la fonction publique ?

Durant l'entre-deux-guerres, le personnel féminin des secteurs privés et publics mène un long combat pour l'égalité vis-à-vis du personnel masculin et la reconnaissance de leurs

³⁴² Loi du 11 octobre 1940 et statut général des fonctionnaires de septembre 1942.

³⁴³ Cette idée d'indépendance à géométrie variable est développée dans le chapitre 8 et la partie questionnant la collaboration et la résistance des douaniers, p. 383-390

³⁴⁴ *L'Essor*, n°119, 1^{er}-15 juin 1930, p. 3

³⁴⁵ Lettre du directeur des douanes à Nantes à la direction générale, 1^{er} juillet 1931. AD44, 5 P 205.

capacités professionnelles. En 1936, l'arrêt *Demoiselle Bobard* reconnaît certes l'aptitude légale des femmes pour l'emploi public mais pas l'aptitude égale vis-à-vis des hommes. L'un de ses articles introduit effectivement l'exclusion des dames pour « l'intérêt de service ». La décision du Conseil d'État sert également de base au statut des fonctionnaires de septembre 1941 du régime de Vichy. Ce dernier va dans le sens d'une régression de l'égalité, ou à tout le moins, conduit à maintenir le *statu quo* en introduisant dans le droit l'intérêt du service et en laissant aux administrations le choix des limites fixant cet accès. Dans ses travaux, Vida Azimi évoque les parcours administratifs parallèles mais bien différenciés des femmes sous Pétain et dans la Résistance. Sous le régime de Vichy, elles n'occupent pas de postes à très hautes fonctions présumant une collaboration poussée. De cette manière, seulement une douzaine de cadres féminines furent conduites devant le conseil national de la Libération pour y être jugées, et elles sont encore moins nombreuses à devoir quitter définitivement leurs fonctions³⁴⁶. Dans les conseils départementaux, la trop grande proximité des employées féminines avec les soldats qui questionne également la population locale, fait très rapidement naître le soupçon de la collaboration horizontale. À l'épuration administrative classique qui touche les fonctionnaires masculins, s'ajoute la caractéristique du péché féminin, dont les femmes sont accusées souvent sans véritable motif. Celles qui, pour arrondir les fins de mois, ont rendu des services aux autorités occupantes (traductrices, laveuses de linge...) sont rapidement suspectées d'avoir entretenu des relations obscènes. Cette rumeur publique touche notamment Jeanne Menut, dame-visiteuse à Hendaye, après la Libération. Cette employée acquiert très vite la réputation d'accorder ses faveurs à plusieurs douaniers allemands, accusation renforcée auprès de la résistance locale par ses « mœurs très faciles ». Dans l'interrogatoire mené par le lieutenant des douanes, elle admet avoir travaillé pour ces agents, en se chargeant du blanchissage de leur linge sale, et avoir vendu des bijoux personnels à l'un d'eux. Le comité local de libération d'Hendaye décide toutefois de ne pas donner suite au cas de cette dame-visiteuse car elle a, durant l'occupation, « rendu d'appréciables services à des familles de jeunes patriotes³⁴⁷. » Jeanne Menut a effectivement refusé de livrer des jeunes Français recherchés par la Gestapo et a prévenu les familles du danger qu'ils couraient. De son côté l'administration des douanes, décide de déplacer l'employée vers un nouveau poste, considérant qu'elle n'a plus l'autorité suffisante pour exercer dans la commune.

³⁴⁶ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 34

³⁴⁷ Lettre du directeur des douanes à Bayonne au directeur général, 8 février 1945. SAEF, B-0053039/1 : Épuration administrative, personnel des brigades : sanctions infligées.

Parallèlement, des femmes rejoignent la résistance non pas pour satisfaire leurs combats féministes ni pour obtenir des gages d'égalité entre les sexes après la Libération, mais par convictions personnelles et politiques. Elles sont recrutées pour leurs qualités professionnelles qualifiées de féminines. La Résistance confie aux « demoiselles de De Gaulle » des fonctions de dactylographe et de secrétaire technique et logistique³⁴⁸. Le rôle de ces Françaises « de Londres », dont la présence semble avoir été majoritaire dans les bureaux administratifs, reste encore à étudier plus en profondeur grâce aux archives. Après la Libération, les femmes bénéficient d'un plan juridique basé sur le principe d'un accès égal aux emplois publics. Elles obtiennent très rapidement le droit de vote et d'éligibilité, le 21 avril 1944. Un arrêté du 30 juillet 1946 supprime l'abattement légal que subissaient leurs salaires. Il introduit cependant un délai de deux mois pour laisser le temps aux différents secteurs de fournir au ministre du Travail et de la Sécurité Sociale des propositions de modification des classifications des emplois existant dans les classifications professionnelles³⁴⁹.

En 1945, le général de Gaulle confie à Michel Debré, alors maître des requêtes au Conseil d'État, la mission de réformer la fonction publique en créant d'abord une direction chargée de coordonner les méthodes de recrutements et d'analyser tous les problèmes intéressant les agents publics³⁵⁰. Cette révision se traduit également par la création simultanée de l'École Nationale d'Administration avec l'ordonnance du 9 octobre 1945. Les femmes sont autorisées à s'y scolariser et ont désormais accès à la haute fonction publique, sous réserve néanmoins des « règles spéciales d'admission à certains emplois³⁵¹ ». Par la loi du 11 avril 1946, le législateur met également fin à l'inégalité entre les hommes et les femmes pour l'accès à la magistrature, sans réserve cette fois³⁵². Le statut général de la fonction publique voté le 19 octobre 1946, consacre l'égalité de droit à l'égard de tous les emplois qu'il vise. L'article 7 précise qu'« aucune distinction pour l'application du présent statut n'est faite entre les deux sexes sous réserve des dispositions spéciales qu'il prévoit³⁵³ ». Enfin la Constitution du 27 octobre 1946 vient renforcer les principes d'égalité énoncés précédemment, en précisant dans son préambule que : « la loi garantit à la femme dans tous les domaines des droits égaux à ceux de l'homme³⁵⁴ ». La portée du principe de non distinction entre les sexes est finalement limitée

³⁴⁸ *Id.*

³⁴⁹ *Journal officiel*, n°180, 3 août 1946, p. 6398

³⁵⁰ Ordonnance du 9 octobre 1945.

³⁵¹ *Journal officiel*, n°238, 10 octobre 1945, p. 6378-6380

³⁵² Article 1 (et unique) : « Tout français, de l'un ou de l'autre sexe, répondant aux conditions légales, peut accéder aux fonctions de la magistrature. »

³⁵³ *Journal officiel*, n°246, 20 octobre 1946, p. 8910

³⁵⁴ Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, www.legifrance.gouv.fr

par l'article 7 de l'ordonnance du 4 février 1959. Ce dernier précise que l'égalité s'établit « sous réserve de mesures exceptionnelles prévues dans les statuts particuliers et commandées par la nature des fonctions³⁵⁵ ».

Les modifications du droit et de la loi intervenues entre 1945-1946 constituent des étapes capitales dans l'acquisition de l'égalité civile et professionnelle pour les femmes. Cependant son application reste lente ; les femmes ne peuvent toujours pas exercer une profession sans l'autorisation de leurs maris. La suppression de cette mesure n'intervient qu'à la suite de la réforme des régimes matrimoniaux le 13 juillet 1965. Dans l'administration des douanes, de plus en plus de femmes se présentent au concours de commis après la Libération. En 1945-1946, sur la façade atlantique, ce sont six femmes qui accèdent à ce grade dans les directions de Nantes, Bordeaux et de Bayonne. Suite à la promulgation du statut général des fonctionnaires, les femmes ont accès en droit à tous les emplois du service sédentaire mais dans la limite de quotas et selon une répartition définie par le directeur général³⁵⁶. Néanmoins, ces dernières n'ont pas accès à la catégorie A – du moins jusqu'en 1960, où trois femmes intègrent la promotion 1960-1962. La portée limitée de ces avancées ne concerne que le service sédentaire, l'entrée dans les brigades leur étant interdit jusque dans les années 1980. À partir de cette décennie, les femmes peuvent entrer dans la branche de la surveillance grâce à la création d'un statut unique regroupant les deux services douaniers. À la fin du XX^e siècle, elles restent cependant soumises à des quotas.

³⁵⁵ *Journal officiel*, n°33, 8 février 1959, p. 1747

³⁵⁶ Roland Giroire, *Historique de la présence des femmes dans l'administration des douanes*, <https://histoire-de-la-douane.org/historique-de-la-presence-des-femmes-dans-ladministration-des-douanes/> [consulté le 1^{er} mars 2021].

III. Le personnel féminin des douanes : approche prosopographique

A. Les origines sociologiques du personnel féminin des douanes de la façade atlantique

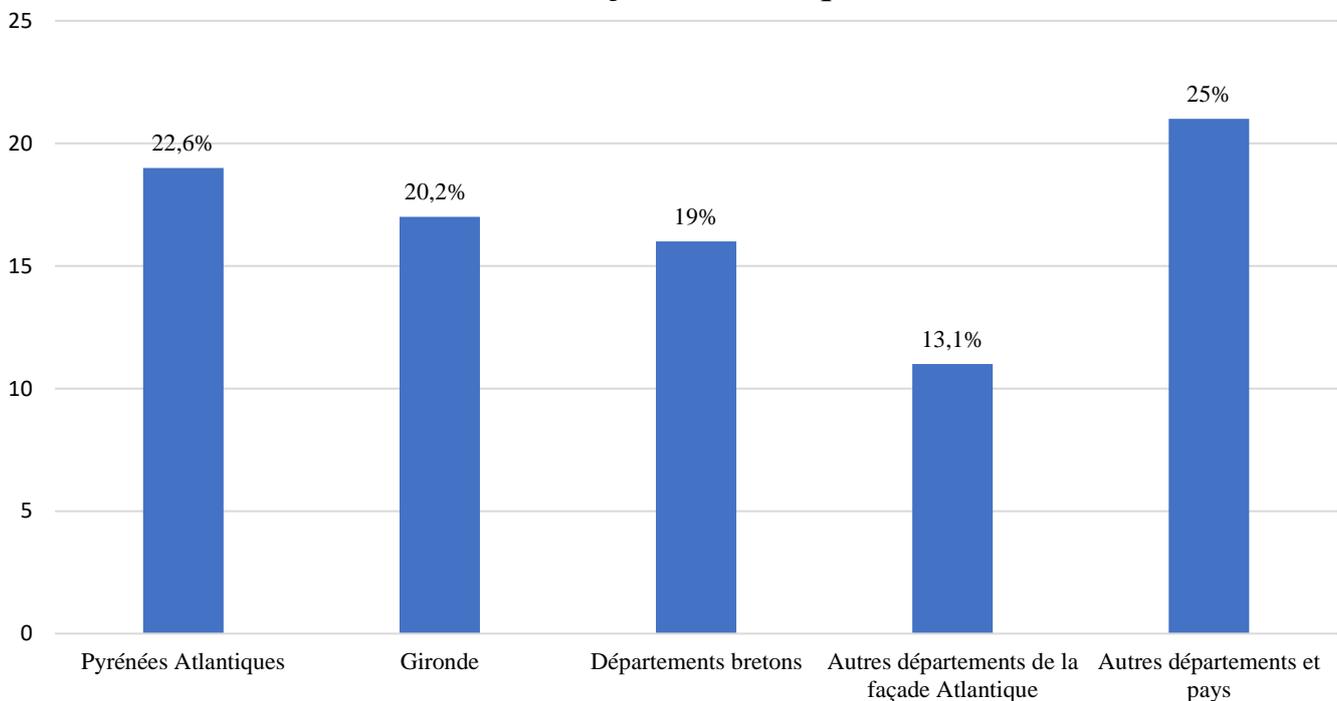
Les informations collectées sur le personnel féminin exerçant dans les directions de la façade atlantique entre 1926 et 1946 ont été traitées sous forme quantitative à partir d'une base de données créée à cet effet. L'étude des sources disponibles a ainsi permis de mettre au jour 84 individus. Il convient de s'intéresser dans un premier temps aux caractéristiques antérieures et préalables à l'entrée dans l'administration des employées : origines géographiques, niveau d'instruction, formation professionnelle et emplois occupés auparavant. Plusieurs études locales³⁵⁷ sur l'administration des douanes montrent qu'aux XIX^e-XX^e siècles le recrutement du personnel est régionalisé. Les candidats s'adressent en priorité directement aux directeurs régionaux proches de leurs lieux de naissance ou de résidence. Pour les femmes, s'ajoute l'influence des pères ou des époux travaillant déjà dans la Douane qui peuvent leur suggérer de postuler auprès de leurs supérieurs dans les mêmes localités qu'eux.

Les trois quarts des femmes du corpus étudié sont sans, grande surprise, nées sur la côte atlantique [annexe n° 29]. Il est à noter que deux femmes nées à l'étranger n'apparaissent pas sur la carte : l'une à Bruxelles et l'autre à Fontarabie (Espagne). Le plus grand nombre est né dans le département des Basses-Pyrénées (actuelle Pyrénées-Atlantiques) certainement du fait de l'existence de postes plus féminisés. En effet, au besoin de recruter des dames auxiliaires et employées, s'ajoute la nécessité d'avoir recours à des visiteuses. Les mœurs des habitants de cette région frontalière, habitués à la garde permanente des points de passages terrestres entre la France et l'Espagne, peuvent expliquer que les postulantes voient dans la Douane un moyen

³⁵⁷ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901. Analyse des sommiers des agents de bureau et des officiers des douaniers. 1^{ère} partie. », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 28, 2003, p. 20-29. ; Albert Laot, *L'histoire de la douane et des droits indirects en Corse de 1768 à nos jours*, Ajaccio, France, La Marge, 1987, 265 p. ; Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée (1905-1945)*. Mémoire de Master sous la direction de Stanislas Jeannesson, Nantes, Nantes Université, 2020, 288 p.

d'améliorer leur condition. Durant l'entre-deux-guerres, l'importance du trafic commercial du port de Bordeaux – 3^e port français en 1930 – explique la deuxième place de la Gironde dans la représentation du personnel féminin. Les agents du service sédentaire de cette direction (direction, sous-directeur, contrôleurs, inspecteurs...) ont un besoin plus important d'auxiliaires chargées de la dactylographie, des expéditions ou encore de la tenue de certains registres. La situation est identique pour la direction de Nantes, en proportion du trafic commercial des ports de Nantes et Saint-Nazaire.

Lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade Atlantique (1926-1946)



Graphique 14 : Lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade atlantique (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières

Durant l'entre-deux-guerres, la scolarité des jeunes filles progresse par rapport au début du siècle. Dans les années 1920, les femmes françaises ont généralement le certificat d'études primaires (CEP) puis quittent l'école très jeunes pour travailler³⁵⁸. Au XX^e siècle, ce diplôme constitue une étape importante dans la vie d'un individu, marquant pour certains une rupture et

³⁵⁸ Françoise Battagliola, *Histoire du travail des femmes*, Paris, Éditions La Découverte, 2008, p. 65

l'entrée dans le monde du travail ; la poursuite d'une scolarité dans l'enseignement primaire supérieur pour d'autres. Les données collectées sur le niveau d'instruction du corpus de femmes travaillant dans les services douaniers de la façade atlantique ne sont pas statistiquement suffisantes pour réaliser une analyse quantitative de qualité. Elles permettent cependant de dégager des pistes de recherche ainsi que plusieurs hypothèses. À partir des informations disponibles, il est possible de dire que ces femmes sont titulaires du CEP ou à tout le moins du brevet élémentaire. Dans de très rares cas, les employées originaires des régions frontalières, avec l'Espagne notamment, parlent une langue étrangère. L'ensemble de ces éléments pourraient laisser à penser que ce personnel féminin, comme la majorité de la population française de l'époque, dispose d'une instruction élémentaire. On ne saurait être plus affirmatif sans plus de données. Il semble que très peu de femmes recrutées durant l'entre-deux-guerres, soient spécifiquement formées aux métiers de bureau. Dans les années 1920-1930, la situation tend à s'améliorer pour les jeunes filles scolarisées, futures employées des administrations publiques. Dans son témoignage, Yvette Rambaud, recrutée en 1945 à La Rochelle-Pallice, écrit avoir obtenu son CEP avant que sa formation ne soit interrompue par le déclenchement des hostilités en 1939-1940. Ce n'est que fortuitement, alors réfugiée à Benet (Vendée), qu'elle a accès à des cours particuliers de sténodactylographie qui lui permettent de passer son examen de spécialisation à Fontenay-le-Comte³⁵⁹. Les femmes de notre corpus se sont très probablement formées aux spécificités des emplois de bureau dans leurs professions précédentes. Certaines cependant qui commencent leur carrière entre 17 et 20 ans, n'ont jamais travaillé avant leur embauche dans l'administration des douanes. L'analyse de données peu nombreuses – 30 femmes actives sur 84 –, est réalisée avec les mêmes réserves statistiques qu'évoquées précédemment. L'ensemble des éléments recueillis laisse à penser que ces femmes occupaient auparavant des emplois similaires à ceux qu'elles exercent dans la Douane : dactylographes, secrétaires, employées de bureau ou de banque, comptable... Parmi elles, certaines travaillaient dans des emplois quasi identiques dans d'autres administrations publiques comme les PTT ou le service général du contrôle économique après 1945. Rosa Guerlavas née Tellier, dame employée à Nantes, était par exemple dactylographe au conseil de guerre dans la commune ligérienne entre 1914 et 1918 avant « d'entrer en douane »³⁶⁰.

³⁵⁹ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1

³⁶⁰ Sommier personnel de Rosa Guerlavas née Tellier, dame employée dans la direction de Nantes (1921-1961). SAEF, 1C-0021323

Durant l'entre-deux-guerres, les examens d'aptitude encourageaient régulièrement les futures employées à s'interroger sur ce qui les poussaient à intégrer l'administration des douanes :

Adresser au directeur général une lettre dans laquelle sont exposées les raisons d'ordre matériel et moral qui ont incité la candidate à concourir pour l'emploi de dame-contrôleuse à la statistique commerciale. La postulante indiquera, en outre, comment elle entend, si elle est admise, remplir ses devoirs envers l'administration³⁶¹. [*Sujet de 1921 pour les services centraux*]

Dans leurs réponses, les femmes prennent l'habitude de parler de l'administration des douanes en termes élogieux : « un asile », « administration si accueillante », « milieu où la moralité, la probité, l'honnêteté sont de pratique courante³⁶² ». Une réponse fréquente, qui renvoie à l'objectif principal de nombreuses postulantes, concerne la volonté d'obtenir ou d'élever leur situation [annexe n° 30]. Elles pourraient le cas échéant subvenir aux besoins de leur foyer, notamment lorsque l'époux est encore mobilisé, blessé de guerre ou mort au front. Autre similitude dans les réponses des candidates : elles reconnaissent souvent leur absence de formation et de capacité professionnelle pour les emplois convoités. Sur ce point, les descriptions qu'elles font d'elles-mêmes sont parfois très dévalorisantes. Elles n'imaginent absolument pas pouvoir un jour gravir les échelons de la hiérarchie administrative [annexe n° 30]. Cependant elles insistent adroitement sur leurs valeurs morales : « la tenue, l'éducation, la discipline, l'exactitude, l'ordre, la conscience, la probité et la discrétion qui doivent être l'apanage des bons fonctionnaires³⁶³ ». À partir de la Grande Guerre, le personnel féminin est recruté sur les mêmes critères que leurs collègues masculins. L'administration doit s'assurer de leur honorabilité, de leur aptitude physique et qu'elles n'entretiennent pas de relations familiales avec des redevables de la localité qui seraient en relation directe avec l'administration³⁶⁴. L'examen du degré de proximité semble être laissé à la libre appréciation des directeurs généraux. En effet durant l'entre-deux-guerres, le dossier personnel de Marie Gayraud née Sibade, dame employée à Hendaye mentionne à plusieurs reprises la présence

³⁶¹ Dossier personnel de Marie Thérèse George née Camus, dame-contrôleuse à l'administration centrale (1919-1922). SAEF, 1C-0026786.

³⁶² *Id.*

³⁶³ *Id.*

³⁶⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 47

d'un agent en douane dans la même commune³⁶⁵. Les femmes sont soumises à la même prestation de serment que les autres douaniers.

Depuis la Grande Guerre, l'administration doit s'assurer à travers un examen d'aptitude que les candidates possèdent une instruction suffisante pour le poste convoité [annexe n° 30]. L'épreuve pratique pour l'emploi de dame-employée s'articule autour de plusieurs thèmes : dictée, écriture, rédaction, problèmes, dactylographie (copie et tableau) et une épreuve facultative de sténographie. En 1924, Marguerite Denis née Boulanger, dame auxiliaire à Nantes, doit répondre aux questions suivantes : « 1°) *Indiquer sommairement les attributions du service sédentaire et du service actif ; 2°) Dites ce que vous savez du régime des entrepôts* ».

Marguerite Denis s'acquitte également d'un exercice à la machine à écrire où elle tape 1 343 mots sur une page et demie et obtient la note de 15/20. En marge de sa copie, le correcteur indique : « il eût mieux valu réduire la vitesse et soigner davantage³⁶⁶ ». L'un des éléments indéterminables de cette étude reste la manière dont chaque candidate se prépare aux épreuves. Elles ont certainement acquis de nombreuses connaissances lors de leur auxiliariat, dont la longueur aurait eu sur ce point au moins un effet bénéfique. Nous pourrions nous demander si elles n'ont pas eu accès à la littérature administrative mise à la disposition de leurs collègues masculins, pour pouvoir répondre aux questions en rapport avec le service. Il est néanmoins acquis que certaines apprennent à se servir des machines à écrire quelques jours avant les épreuves du concours d'entrée, comme Berthe Labbé dame employée à Nantes, démissionnaire en 1921³⁶⁷. Ces dernières ne font d'ailleurs que très rarement de travaux de dactylographie dans la suite de leur carrière. Après la Seconde Guerre mondiale, les candidates comme Yvette Rambaud ont plus facilement accès à des formations de sténodactylographie durant leur jeunesse.

B. « L'esprit maison³⁶⁸ »

Dans son étude historiographique sur la présence des femmes dans les administrations françaises, Vida Azimi évoque un recrutement féminin au caractère corporatif. Les services

³⁶⁵ Dossier personnel de Marie Gayraud née Sibade, dame employée à Hendaye (1917-1930). SAEF, 1C-0026781.

³⁶⁶ Dossier personnel de Marguerite Denis née Boulanger, dame employée à Nantes (1917-1931). SAEF, 1C-0026655.

³⁶⁷ Dossier personnel Berthe Labbé, dame employée à Nantes (démissionnaire en 1921). SAEF, 1C-0026922.

³⁶⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 50

publics donnent généralement la priorité aux veuves, aux orphelines célibataires et aux épouses de fonctionnaires³⁶⁹. Au ministère des Colonies, la nomination d'autres postulantes ne s'effectue qu'à défaut de candidates de ces catégories, et privilégie les veuves de guerre³⁷⁰. Dès le milieu du XIX^e siècle, cette politique semble être l'une des lignes directrices du ministère des PTT qui est à l'avant-garde de la féminisation des services. Afin de permettre la démocratisation des télégraphes dans toute la France, on fait appel en priorité aux femmes et aux filles des agents postaux dont elles deviennent les auxiliaires³⁷¹. À partir de la Grande Guerre, la direction générale des douanes cherche à éviter de recruter des personnes étrangères à l'administration, ce qui fait écrire à Jean Clinquart qu'elle est « soucieuse d'entretenir *l'esprit maison*³⁷² ». Dès le XIX^e siècle, sur les frontières terrestres, les fonctions de dame-visiteuse sont régulièrement exercées par des épouses, veuves ou orphelines d'agents. Au début du XX^e siècle, le journal corporatiste *Le douanier* trouve cette mesure logique dans la mesure où le traitement apportera un peu « de bien-être au foyer³⁷³ ». L'auteur préconise cependant que ces emplois soient réservés exclusivement aux femmes de préposés nécessiteux ou chargés de famille.

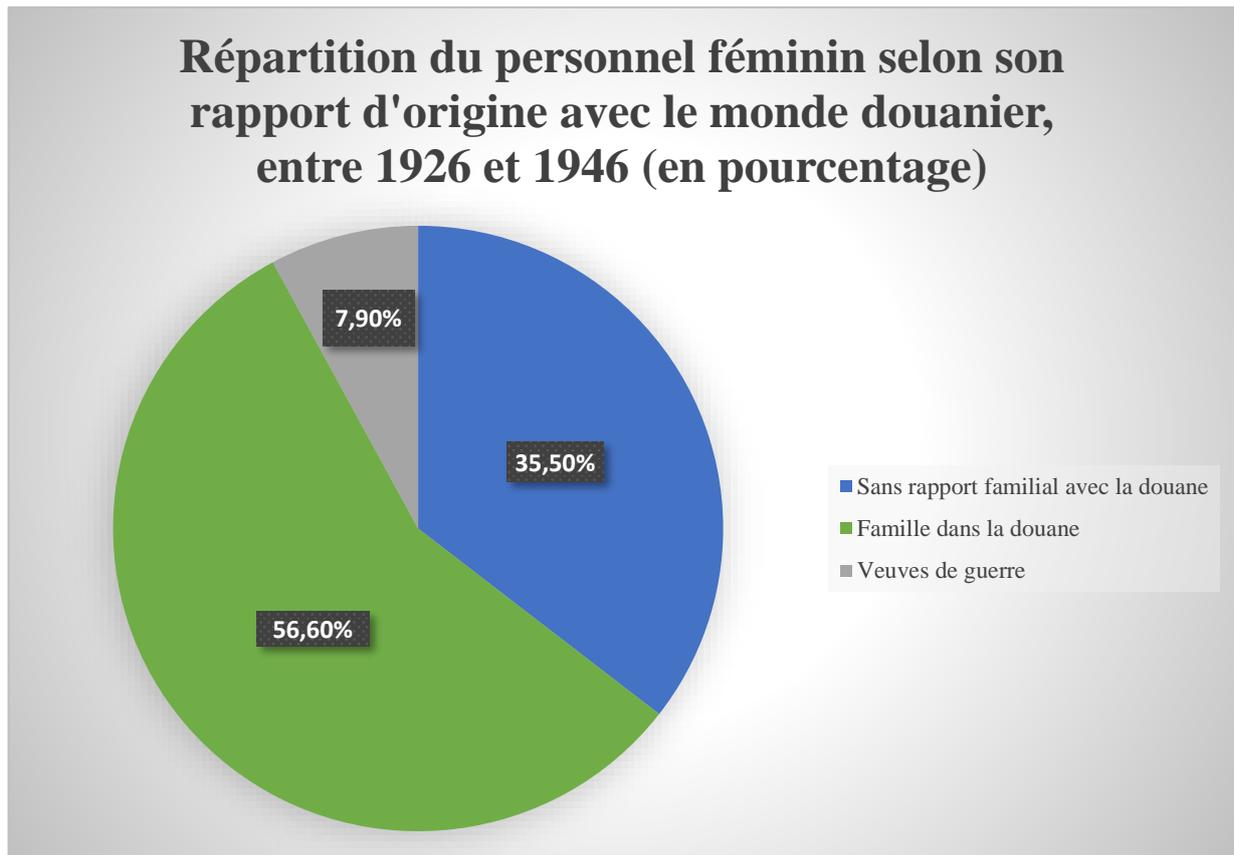
³⁶⁹ Vida Azimi, « Les femmes des administrations françaises... », *op. cit.*, p. 25

³⁷⁰ Guy Thuillier, *Les femmes dans l'administration depuis 1900*, *op. cit.*, p. 30

³⁷¹ Susan Barach, « La féminisation des PTT en France au tournant du siècle », *op. cit.*, p. 69-87

³⁷² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 50

³⁷³ *Le douanier*, n°19, 1^{er} octobre 1905, p. 3. Article signé « Vérité ».



Graphique 15 : Répartition du personnel féminin selon son rapport d'origine avec le monde douanier, entre 1926 et 1946 (en pourcentage)

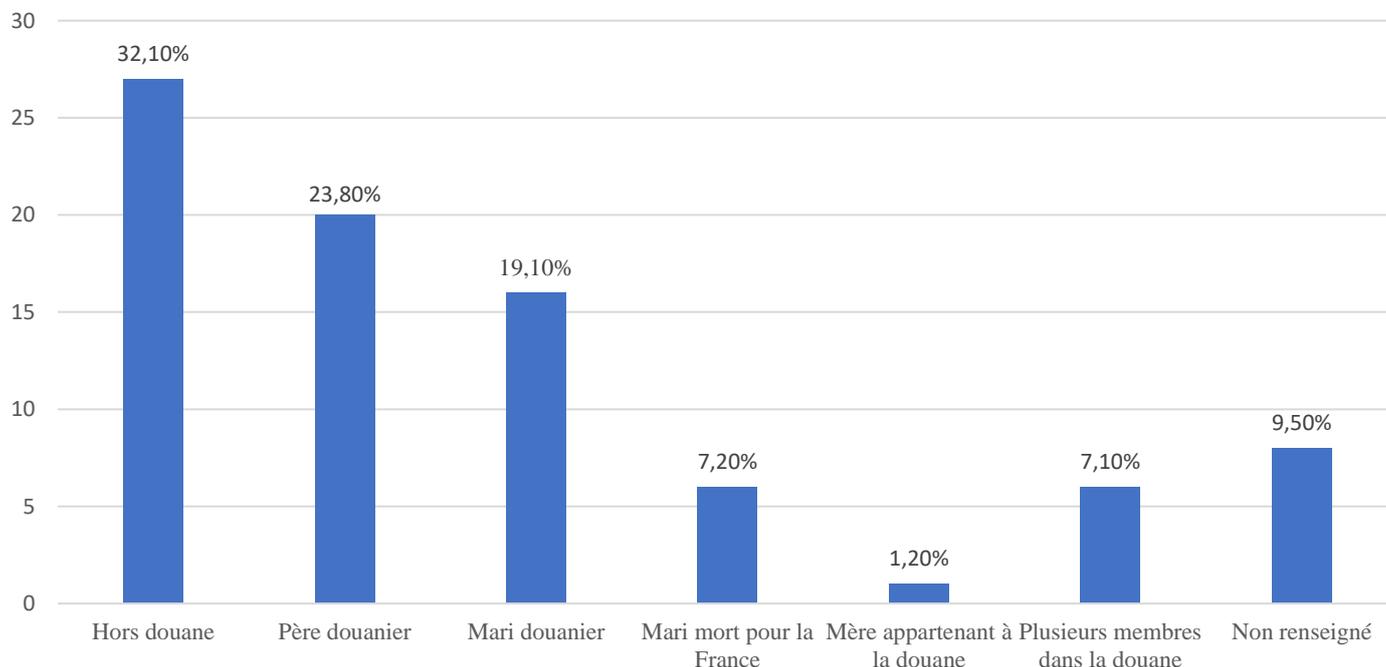
© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières

*les données non renseignées ne figurent pas dans le diagramme.

Sur l'ensemble du corpus de femmes travaillant sur la façade atlantique, la majorité des employées (56,6%) ont un ou plusieurs membres de leur famille dans la Douane. À noter dans ce pourcentage un cas rare, une auxiliaire de bureau de la direction de Bordeaux, Geneviève Fabas née Tochon dont la mère est elle-même fonctionnaire dans la même commune³⁷⁴. La direction générale, bien que souhaitant limiter l'accès aux personnes étrangères à l'administration, recrute dans les postes de l'Atlantique un tiers de femmes sans rapport familial avec l'institution (35,5%). Enfin, le reste de l'effectif (7,9%) correspond aux veuves de la Grande Guerre. Selon toute vraisemblance, les orphelines de guerres de ce corpus semblent être en totalité également filles de douaniers.

³⁷⁴ Sources généalogiques du site internet Généanet.

Répartition des femmes selon la profession des membres de sa famille proche, entre 1926 et 1946 (en pourcentage)



Graphique 16 : Répartition des femmes selon la profession des membres de sa famille proche, entre 1926 et 1946 (en pourcentage)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières

Parmi les vingt-quatre filles de douaniers³⁷⁵, 62,5 % sont issues de pères exerçant dans le service des brigades. Ainsi, contrairement à toute présomption, les agents des bureaux ne sont pas ceux qui majoritairement font entrer leurs enfants dans le même service qu'eux. À l'image de leurs collègues masculins, les femmes subissent les influences extérieures du père et des parents, douaniers ou non, pour « entrer en douane »³⁷⁶. Dans son épreuve d'aptitude pour exercer dans le service de la statistique commerciale, Marie-Thérèse Camus, dont la famille est tout à fait étrangère à l'administration, évoque « la recommandation d'une famille douanière amie ». Ce précieux conseil lui permettra de subvenir aux besoins sa fille³⁷⁷. Après la Seconde Guerre mondiale, Yvette Rambaud évoque dans ses mémoires un ami de son père,

³⁷⁵ Parmi ces femmes quatre ont plusieurs membres de leurs familles de la douane.

³⁷⁶ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières...*, op. cit., p. 52

³⁷⁷ Dossier personnel de Marie Thérèse George née Camus, dame-contrôleuse à l'administration centrale (1919-1922). SAEF, 1C-0026786

douanier de La Rochelle, qui lui a indiqué qu'un concours d'auxiliaires des douanes devait avoir lieu dans sa direction³⁷⁸.

Dans l'administration des douanes, l'« esprit maison » se caractérise également par l'existence de mariages interprofessionnels. Les informations collectées ne nous permettent pas de savoir si les rencontres ont lieu avant l'entrée en douane ou après, au sein des bureaux. Il est néanmoins possible d'affirmer que ces femmes sont déjà mariées ou épousent majoritairement des agents des brigades (62%), ce qui tend à prouver que les frontières entre ces deux services sont poreuses. Elles doivent fournir, comme leurs collègues masculins, des demandes auprès du directeur régional pour contracter un mariage. En 1929, Germaine Robin dame employée à La Rochelle-Pallice, transmet ladite requête à ses supérieurs. Elle souhaite s'unir avec un employé d'une compagnie maritime s'occupant du dédouanement et de l'embarquement des marchandises. Sa demande est acceptée, bien que l'intéressé entretienne des relations soutenues avec les services de la Douane, car ses fonctions ne le mettent pas en rapport direct avec sa promise qui tient elle le guichet de la navigation. Le directeur accepte également qu'elle continue son travail sur place après son mariage à condition qu'elle évite de donner « prise à la moindre critique³⁷⁹ ».

C. Quel avenir dans l'administration ?

L'apparition des femmes dans les bureaux des douanes durant la Grande Guerre répond à des besoins temporaires. La direction générale, bien qu'hésitante sur le caractère provisoire ou définitif de l'entrée de dames dans l'administration, rappelle que ces auxiliaires sont licenciables à tout moment, insistant ainsi sur le caractère précaire de leur emploi. La période d'auxiliariat, avant l'avancée en grade, est d'une durée variable allant de quelques mois à plus de 2 ans. Durant toute la période étudiée, les employées sont aussi soumises à des périodes probatoires d'une durée d'un mois³⁸⁰. Elles sont observées et licenciées si leur attitude laisse à désirer ou si leurs connaissances et/ou leur rendement sont insuffisants. Cette dernière notion semble un point essentiel pour faire carrière dans les différents services de l'administration. Le

³⁷⁸ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1

³⁷⁹ Dossier personnel de Germaine Raoulx née Robin, dame employée à La Rochelle-Pallice (1923-1948). AD17, 5 P 2733

³⁸⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 48

respect de la discipline à laquelle les hommes aussi sont astreints, s'applique inéluctablement aux femmes. Durant les années 1930, Marie Daniel fait preuve à plusieurs reprises de désobéissance au cours de sa carrière. Pourtant habituée aux notes élogieuses grâce à ses facilités intellectuelles, ses relations avec la hiérarchie se détériorent après sa participation à la journée de grève nationale le 12 février 1934. Durant cette même année, cette militante syndicale se fait remarquer par des refus d'obéir et d'exécuter des ordres, une mauvaise humeur que la hiérarchie met finalement sur le compte de son « état de grossesse ». Ses chefs, sans pour autant envisager la convocation d'un conseil de discipline, estiment que le service aurait tout à gagner si elle n'officiait plus dans ce bureau. À la fin des années 1930, Marie Daniel perd finalement toutes les facilités qui lui avaient été accordées et qui lui conféraient une situation plus favorable que celle de ses collègues masculins. En réponse, à l'expiration de ses congés d'affaires, elle part en congé maladie pendant plus de trois mois, gênant sensiblement le travail des autres agents de la section³⁸¹.

Durant l'entre-deux-guerres, le parcours professionnel des femmes est souvent interrompu. Depuis le début du XX^e siècle, la pratique d'un métier est généralement associée au célibat ; de nombreuses employées des postes ou de l'enseignement restent célibataires, ainsi que dans l'administration des douanes. Sur la façade atlantique, 15 femmes sur 84 semblent ne s'être jamais mariées durant leur carrière (18%). Dans les années 1920 et 1930, les femmes adoptent deux attitudes différentes : abandonner son emploi lors du mariage ou adopter un comportement malthusien, en choisissant volontairement de réduire le nombre de leurs grossesses³⁸². De nombreuses employées ne pouvant plus concilier vie familiale et vie professionnelle quittent leurs fonctions. L'abandon de l'emploi par les femmes et leur retour au foyer au profit du maintien de la carrière des époux est une pratique indiscutablement ancrée dans les mœurs. Au début des années 1930, Marguerite Denis née Boulanger, dame-employée des douanes à Nantes, sollicite sa mise en disponibilité pour élever ses deux enfants pendant quelques années au moins³⁸³. Cependant, lorsque, comme elle, des femmes souhaitent réintégrer l'administration, la demande est presque toujours refusée du fait de l'absence de postes disponibles. Dans le corpus étudié, nombreuses sont celles qui font des carrières longues, émaillées de congés de maternité et qui connaissent une certaine stabilité, exerçant dans le même bureau toute leur carrière ou à tout le moins dans la même direction. La question des

³⁸¹ AD29, 1447 W 17 – dossier individuel de Marie Louise Daniel née Bronnec, dame employée dans la direction de Brest (1919-1939)

³⁸² Françoise Battagliola, *Histoire du travail des femmes*, Paris, Éditions La Découverte, 2008, p. 60

³⁸³ Dossier personnel de Marguerite Denis née Boulanger, dame employée à Nantes (1917-1931). SAEF, 1C-0026655.

mutations des époux dans l'administration des douanes a aussi une influence sur l'évolution des carrières des femmes. Ce sont le plus souvent ces dernières qui suivent leurs maris dans leur nouvelle affectation en demandant leur mutation dans la même direction. Rappelons que selon l'article 213 du Code Civil « la femme doit obéissance à son mari » et que la loi du 11 février 1938 précise que « le mari, chef de la famille, a le choix de la résidence du ménage ; la femme est obligée d'habiter avec son mari, celui-ci est tenu de la recevoir³⁸⁴ ». En 1930, les époux Gayraud, qui travaillent dans les bureaux des douanes d'Hendaye, quittent conjointement le Pays Basque pour la direction d'Alger³⁸⁵.

Dans les années 1930, la crise économique accentue la concurrence entre les sexes et ralentit la progression des femmes vers les emplois supérieurs. Durant cette période, plusieurs ministères comme ceux de la Guerre ou du Travail ont, par des moyens détournés, fermé l'accès aux concours pour les grades supérieurs, ceux de rédacteurs notamment. Subtilement, ils ajoutent aux conditions préalables l'obligation d'avoir satisfait au service militaire, mesure qui suffit à exclure définitivement les femmes. La valeur intellectuelle et professionnelle du personnel féminin, reconnue officiellement par l'arrêt *Demoiselle Bobard* du Conseil d'État en 1936³⁸⁶, n'est pas remise en question par les services centraux. Cependant l'argument d'un manque de stabilité de ces employées reste prédominant, du fait de la maternité et de leurs enfants à charge. Cette idée se développe notamment dans le ministère de la Guerre dans les années 1930 : « les femmes [...] regardent souvent leur emploi comme une occupation accessoire qu'elles n'hésitent pas à quitter dès que les circonstances viennent modifier leur existence, le mariage notamment³⁸⁷ ». La reconnaissance de l'aptitude légale des femmes aux emplois dépendant des administrations centrales permet en même temps d'admettre que le gouvernement, pour des raisons de service, pourrait s'opposer à leur recrutement ou restreindre leurs droits. Bien que la loi du 11 février 1938, reconnaisse aux femmes la capacité d'exercer de plein droit leur capacité civile (article 215 du Code Civil), les époux peuvent s'opposer à ce que les conjointes pratiquent une fonction séparée (article 216 du Code Civil)³⁸⁸. À partir de 1940, le régime de Vichy va se fonder sur les dispositions de l'arrêt du Conseil d'État de 1936 pour promulguer des lois visant le travail féminin. Le nouveau gouvernement, considérant que

³⁸⁴ Loi du 11 février 1938 portant modification des textes du code civil relatifs à la capacité de la femme mariée. *Journal officiel*, n°42, 19 février 1938, p. 2058-2059

³⁸⁵ SAEF, 1C-0021323 et 1C-0021336, Sommiers des personnels de la DGDDI

³⁸⁶ Arrêt *Demoiselle Bobard* du 8 juillet 1936, reconnaissant l'aptitude légale des femmes aux emplois dépendant des administrations centrales.

³⁸⁷ Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *op. cit.*, p. 26.

³⁸⁸ Loi du 11 février 1938 portant modification des textes du code civil relatifs à la capacité de la femme mariée. *Journal officiel*, n°42, 19 février 1938, p. 2058-2059

la place des femmes n'est pas dans les bureaux mais au foyer, cherche à entraver l'avenir des employées des administrations. Celles-ci subissent, comme leurs collègues masculins, les dispositions de la loi du 17 juillet 1940 qui relèvent des fonctionnaires et agents civils de l'État de leurs fonctions. Dans l'administration des douanes, les directeurs régionaux ciblent principalement les agents ayant fait preuve d'idées subversives, de fautes graves, d'intempérance, de négligences mais aussi de rendement insuffisant. Ce dernier argument ainsi que les arrêts maladie à répétitions vont principalement toucher les employées féminines des douanes et provoquer leur licenciement. Dans la direction de Bayonne, deux dames-employées à Bayonne et à Hendaye subissent les effets de cette loi. La première, Marie Moulier est écartée pour une déformation de la main droite qui l'oblige à écrire de la gauche et qui l'a rendue inapte aux travaux de machines. La seconde, Clémence Gradit est décrite comme possédant une instruction trop faible et des moyens limités, ce qui la rend incapable de réaliser les tâches qui lui sont confiées³⁸⁹.

Le régime de Vichy promulgue le 11 octobre 1940 une loi relative au travail féminin qui précise pour la première fois la place des femmes dans les services publics. Ce texte, dont l'objectif avancé est de lutter contre le chômage, interdit le recrutement des femmes mariées dans tout emploi public, à l'exception de celles dont l'époux est incapable de subvenir aux besoins du ménage³⁹⁰. Un autre point concerne les femmes ayant dépassé l'âge de cinquante ans qui sont directement mises à la retraite. Enfin, la loi autorise les ministres à placer en congé sans soldes les femmes dont le mari entretient financièrement le foyer, mesure ne s'appliquant toutefois pas aux ménages ayant au moins trois enfants à charge. D'autres mesures instaurent des *numerus clausus* dont le pourcentage est défini pour chaque catégorie d'emploi et incitent également les jeunes femmes à contracter des mariages en leur accordant un petit pécule. Selon Marc-Olivier Baruch, le ministre des Finances, Yves Bouthillier, ne semble pas favorable au projet tendant à placer immédiatement toutes les femmes mariées en position de congé sans solde. En décembre 1940, il précise qu'il ne faut pas combler les vacances d'emplois résultant de cette loi d'exclusion³⁹¹. Bouthillier reste cependant un fervent défenseur du retour des femmes dans leur foyer. La question de la présence des employées féminines dans les services publics laisse finalement la place à d'autres préoccupations et plusieurs ministères continuent de recruter des auxiliaires féminines. Sur la façade atlantique, deux femmes sont recrutées dans

³⁸⁹ Listes des fonctionnaires et agents de l'État pouvant être relevés de leurs fonctions en application de la loi du 17 juillet 1940. SAEF, B-0053030/1.

³⁹⁰ *Journal officiel*, n°275, 27 octobre 1940, p. 5447

³⁹¹ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français : l'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, p. 111-112

les bureaux des douanes en 1940 et 1941 dans les directions de Bayonne et Brest (future direction de Rennes). La loi du 3 avril 1941, relative à l'accès aux emplois dans les administrations publiques, réaffirme la possibilité de placer les femmes mariées en position de congé sans solde (article 4)³⁹². Dans la direction de Bordeaux, Catherine Laplassote née Desqueroux, dame-employée, est victime de l'application de cette loi dans l'administration des douanes. La position favorable de son époux, inspecteur divisionnaire détaché à la ligne de démarcation en charge de la gestion du contingent de douaniers, est très certainement la cause de cette décision. Sa situation n'est actualisée qu'en 1946 avec sa mise à la retraite³⁹³.

En septembre 1941, trois lois définissent pour la première fois le statut général des fonctionnaires. Pour les femmes, le gouvernement s'est largement inspiré de l'arrêt *Demoiselle Bobard*. L'article 36 déclare que « les femmes ont accès aux emplois publics dans la mesure où leur présence dans l'administration est justifiée par l'intérêt du service. Des lois particulières et les règlements propres à chaque administration fixent les limites dans lesquelles cet accès est autorisé³⁹⁴ ». Ce texte très restrictif reconnaît également en droit l'aptitude légale des femmes aux fonctions publiques. En septembre 1942, le régime de Vichy, après le retour au pouvoir de Laval, abroge la loi du 11 octobre 1940³⁹⁵. Cependant le 18 février 1943, une nouvelle décision du Conseil d'État, l'arrêt *Pages*, vient consacrer l'autorité du mari, en lui permettant de s'opposer, sous le contrôle du tribunal, à l'exercice d'une fonction publique par sa femme en application de l'article 216 du Code Civil³⁹⁶. La période du régime de Vichy soulève néanmoins un paradoxe : les femmes maintenues dans les bureaux régionaux de l'administration des douanes sont autorisées à passer l'examen d'aptitude pour le cadre de commis. Ainsi, comme indiqué précédemment, 48% des femmes commis du corpus accèdent à ce cadre entre 1940 et 1944. Elles sont bien soumises, avant leur inscription sur la liste des candidates à l'examen, comme leurs collègues masculins, à des enquêtes de personnalité réalisées par les commissariats centraux, sur la demande des préfets régionaux, à l'image de celle diligentée en 1943 sur la dame-employée de la direction de Nantes Nathalie Nicoli³⁹⁷. À partir de 1945-1946, l'obtention de droits égalitaires pour les femmes leur permet d'avoir accès à l'ensemble des postes du service sédentaire des douanes tout en étant soumises à des quotas.

³⁹² *Journal officiel*, n° 152, 2 juin 1941, p. 2289

³⁹³ Sommier personnel de Catherine Laplassote née Desqueroux, dame employée à Bordeaux (1924-1941). SAEF, 1C-0021323.

³⁹⁴ Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *op. cit.*, p. 28

³⁹⁵ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français : l'administration en France de 1940 à 1944*, *op. cit.*, p. 113

³⁹⁶ Guy Thuillier, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *op. cit.*, p. 28

³⁹⁷ AD44, 1690 W 36 : Douanes. Personnel. – Recrutement : enquêtes sur les candidats (1941-1946).

Conclusion

La féminisation de l'administration des douanes à partir du XIX^e siècle répond au développement de la fraude sur les frontières françaises. La direction générale a su s'adapter aux pratiques nouvelles des contrebandiers qui n'hésitaient pas à faire appel aux femmes dans leurs activités illégales. Au milieu du XIX^e siècle, le premier haut fonctionnaire à évoquer l'ouverture aux femmes de tous les postes du monde professionnel exerce également la fonction de directeur des douanes à Abbeville. Comme le montre le cas de Marguerite Borel, la Grande Guerre a prouvé la capacité administrative des femmes. Ces dernières intègrent les bureaux des douanes pour faire face à la pénurie de personnel consécutive à la mobilisation. Elles sont recrutées, avec le soutien du directeur général, dans des emplois précaires et subalternes. Le personnel féminin, qui prouve sa capacité et son efficacité durant cette période, gagne le droit de rester après le conflit en poste dans la Douane. La période de l'entre-deux-guerres constitue une période de mutation vers des emplois dits « féminins » : dactylographie, sténodactylographie, mécanographie... Dans l'administration des douanes, les fonctions réservées aux femmes sont diverses : dames auxiliaires – à la situation hautement précaire –, dames employées, dames mécanographes, puis après la Seconde Guerre mondiale dames mécaniciennes et perforatrices. Si elles ne sont pas sur le même pied d'égalité que leurs collègues masculins, elles trouvent néanmoins dans le milieu syndical un appui pour la revalorisation de leur emploi. Ce soutien dans la lutte permet à ces employées d'accéder au grade de commis avant la Seconde Guerre mondiale. Elles sont victimes de la politique conservatrice du régime de Vichy, qui écarte partiellement les femmes de la fonction publique. À partir de 1945, la métamorphose est totale pour les femmes : droit de vote et d'éligibilité, accès sans restriction à la fonction publique, accès à l'École Nationale d'Administration (ENA)... En 1946, le nouveau statut de la fonction publique les met à égalité avec leurs collègues masculins. Elles ont désormais accès aux postes du service sédentaire sous réserve de quotas, mais leur intégration dans le service des brigades reste inconcevable. Elles devront attendre pour cela les années 1980 et la fusion des deux services sous un statut unique. La féminisation et la mixité dans les brigades sont perçues différemment par les douaniers masculins, comme l'évoquent les témoignages compilés dans l'ouvrage *De la penthière aux*

*nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*³⁹⁸. Dans les années 1960, la direction générale crée le corps des hôtesse des douanes, implanté dans les grands aéroports et plusieurs points de passages importants comme Hendaye. Sa mission est de faciliter l'accomplissement des formalités douanières pour les voyageurs, mais les hôtesse sont rapidement perçues comme gênantes par leurs collègues qui les accusent de susciter « des bouchons dans le flot des touristes³⁹⁹ ».

La présence de femmes en grand nombre dans les directions de Bordeaux et de Nantes tend à démontrer que ces deux ports sont bien les lieux de contrôle douanier les plus importants de la façade atlantique. À cela s'ajoute la part influente jouée par la direction de Bayonne, qui contrôle une frontière terrestre internationale et où les postes sont plus féminisés, avec à la fois des dames auxiliaires et employées, et des dames visiteuses. Sur la façade atlantique, l'administration des douanes a su préserver « l'esprit maison » en recrutant des filles, femmes ou veuves d'agents, bien qu'un tiers des employées aient des origines familiales étrangères. Comme pour leurs collègues masculins, l'influence du milieu familial a un rôle marquant sur l'entrée des femmes dans les cadres de l'administration des douanes. Enfin, l'emprise du milieu professionnel influe sur la vie personnelle de ces employées, notamment à travers des mariages interprofessionnels.

³⁹⁸ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières... op. cit.*, p. 181

³⁹⁹ Témoignage de Jean Bordas (1969) dans Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996, op. cit.*, p. 247

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Depuis sa fondation, le champ d'action des missions de l'administration des douanes se caractérise par une grande variété et une forte polyvalence. Cette diversification est justifiée par le rôle essentiel qu'elle exerce : la protection du territoire national contre « des dangers de nature diverse en mettant en œuvre des moyens variés¹. » Les méthodes de travail sont différentes entre les deux branches du personnel qui exercent cependant de concert. La mission principale de ces agents est pourtant commune : percevoir les droits de douanes et éviter toutes les fraudes. Cette charge a souvent rendu les douaniers très impopulaires auprès des populations locales qui n'imaginaient toutefois pas les régions frontalières, salicoles ou portuaires sans leur présence permanente. Sur le littoral atlantique et dans les grands ports de l'Ouest, l'action de ces fonctionnaires s'étend sur les côtes, en mer, dans les marais salants et dans les établissements portuaires et pétroliers. Les agents des bureaux sont principalement chargés de la vérification des marchandises, de la liquidation, de la garantie ou du recouvrement des droits dont elles sont frappées. Les méthodes de surveillance qu'exercent le personnel des brigades sont elles aussi très diverses (marches, contremarches, observations, embuscades, escortes, etc.) et toujours ancrées dans le passé lorsque débute notre période. À ces activités traditionnelles des frontières maritimes, s'ajoute le concours que l'administration apporte à d'autres institutions françaises (contributions indirectes, inspection maritime, gendarmerie, etc.). La profession de douanier est également entourée d'une mythologie érigeant les notions de civisme et de solidarité en valeurs cardinales. Du fait de leur présence permanente le long des côtes et des quais, ces agents sont régulièrement témoins d'incidents tragiques, de catastrophes naturelles mais surtout de naufrages. La participation de ces derniers aux sauvetages qui

¹ Jean Clinquart, *La douane et les douaniers, op. cit.*, p. 97

marquent la vie de la communauté des gens de mer fait partie de la « tradition² » de la corporation.

Dans la première moitié du XX^e siècle, l'administration des douanes reste une institution solidement ancrée dans ses fondations anciennes. Cet immobilisme, constaté à la fois par la direction générale et les associations professionnelles, n'est plus en adéquation avec l'évolution des méthodes employées par les fraudeurs. Au début du siècle, les fonctionnaires exercent encore très majoritairement à pied au moment où la gendarmerie et la police entreprennent des efforts de modernisation des moyens de transport (à bicyclette)³. À partir des années 1920, le gouvernement français engage une réflexion, visant à réformer l'État tout en dégagant d'importantes économies, qui influence profondément le destin de l'administration des douanes. Aux frontières maritimes, elle poursuit un objectif théorisé au début du siècle : réduire et rationaliser les effectifs en s'appuyant sur l'évolution des techniques et des outils de travail (installation de lignes téléphoniques, mécanisation des moyens de locomotion, etc.). Ces entreprises de rénovation doivent également participer à l'amélioration des conditions de vie et de travail de ces fonctionnaires. L'ensemble des décisions prises par la direction générale durant l'entre-deux-guerres seront toutefois responsables du désengagement des douanes sur le littoral atlantique⁴. Les projets de réformes et de modernisation de l'administration cessent brusquement avec le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

La période de l'entre-deux-guerres est aussi caractérisée par un engagement substantiel des douaniers dans la politique et les organisations syndicales. Ces dernières sont directement héritières des Amicales fondées par le personnel durant les premières décennies de la Troisième République. Pendant cette période, le corporatisme douanier s'est épanoui dans les relations qui caractérisent la vie communautaire de l'administration (casernement, cohabitation, mutualité, etc.). Au XX^e siècle, ces amicales et leurs différents organes de presse ont su se muer en véritable contre-pouvoir syndical. Depuis leur fondation et leur transformation en syndicat en 1924, ces associations professionnelles parviennent à peser sur la direction générale et à contribuer à l'amélioration de la condition douanière. En dépit de relations souvent houleuses avec plusieurs directeurs généraux dans les années 1930, ces syndicats participent activement à la vie de leur administration et parviennent à se reconstituer rapidement après la Seconde Guerre mondiale. Durant l'entre-deux-guerres, les différentes organisations offrent aussi des

² Selon le terme régulièrement utilisé dans les documents administratifs et la correspondance de l'administration des douanes et par les douaniers eux-mêmes.

³ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 22

⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 329

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

lieux de sociabilité aux douaniers qui évoluent alors en milieux restreint (fêtes, banquets, etc.). Les syndicats douaniers entretiennent également un lien étroit avec les œuvres de mutualité qu'ils financent abondamment. Les notions d'esprit de corps et de solidarité qu'ils revendiquent et alimentent depuis le XIX^e siècle, se sont perpétuées jusqu'aux organisations syndicales actuelles.

Chapitre 4 : Des missions hétérogènes

« Le douanier agent du fisc, a la mission particulièrement ingrate de faire respecter les lois contre la fraude. C'est un agent de répression. Il est à ce titre très impopulaire⁵. »

Les douaniers – en dépit d'une image parfois mauvaise – sont les acteurs indispensables du contrôle aux frontières depuis la Révolution Française et la fondation de leur administration. Sur la façade atlantique, leur action, protéiforme, dépasse largement cette simple tâche. Aux activités traditionnelles variées s'ajoutent des méthodes de travail différentes entre les services actif et sédentaire. La mission principale des agents est pourtant commune ; percevoir les droits de douanes et éviter toutes les fraudes. Les agents des bureaux sont chargés de la vérification des marchandises, de la liquidation, de la garantie ou du recouvrement des droits dont elles sont frappées. La fonction première du service actif est d'explorer quotidiennement la *penthière*. Ce terme typiquement douanier, difficile à dater, correspond à une zone de compétence d'une brigade des douanes. Il tire son étymologie du mot *pantière*, qui fait référence dans le monde de la chasse au filet tendu pour capturer les oiseaux. Ces aires, juxtaposées entre-elles constituent un gigantesque filet couvrant toute la façade atlantique. Ces *penthières* constituent des frontières mouvantes entre les brigades, qui évoluent au fil de la période de l'entre-deux-guerres suivant les suppressions de postes. Elles sont représentées sur des cartes connues de tous les agents, mais secrètes pour tous les étrangers au service [annexes n° 31 et 32]. Sur celles-ci figurent tous les points d'observation ou d'embuscade pratiqués par les douaniers, les points de jonctions entre chaque *penthière* ainsi que les rivières, les différents chemins, les fontaines, etc. À chaque poste correspond un numéro qui permet au service des bureaux et à la hiérarchie de l'identifier. Sur une annexe sont consignés tous les renseignements relatifs aux possibilités de navigation le long de la côte ainsi que les remarques que les agents peuvent faire au cours de l'exécution du service⁶.

Aux frontières maritimes, ces agents contrôlent aussi les marais salants, la navigation maritime, exercent des fonctions de sauveteurs en mer, etc. Sur la façade atlantique, des

⁵ À propos des agents du service actif. *L'Action douanière*, 10 avril 1926, n°7, p.2

⁶ L'une de ses annexes est conservée au musée national des douanes, France. 2 B 39 : Cartes *penthières* des brigades de la direction de Bordeaux, refonte : correspondance, *penthières*. (1946-1982)

activités, comme la surveillance d'une gare et d'un aéroport frontière, font l'originalité de certaines brigades et directions, s'ajoutant aux tâches classiques. Elles sont communes à de nombreux autres grands ports français comme Le Havre ou Marseille. L'autre particularité de cette aire géographique est la présence d'une frontière internationale avec des points de passages terrestres entre la France et l'Espagne. La singularité de leurs missions repose aussi sur le concours qu'ils apportent à d'autres administrations comme les contributions indirectes ou sur leur implication dans certains événements tragiques.

I. Les activités traditionnelles de la Douane aux frontières de l'Atlantique

A. La surveillance des côtes atlantiques

Sur l'ensemble du littoral atlantique, l'administration des douanes exerce une action à la fois sur ses rivages et en mer, dans une zone de compétence définie par la loi. Le rayon des douanes s'étend sur les côtes à 10 kilomètres en arrière de la grève, puis à 20 kilomètres à partir de 1934. Le maillage des brigades maritimes est conçu de telle sorte qu'aucun espace ne doit être laissé à plus d'une heure de surveillance. Au début du XIX^e siècle, cette dernière est toujours assurée par une ligne continue de petits postes, les douaniers y exerçaient leur service par équipe de deux. Depuis 1908, cette partie du territoire n'est plus gardée de façon permanente mais arpentée par des services de circulations qui stationnent quelques instants sur des points très fréquentés du littoral⁷. Cette réforme prévoit également la réduction voire la suppression de services douaniers lorsque la côte sera « inabordable par cause du mauvais temps ou de l'état de la marée⁸. » Les chefs de postes doivent aussi apporter plus de variété dans les heures dans les services d'exécution. En dépit d'un ensemble de réformes visant à réduire le nombre des

⁷ Décret du 23 mai 1908

⁸ *Annales des douanes*, année 1908, n°12, p. 174-175

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

effectifs aux frontières maritimes, le ministre des Finances estime en 1908 que cette surveillance laissait à désirer. S'alignant sur la position de l'administration, il considérait que la garde du littoral ne serait véritablement efficace que le jour où elle pourra s'exercer par des « marins montés à bord de bateaux rapides⁹. » Durant l'entre-deux-guerres, la mission principale des brigades de côtes est d'assurer, de jour comme de nuit, la garde du littoral pour contrôler la circulation des marchandises et d'empêcher leur débarquement frauduleux sur le rivage¹⁰. Pour cela, les douaniers du service actif effectuent des stations à des points se prêtant facilement au déchargement ou des patrouilles pour relever notamment des traces laissées par les contrebandiers. Les brigades sont aussi chargées de missions spéciales comme la constatation des infractions à la police des pêches. Au fur et à mesure des réductions d'effectifs, la surveillance devient de plus en plus intermittente. Elles sont de plus en plus mobiles par l'utilisation de divers moyens de transport (bicyclettes, vélomoteurs, motocyclettes, etc.), qui s'amplifie après la Seconde Guerre mondiale.



Figure 10 : Carte postale représentant des préposés scrutant le littoral © Musée national des douanes, France, 998.6.233.

⁹ *Id.*

¹⁰ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes, ... op. cit.*, p. 195

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

En mer, le rayon dans lequel s'exerce le contrôle des brigades maritimes s'étend à partir de 1934 sur une distance de deux myriamètres¹¹, soit 20 km. Ces services intermittents sont commandés par un patron ou un sous-patron et effectués par plusieurs matelots, qui surveillent les allées et venues des embarcations. Aux abords des côtes, ils s'opposent à tout débarquement frauduleux et aux tentatives de transbordement entre navires. Lors des services de croisière, les agents peuvent se rendre à bord des navires pour exercer des visites et contrôler les manifestes, à savoir l'état des marchandises formant sa cargaison. À partir des années 1920, les agents peuvent prendre place à bord de navires garde-pêches en vertu d'un accord passé avec le service de la Marine. Les services exécutés en mer et les services de côte se complètent, chacun d'eux ayant une action particulière. Le long du littoral atlantique, ces agents sont aussi chargés de contrôler et de garder les épaves et les marchandises provenant de navires, s'échouant sur les côtes. Depuis des siècles, les populations riveraines s'adonnent régulièrement au pillage de navires naufragés, l'administration doit empêcher cette dilapidation¹². Depuis 1791, ses employés peuvent procéder à l'arrestation des voleurs pris en flagrant délit puis remettent leurs procès-verbaux de constatations à des juges de paix. Dès la découverte d'un naufrage, ils préviennent l'administration de la Marine, responsable des épaves. Les marchandises naufragées sont ensuite mises aux enchères lors d'une vente à laquelle assistent les douaniers.

Par une note du 4 septembre 1926, l'administration des douanes introduit de nouvelles bases pour l'organisation de la surveillance du littoral, dans un objectif principalement budgétaire. La direction générale souhaite « réduire les brigades côtières à leur plus simple expression¹³ » et décide alors de supprimer de nombreux petits postes dont la présence permanente ne semble plus se justifier. Suivant les recommandations d'une commission ministérielle cherchant à réaliser des économies importantes, elle met en place des services de jour exécutés par un agent seul, à « titre général » sur les côtes¹⁴. L'administration encourage les directeurs régionaux à utiliser rationnellement leur effectif et envisage d'introduire des moyens mécaniques modernes (vedettes motorisées, automobiles, ...) dans la surveillance du littoral. Pour pallier la baisse de personnel et l'accroissement des penthières, elle a favorisé l'usage de la bicyclette par les préposés. Ainsi au début des années 1920, de nombreuses brigades, comme celle de Talmont (Vendée), sont entièrement composés d'agents cyclistes. Aux frontières maritimes, la direction générale souhaite en réalité mettre en place un véritable

¹¹ Ancienne unité de mesure adoptée sous la Révolution qui est égale à dix mille mètres.

¹² Jean Clinquart, *La douane et les douaniers*, op. cit., p. 160.

¹³ AD 85, 5 P 72 – Registre des transcriptions des notes, circulaires et courriers, 23 juin 1926 -7 septembre 1935. [1926-1935]

¹⁴ Jean Clinquart, *La douane et les douaniers*, op. cit., p. 241.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

service d'information en mettant l'accent sur le rôle des observateurs dans les brigades. Ces derniers doivent se tenir exactement informés des « opérations délictueuses qui auraient pu se commettre ou seraient susceptibles d'être tentées¹⁵. » L'exécution de minutieuses enquêtes doit permettre de suppléer à la surveillance permanente des penthières du littoral. Au cours de la période étudiée, cette dernière revêt un caractère préventif dans plusieurs brigades où la côte est difficile d'accès aux navires de gros tonnage comme le souligne l'inspecteur général des finances en visite à La Baule (Loire-Inférieure)¹⁶. À partir de 1934, les conditions de la surveillance évoluent une nouvelle fois à la suite d'une décision qui prévoit que « des décrets peuvent rendre applicables sur le littoral les dispositions concernant le rayon des frontières de terre¹⁷. » Ainsi à partir du 1^{er} août, la zone de compétence de l'administration passe de 10 à 20 kilomètres des côtes à terre. Jusqu'en 1958, le droit de la mer, hérité du XVII^e siècle repose sur la libre navigabilité, à l'exception d'une bande de 3 milles marins où l'État côtier exerce toute sa souveraineté.

B. Le rôle de la Douane dans les ports et sur les fleuves

Dans les ports français, l'administration des douanes assure la francisation¹⁸ et le jaugeage des navires depuis 1793. Sur ce dernier document, délivré par le receveur, sont inscrits le nom du navire, celui de l'entrepreneur, son lieu de construction, ses caractéristiques ainsi que les mesures qui déterminent le tonnage. Dans les localités où il existe un bureau de visite, comme Les Sables d'Olonne ou encore à Nantes, les calculs sont réalisés par un vérificateur (service sédentaire) secondé la plupart du temps par un préposé dit « visiteur » (service actif). Une fois établi, le certificat de jaugeage est soumis à un juge de paix, qui délivre un acte de propriété après la prestation de serment du propriétaire¹⁹. Le receveur est aussi chargé de la francisation des navires étrangers, qui doivent s'acquitter de droits d'entrées calculés sur le tonnage puis payer un second droit de tonnage qui constitue le droit de francisation²⁰. Les agents des bureaux participent aussi à l'inscription ou à la radiation des hypothèques maritimes. Enfin,

¹⁵ AD 85, 5 P 72 – Registre des transcriptions des notes, *op. cit.*

¹⁶ Rapport de tournées de l'inspecteur général des finances, capitainerie de La Baule, 1931, AD44, 5 P 12.

¹⁷ Article 4 du décret-loi du 12 juillet 1934.

¹⁸ Acte qui permet de constater qu'un navire est français et est en droit de naviguer sous pavillon français

¹⁹ Musée des douanes, France, 1 M 149 – Dossier navire du « Marcel Yves ». Dundee – 1er port de francisation : Les Sables-d'Olonne [1937]

²⁰ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes, ... op. cit.*, p. 164

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

ils délivrent les passavants ou acquit-à-caution pour les marchandises expédiées par cabotage²¹. Ces documents indiquent la qualité, le poids, la mesure et le nombre de produits et en autorisent le transport. Les entrées et les sorties des navires dans les ports sont inscrites chaque jour par les agents des brigades dans un registre spécial relatant tous les déplacements, qui est déposé le lendemain au bureau. Ces derniers exécutent des « services de rade », c'est-à-dire qu'ils surveillent les mouvements de la navigation, l'arraisonnement des navires venants de la mer et visitent ceux qui restent dans le port [annexe n° 32].

**FICHE D'IDENTITÉ
D'UN NAVIRE**

NOM : *La Madone*
 PORT d'attache : *Les sables d'olonne*

Espèce (1) : *vedette à moteur - bois* Affectation : *pêche*

Origine : *française*

Lieu et date de construction : *Les sables d'olonne - 1937*

Lieu et date d'importation :

Bureau de jaugeage } *Les sables d'olonne* { Jauge brute : *12 30*
 Jauge nette : *5 81*

Lieu et date de francisation : *Les sables d'olonne - 9 mai 1937* N° de francisation : *1994*

Numéro du brevet de francisation (2) : *65 659*

Quartier maritime : *Les sables d'olonne* N° d'immatriculation : *1329*

Mesures de signalement { Longueur de l'avant de l'étrave à l'arrière de l'étambot : *12 97*
 Plus grande largeur extérieure : *3 80*
 Hauteur au milieu du navire { sous le pont de tonnage : *1 47*
 sous le pont supérieur :

(1) Préciser s'il est en bois, fer, acier, à voiles, vapeur ou moteur.
 (2) L'indiquer au crayon si le brevet est provisoire.

Figure 11 : Fiche d'identité du navire La Madone, construit et jaugeé au port des Sables d'Olonne et délivré par l'administration des douanes en 1937 © SAEF, B-0026919, dossiers de francisation de navires.

Les douaniers des deux services doivent vérifier et surveiller les marchandises à l'embarquement et au débarquement, après examen des passavants remis par le capitaine. Les vérificateurs (service sédentaire) sondent et pèsent les colis, appliquent ensuite la marque M V

²¹ Transport de marchandises chargées dans un port français à destination d'un autre port français.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

(Marchandise Vérifiée) sur les caisses pour certifier que la marchandise a été examinée²². Encore une fois, ils sont assistés par des préposés visiteurs qui exercent des services d'écors²³. Il s'agit de la partie matérielle relative aux opérations suivies par les bureaux. Ces *écors* dénombrent des colis embarqués ou débarqués, opération qu'ils répètent à l'entrée et à la sortie des magasins situés sur les quais. Ils s'assurent également que les permis soient tous en règle. Pour cela, ils vérifient la marque et le numéro de chaque colis et ont entre leurs mains les documents concernant les cargaisons. Ils assurent l'apurement²⁴ des manifestes sur un exemplaire annoté au fur et à mesure des enlèvements constatés, ce qui constitue la dernière phase des opérations de douane. Ils veillent aussi sur les marchandises et à ce qu'elles ne s'entassent pas sur les quais. Pour assurer ces missions, l'administration sélectionne des agents faisant preuve de rapidité et d'attention. Il est aussi important qu'ils s'abstiennent de tenir conversation avec leurs collègues ou des personnes étrangères au service²⁵. À partir de 1926, la direction générale abandonne le contrôle systématique des embarquements de marchandises par ces *écors*, par soucis d'économie²⁶.

Les autres agents du service actif, appelés *factionnaires*, sont chargés de garder les quais. Ils sont placés, de distance en distance, en fonction du nombre de navires en chargement et en déchargement et de la nature ou de l'importance de la cargaison. Ils surveillent les marchandises déposées sur les quais et veillent à ne rien laisser embarquer ou débarquer sur la penthière sans s'être assuré que l'écors dispose bien d'un permis régulier²⁷. Dans les grands ports, leur action est renforcée par des agents en tenues civiles. À l'entrée des ports, les brigades maritimes exercent des services de croisière, pour assurer notamment la police du manifeste. Pour cela, l'embarcation douanière se positionne à la passe du port et, dès qu'un navire arrive, le sous-officier se rend à bord avec un matelot. Ils se font alors remettre le manifeste et le visent après avoir reconnu qu'il est rédigé correctement. Les visites à bord ont pour but de s'assurer que les marchandises sont bien toutes inscrites sur le document officiel. Elles portent à la fois sur l'intérieur mais également sur l'extérieur des navires. Le service maritime s'assure aussi de la police des bassins pour vérifier qu'aucun débarquement ou transbordement frauduleux ne soit effectué, et de l'entretien de la vedette et du matériel mis à la disposition de l'administration

²² Ed. Laval, « Les douaniers des côtes de France », *Le mois littéraire et pittoresque*, Tome XVII, Paris, Maison de la Bonne Presse, janvier-juillet 1907, p 602

²³ Surveillance des opérations de commerce en ce qui concerne la perception des droits.

²⁴ Acte administratif qui constitue la phase finale d'une opération de douane ou comptable et permet de s'assurer du bon accomplissement des formalités par recoupement documentaire.

²⁵ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes*, ... *op. cit.*, p. 38

²⁶ Décret du 6 octobre 1926.

²⁷ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes*, ... *op. cit.*, p. 37

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

par la société de secours aux naufragés. Enfin les douaniers exercent un contrôle sur les combustibles liquides destinés à l'avitaillement des bateaux de pêche, principalement aux abords des dépôts d'essence. Les formalités afférentes à l'embarquement des houilles extraites des entrepôts fictifs²⁸ sont diminuées en 1926 pour simplifier le travail des agents du service actif²⁹.

Des réglementations analogues s'appliquent également sur les canaux, rivières et fleuves. On en recense un nombre conséquent sur la façade atlantique, mais les plus importants sont certainement la Loire, la Dordogne et la Garonne (estuaire de la Gironde), la Bidassoa. La surveillance des rives des fleuves par l'administration des douanes doit permettre d'éviter les transbordements irréguliers et les dépôts clandestins sur les îles. Au cours de la période étudiée, la fréquentation de certains cours d'eau est très faible et la présence de douaniers n'y est plus justifiée. À La Roche-Bernard (Morbihan), un seul bateau a accosté dans le port au début de l'année 1929 et les navires ne naviguent plus jusqu'à Redon, unique port sur la Vilaine où peuvent accéder les bâtiments de mer. L'administration procède donc cette même année à la suppression du bureau et de la brigade maritime enclavée dans les terres morbihannaises.

La surveillance de la Loire est assurée par trois brigades maritimes : deux venant de Nantes et une de Cordemais³⁰. Le secteur de la Basse-Loire était composé, dans la première moitié du XX^e siècle, d'un nombre important de brigades, dont l'existence est menacée durant la période étudiée. Les travaux importants accomplis au détriment du fleuve depuis 1910 en ont complètement modifié la topographie. La surveillance exercée à terre, devient de plus en plus « inopérante » dans les années 1920-1930. Une grande partie des points de contrôle « deviennent de moins en moins utilisables en raison de l'éloignement qui présentent ces points par rapport au chenal et de la mauvaise visibilité issue du développement de la végétation³¹. » Les rives avoisinantes Cordemais sont basses et marécageuses en hiver et impraticables à tout chargement en été, et aucune route ne les dessert. À Chantenay, il n'existe pas de chemin de ronde le long du fleuve et il est difficile d'accéder aux usines et chantiers de construction navale. De ce fait, la surveillance douanière ne peut s'exercer efficacement qu'à partir du fleuve lui-même, grâce à des services de croisière. Les observations à terre revêtent dès lors un caractère secondaire. Sur ce secteur, les douaniers peuvent compter sur l'appui de la brigade extérieure de Nantes, qui à bord de la vedette *Furet* descend la Loire pour assurer la liaison avec les agents

²⁸ Magasins privés où sont entreposées les marchandises. Ils sont différents des entrepôts réels qui eux sont publics.

²⁹ Décret du 6 octobre 1926.

³⁰ Le rôle de la troisième, la brigade ambulante de Nantes sera abordée plus loin dans le développement.

³¹ Rapport de l'inspecteur général des finances à Nantes, le 9 juillet 1926. AD44, 5 P 13.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

de Saint-Nazaire. Cependant, cette embarcation n'est pas en mesure, dans les années 1930, d'assurer un service régulier et permanent, mais réalise seulement des apparitions et quelques rares croisières où les agents sont contraints de prendre leur repas à bord³². A cette même période, le fleuve n'est plus fréquenté que par les bateaux chargés de sels venant de Noirmoutier et des cargos qui sont incapables de s'y arrêter sans se mettre en danger. Le canot à rames dont disposaient les agents de Basse-Indre, devenu inutile, est alors revendu³³. Les douaniers doivent cependant prêter attention au danger de la fraude sur les essences d'avitaillement à bord des embarcations de pêche et de plaisance qui croît dans les années 1920-1930.

Dans la direction de Bordeaux, la ville de Libourne – sur les rives de la Dordogne – est le point le plus éloigné de la côte atlantique. Dans les années 1930, la penthière est très pénible pour la brigade composée de plusieurs agents cyclistes et ayant à sa disposition un canot à rames³⁴. En aval de ce pont, le poste de Bourg-sur-Gironde est le dernier bureau des douanes vers l'intérieur. En règle générale, les bâtiments de mer ne doivent pas dépasser ce point et remonter au-delà. Cependant l'autorité supérieure a permis aux caboteurs chargés pour Libourne de remonter le fleuve sous l'escorte de l'administration. Ces navires doivent alors disposer de papiers spécifiques et s'acquitter d'une taxe de péage à Bourg³⁵.

C. « Douaniers, du sel et des hommes³⁶ »

L'origine de l'impôt moderne sur le sel remonte au vote de la loi de finances du 24 avril 1806. Elle porte la taxe sur la consommation à deux décimes par kilogrammes soit 20 francs les 100 kilogrammes. Dès lors, le commerce du sel doit être étroitement surveillé car il représente une importante source de revenu pour l'État. Sa surveillance est confiée à l'administration des Douanes qui opère dans un rayon de trois lieues des marais salants près des frontières. Les villes entreprennent la construction d'entrepôts « fictifs » ou « réels » de

³² Rapport de tournées de l'inspecteur général des finances, 7 juillet 1934, AD44, 5 P 12.

³³ *Id.*

³⁴ Lettre du lieutenant à Blaye au capitaine à la résidence, 24 juin 1935. Musée national des douanes, France 2 B 18. Lettre du capitaine à Blaye à l'inspecteur principal à Bordeaux, 25 mars 1946. Musée national des douanes, France 2 B 20.

³⁵ Consignes concernant la gestion du bureau de Bourg-sur-Gironde, 28 février 1926. Musée national des douanes, France, 1 D 3 : Direction de Bordeaux. Logement du receveur auxiliaire du Bureau de Bourg-sur-Gironde.

³⁶ Jacques Péneau, « Douanier : du sel et des hommes (1791-1946) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 62, 2017, p. 22-37.

douane³⁷. Cet impôt est aboli pour un temps le 15 avril 1848 puis rétabli le 28 décembre de la même année. La circulation des sels dans la zone de surveillance de la Douane ainsi que son transport par cabotage sont assujettis à des restrictions sévères. Depuis le XIX^e siècle, la récolte doit obligatoirement être placée en sacs uniformes fermés. La perception de l'impôt est effectuée à la sortie des salins ou des entrepôts des ports, après le dépôt préalable d'une déclaration écrite. Cette dernière doit contenir le nom du vendeur, celui de l'acheteur, la quantité de sel vendue, le nom du voiturier ou du maître de la barque qui fait le transport, le lieu de destination et l'itinéraire à suivre³⁸. Au début du XX^e siècle, les agents des brigades gardent presque quotidiennement les chemins conduisant au salins, de manière à empêcher toute extraction irrégulière [annexe n° 34]. Chaque matin, ils reconnaissent l'état des mulons³⁹ et effectuent régulièrement des observations et des circulations la nuit. Les brigades maritimes sont aussi chargées de la garde et du contrôle des magasins de sel, fermés par un système de doubles clefs, l'une d'elle étant gardée soit au bureau soit au corps de garde.

La façade atlantique compte encore dans les années 1920-1930 de nombreux sites salicoles en activité, dont l'importance varie selon les périodes de récoltes. Au début de la période étudiée, la perception de l'impôt sur sel et sa surveillance constitue la principale ressource et activité des brigades maritimes de l'Ouest. Cependant la situation évolue très rapidement. L'inspection des marais salants absorbant un personnel trop important, la réglementation sur le recouvrement de cet impôt est modifiée suite à un décret du 6 octobre 1926. D'après une circulaire du directeur général, Pierre Chocarne, la méthode repose désormais sur deux principes : « la prise en charge du sel de production et le paiement par les sauniers du droit de consommation sur les quantités livrées directement à la consommation⁴⁰. » Les déclarations au bureau de douane reposent désormais sur ces derniers, qui délivrent eux-mêmes les congés ou les acquit-à-caution pour l'enlèvement des sels que les conducteurs présenteront aux employés des douanes ou des contributions indirectes. Selon ce décret, les préposés peuvent se déplacer, en tout temps, dans l'enceinte des marais salants pour y exercer une surveillance. À partir du 1^{er} janvier 1927, les sauniers acquittent chaque mois un douzième de l'impôt « afférent aux quantités de sels qu'ils ont vendues pour la consommation intérieure pendant l'année précédente⁴¹. » Ils doivent aussi déposer, dans les premiers mois de chaque

³⁷ Emmanuel Brouard, « Le Premier Empire, âge d'or du commerce du sel à Nantes et sur la Loire », *Annales historiques de la Révolution française*, Armand Colin, 2017 p. 38-39

³⁸ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p. 681

³⁹ Tas de sel

⁴⁰ Jean Bordas, *Les directeurs généraux des douanes*, *op. cit.*, p. 412-413

⁴¹ *Annales des Douanes*, année 1926, n°21, p. 350

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

année, une déclaration en double exemplaire de la récolte totale de l'année précédente. Ledit décret présuppose aussi que les sauniers soient en mesure de compter et soient capables de tenir des comptes. Dans un second décret du 6 octobre 1926, le gouvernement introduit des simplifications dans le contrôle des ateliers de salaisons et de repaquage des morues.

L'ensemble de ces décisions relève les douaniers d'un grand nombre de leurs obligations. Les préposés ne sont plus chargés de peser le sel dans les marais et réalisent uniquement des apparitions aléatoires dans les marais et dans les usines de salaison. La promulgation du décret provoque des réactions négatives dans les milieux salicoles, et notamment en Vendée. En novembre 1926, le syndicat des Marais de La Gâchère tient une réunion générale à la mairie d'Olonne, sous la conduite du maire et président Valère Mathé qui propose de protester auprès du gouvernement pour que ces dispositions soient supprimées. Il estime qu'il est impossible que les sauniers paient des droits à l'avance et soient en mesure de tenir une véritable comptabilité « alors que la plupart d'entre eux savent à peine lire et écrire⁴² ». Le syndicat adresse alors directement son ordre du jour au directeur à Nantes [annexe n° 35]. Les sources ne conservent pas la réponse apportée par ce dernier aux demandes qui lui ont été adressées. Durant l'entre-deux-guerres, le ralentissement progressif de la surveillance des marais salants prédit la fin prochaine de l'impôt sur sel. La période où la Baie de Bourgneuf était l'épicentre du commerce international de sel du XIV^e au XVI^e siècle, n'est plus qu'un lointain souvenir.

Enfin sur la façade atlantique, il existe plusieurs cas particuliers de *zones franches*, comme à Guérande, Noirmoutier ou encore à l'Ile-d'Yeu, qui bénéficient d'un régime d'exception établi sous l'Ancien Régime⁴³. Sur la presqu'île guérandaise, la circulation des sels se fait sans formalités dans cette zone, les droits de douanes ne sont perçus qu'à sa sortie soit par la route, soit par voie ferrée dans les gares du Croisic, de Batz ou du Pouliguen⁴⁴. Dans ces deux dernières brigades, deux puis un seul préposé sont présents en permanence au pesoir pour assister le receveur pendant les heures d'ouverture du bureau. En 1926, une décision administrative⁴⁵ avait pourtant admis que les receveurs procèdent seuls au pesage des sels. Toutefois au Pouliguen, l'importance et la fréquence des opérations nécessite la collaboration d'un agent inférieur. Les autres agents surveillant la gare, le pont et le quai, c'est-à-dire les points de sortie de la zone franche, exercent une tâche essentielle, s'assurant que le sel ne sorte

⁴² *La Vendée Républicaine*, 13 novembre 1926, n° 2221, p. 1

⁴³ L'inspecteur des Finances en visite dans la capitainerie de la Baule en 1931 évoque, dans son rapport, un possible édit daté de 1541. AD44, 5 P 12.

⁴⁴ Rapport de tournées de l'inspecteur général des finances, 7 juillet 1934, AD 44, 5 P 12.

⁴⁵ Décision administrative du 8 février 1926.

pas en fraude et que les chargements soient conformes aux constatations réalisées au poids [annexe n° 36] et soient bien accompagnés d'acquets de paiement. Ce régime d'exception est finalement supprimé après-guerre avant la suppression pure et simple de l'impôt sur le sel le 1^{er} janvier 1946.

II. Les particularismes de l'activité douanière sur la façade atlantique

A. Les grands ports de l'Ouest

« Bordeaux et Nantes sont les deux seuls ports importants du littoral, dans le ressort de la quatrième division d'inspection⁴⁶. »

Ces lignes correspondent au constat que tire l'inspecteur général des Finances en tournée dans les services des douanes dans l'Ouest en 1930. Pour autant, Nantes et Bordeaux sont loin d'être comparables sur plusieurs plans. L'organisation des magasins des douanes, l'outillage mécanique des quais, la nature des marchandises présentées à la Douane sont très différents entre ces deux cités portuaires. Les villes de Bordeaux et Nantes ne sont pas les seules rades importantes de la façade atlantique, il existe d'autres structures de moyen ordre notamment dans leurs aires d'influence (Saint-Nazaire ou Donges pour Nantes et Bassens ou Trompeloup pour Bordeaux). On peut aussi citer les bassins de Brest, Lorient (dont la base de Kéroman), la Rochelle et son avant-port de La Pallice, ainsi que Bayonne, qui pour quatre d'entre eux sont aussi des sièges des directions régionales. L'ampleur de ces différents ports se regarde aussi à travers l'analyse des effectifs des douanes, qui y sont nettement plus développés, caractérisant ainsi l'ampleur du commerce maritime. Dans les années 1930, la ville de Bordeaux se classe

⁴⁶ Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

parmi les cinq premiers ports français par le « poids de son mouvement de marchandises⁴⁷. » Sa place dans le classement des ports français importateurs (en tonnage) évolue selon les années : 3^e position en 1930, 4^e en 1931. Cette dernière année, le poids total des importations représente environ 5.8 millions de tonnes soit plus de 5 % du trafic des principaux ports français. Le chiffre du mouvement des marchandises est cependant en forte diminution au début des années 1930. Bordeaux supporte durant les deux premières années de la décennie, avec la ville de Rouen, « les plus gros effets de la crise en France⁴⁸ ». Elle arrive cependant largement devant Nantes (7^e position) qui représente environ 3.1 millions de tonnes de marchandises importées (2,7 %) ⁴⁹.

Tableau 2 : Classement des ports français selon le tonnage des importations et des exportations en 1931

Rang d'importance	Ports	Importations	Pourcentage	Ports	Exportations	Pourcentage
1	Rouen	15 523 567	13,3%	Strasbourg	9 872 865	16,2%
2	Marseille	8 362 165	7,2%	Marseille	3 251 755	5,3%
3	Le Havre	6 072 003	5,2%	Dunkerque	2 178 254	3,6%
4	Bordeaux	5 802 246	5,0%	Bordeaux	1 304 473	2,1%
5	Dunkerque	5 518 399	4,7%	Rouen	737 800	1,2%
6	Strasbourg	5 270 117	4,5%	Le Havre	533 192	0,9%
7	Nantes	3 179 729	2,7%	Nantes	502 659	0,8%
8	Sète	1 925 744	1,6%	Bellegarde	416 700	0,7%
9	La Rochelle-La Pallice	1 743 942	1,5%	Paris	352 594	0,6%
10	Saint-Nazaire	1 266 617	1,1%	Boulogne	271 285	0,4%
	Autres ports	62171236	53%	Autres ports	41610237	68,2%
Totaux		116 835 765	100%		61 031 814	100%

Source : Direction générale des douanes et droits indirects, *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*, tome 1, 1931. Musée national des douanes, France.

⁴⁷ Gérard Canihac, « Le mouvement commercial du port de Bordeaux », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen*. Tome IV, n°3, année 1933, p. 297-372

⁴⁸ *Id.*

⁴⁹ Direction générale des douanes et droits indirects, *Tableau général du commerce de la France avec ses colonies et les puissances étrangères*, tome 1, 1931. Musée national des douanes, France.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Les ports de Nantes et Bordeaux forment un groupe secondaire dans le mouvement des ports français grâce à l'appui de leurs voisins, que l'on peut qualifier de satellites⁵⁰. Parmi ces derniers, la rade de Pauillac (Gironde) est certainement le plus important au point de vue du mouvement de marchandises. Dans l'estuaire de la Loire, le port de Basse-Indre devient dans les années 1920, un moteur de la croissance nantaise⁵¹. Il est aussi important de noter que l'avant-port de La Pallice est juridiquement intégré à celui de La Rochelle pour toutes les données douanières (chiffres cabotage...). À l'inverse Nantes et Saint-Nazaire sont considérés comme deux entités distinctes sur le plan douanier depuis le milieu du XIX^e siècle. En 1932, Bordeaux maintient son 4^e rang des ports français exportateurs et s'élève à la 3^e place des importateurs. Il semble moins touché par la diminution du trafic international contrairement à ses concurrents. Son importance maritime se traduit à la fois sa force commerciale, industrielle mais aussi régionale, cette dernière fonction étant primordiale. Au XX^e siècle, la cité bénéficie aussi de zones plus spacieuses pour le déchargement et le chargement de marchandises lourdes et volumineuses, ce qui permet le désengorgement du cœur de la ville. Leur manutention est aussi simplifiée par l'aménagement d'un outillage professionnel et moderne, à la différence d'autres structures maritimes françaises. Son activité repose en partie sur les échanges avec les colonies françaises, notamment le commerce de bananes par le biais de la compagnie des Chargeurs Réunis. Entre les années 1930-1960, le port de Bordeaux parvient à maintenir « la part de son trafic colonial dans son trafic total⁵² », au moment où celle de Marseille augmente considérablement. Le trafic colonial du port de Nantes et de ses avant-ports s'amplifie tout en restant modeste par rapport aux autres établissements français (Marseille, Sète et Bordeaux). Avec la ville du Havre, Bordeaux est également à l'époque le seul port autonome de France, depuis sa création en 1924⁵³. Ainsi en application d'une loi datée de 1920⁵⁴, la zone portuaire est gérée par un établissement public investi de la personnalité morale. Un conseil d'administration composé de délégués de la chambre de commerce, d'usagers du port, des collectivités locales et de représentants syndicaux. Son directeur est choisi par le ministre des Travaux Publics⁵⁵.

⁵⁰ Gérard Canihac, « Le mouvement commercial du port de Bordeaux », *op. cit.*, p. 297-372

⁵¹ Bruno Marnot, « Le nouveau régime de croissance du commerce extérieur des ports français de la Grande Guerre aux décolonisations », *Histoire, économie & société*, n° 40, 2021, p. 101-122.

⁵² Bruno Marnot, « Un engouement généralisé : les ports français et l'empire de la Grande Guerre aux décolonisations », *Outre-Mers*, n° 414-415, 2022, p. 251-279.

⁵³ Décret du 14 novembre 1924.

⁵⁴ Loi sur l'autonomie des ports du 12 juin 1920.

⁵⁵ Sylvie Guillaume, « Les parlementaires girondins et le port de bordeaux, 1898-1924 », *La vie littorale. Actes du 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques à Nantes en 1999*, n°124, Paris, Éditions du CTHS, 2002 p. 225-238.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Cependant les grands ports du Sud-Ouest français, depuis Nantes jusqu'à Bayonne, subissent un déclassement de longue durée. Selon Brunot Marnot, il s'agit d'un « renversement historique majeur par rapport à la situation prééminente qu'ils occupaient au XVIII^e siècle⁵⁶. » À la fin du XIX^e siècle, leur position excentrée par rapport aux structures de la façade du Nord-Ouest, place les ports de Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle-La Pallice, Bordeaux et Bayonne en périphérie du commerce international qui s'opère en « marge de l'Atlantique Nord⁵⁷ », alors l'espace maritime le plus dynamique au monde. Ces derniers souffrent également de leur implantation territoriale soit en fond d'estuaire pour Nantes, Bordeaux et Bayonne, soit en fond de baie comme à La Rochelle. Ces établissements peinent alors à recevoir les bâtiments de très grands tonnages. Cette situation particulière explique « les mises en service de Saint-Nazaire en 1857 et de La Pallice en 1890⁵⁸. » Leur ouverture est suivie d'une augmentation notable du trafic maritime, confirmant la justesse des décisions prises par les protagonistes locaux à l'initiative de ces projets. Après la Première Guerre mondiale, les établissements de l'ouest atlantique, à l'exception des ports bretons, présentent un taux de croissance moyen en longue durée nettement inférieurs à leurs concurrents. Ces derniers s'insèrent « dans le commerce international en se spécialisant sur les marchés méridionaux du globe, ainsi que ceux de l'Europe du sud et centrale.⁵⁹ » Parmi eux, seul l'avant-port de Saint-Nazaire fait exception en affichant un taux de croissance négatif entre la Grande Guerre et les années 1960⁶⁰.

1) Les activités commerciales des ports de l'Atlantique

Les cartes postales et gravures anciennes éditées depuis le milieu du XIX^e siècle, représentent les quais de ces principaux ports de la façade atlantique recouvert d'un nombre remarquable de marchandises, situation qui nécessite une surveillance accrue de la part de l'administration des douanes. Dans les grands ports français, il existe de nombreux hangars fréquemment construits par les chambres de commerce et exploités par les compagnies maritimes de commerce. Dans ces structures, aussi qualifiées de tentes par l'administration, le service douanier exerce une surveillance des marchandises en consigne, de l'écor et de

⁵⁶ Bruno Marnot, « Les ports français et la mondialisation au XIX^e siècle ou l'émergence de trois modèles de croissance régionaux », *Monde(s). Histoire, espaces, relations*, n° 2, 2014, p. 195-222.

⁵⁷ *Id.*

⁵⁸ *Id.*

⁵⁹ Bruno Marnot, « Le nouveau régime de croissance du commerce extérieur... », *op. cit.*, p. 101-122.

⁶⁰ *Id.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

l'enlèvement des colis déconsignés. La gestion doit normalement être confiée à un sous-officier ou un officier, impératif qui dans la pratique n'est pas toujours respectée. Il est fréquent qu'un simple préposé ait sous sa seule responsabilité un hangar. Lorsque l'importance de ces hangars nécessitent l'emploi de plusieurs agents, un chef de tente est désigné. La mission de ce dernier est de contrôler toutes les opérations qui s'accomplissent sous sa tente et sur les terre-pleins avoisinants. Il est chargé de diriger le personnel placé sous ses ordres à la fois pour la surveillance des marchandises et pour l'écor et l'escorte⁶¹.



Figure 12 : Nantes. Le déchargement du sucre sur les quais, début du XX^e siècle, 9 Fi 1855 © Archives de Nantes.

**Un douanier se tient au centre de l'image, dans un uniforme à double rangée.*

Dans son rapport sur les conditions et l'exécution des services d'écor, l'inspecteur des Finances livre une description méthodique de l'organisation du port de Nantes en 1930. Selon lui, les quais sont encombrés, l'outillage mécanique est peu développé et les tentes sont

⁶¹ Direction générale des douanes, *Douane du Havre : Carnet de consignes des agents du service des brigades*, Paris, France, Imprimerie Nationale, 1928, p. 45-47

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

anciennes, basses, trop petites et mal éclairées⁶². Parmi ces dernières, l'administration des douanes loue à bail deux magasins situés dans la maison dite Chaurand sur le quai de la Fosse, pour remiser les ustensiles de visite (poids, chariot...)⁶³. Le service douanier est aussi amené à étendre son action dans les tentes n°2 et 3 situées quai de la Fosse, chacune organisée en deux pièces, l'une pour le vérificateur, l'autre pour les préposés. Le premier bâtiment est une construction en forme de chalet, le deuxième est une travée de 40 mètres situé dans un hangar⁶⁴. Des douaniers nantais sont aussi détachés dans la tente n°5 aussi appelé bureau de la gare maritime, un édifice en bois de deux pièces situé dans un hangar quai Saint-Louis, construit par la chambre de commerce de Nantes. Ce dernier a été aménagé et cédé par la Compagnie Générale Transatlantique (aussi surnommée Transat) en 1907. L'inspecteur des Finances poursuit son exposé avec la présentation des deux hangars modernes installés sur le quai Wilson par la compagnie de commerce. Ces derniers très spacieux et bien outillés ne sont malheureusement pas équipés de barrières mobiles pour séparer marchandises d'entrée et de sortie. À Nantes, il regrette aussi que l'écor pour le dénombrement des marchandises s'effectue dans l'enceinte des tentes et non directement au déchargement des marchandises. Il s'agit cependant d'une situation que connaissent bien plusieurs ports français. Selon l'agent, il en résulte de nombreuses lacunes ; ainsi en juillet 1930, quinze colis avait pu être enlevés du hangar n°3 en plein jour, sans déclaration et « sans que l'attention du service fût éveillée⁶⁵. »

Dans les années 1930, les douaniers en poste à Nantes semblent travailler dans des conditions parfois pénibles, le trafic du port étant de surcroît très irrégulier. Les agents d'écor s'acquittent de leur tâche dans un esprit routinier⁶⁶. Pour éviter ces effets néfastes, le directeur régional envisage de réunir dans un recueil, mis à la disposition des douaniers, l'organisation et les instructions douanières propres aux différents services nantais. Cet opuscule serait inspiré des carnets en usage à Marseille et à Bordeaux, mais aussi au Havre⁶⁷. Durant cette période, l'entrepôt réel des sucres (en provenance de la Réunion par exemple) constitue la plus grande partie de la surveillance des services douaniers de l'ancienne commune de Chantenay (actuellement rattachée à celle de Nantes). Les employés sont chargés de la reconnaissance et des pesées règlementaire⁶⁸. À Saint-Nazaire, avant-port de Nantes en embouchure de la Basse-

⁶² Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

⁶³ Magasin des ustensiles de visite, 1924. AD 44, 5 P 201.

⁶⁴ *Id.*

⁶⁵ Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

⁶⁶ *Id.*

⁶⁷ Aucune trace n'a pu être trouvée sur un tel recueil sur le service douanier dans le port de Bordeaux.

⁶⁸ Rapport des vérifications de l'inspecteur des Finances dans la direction de Nantes, 20 juillet 1934, AD 44, 5 P 12.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Loire, l'activité douanière se concentre particulièrement sur la construction d'un grand nombre de paquebots depuis les chantiers du Penhoët (actes de jaugeage et de francisation). Parmi les navires célèbres conçus en Loire-Inférieure, on peut citer le *Normandie*. Le directeur régional assiste d'ailleurs à son lancement, le 29 octobre 1932⁶⁹. Le port nazairien est lui-aussi doté de structures importantes pour le service d'écor. Dans les années 1930, une tente (n°1) exclusivement réservée aux opérations pratiquées dans l'enceinte de la Compagnie Générale Transatlantique. Cependant, le travail des sous-officiers y est réduit au minimum en raison du « marasme persistant du trafic local⁷⁰ ». Dans l'enceinte de la tente de la gare, les autres douaniers surveillent les transactions s'exécutant dans le reste du port. Ces deux structures sont dirigées par un sous-brigadier placé sous l'autorité du vérificateur et le contrôle immédiat du lieutenant.

Concernant la ville de Bordeaux, l'inspecteur des Finances évoque une organisation bien différente de celle de Nantes. Les quais sont notamment plus dégagés en 1930. Le port a subi d'importantes transformations, dans les années 1920-1930, d'une « extrême nécessité » selon *L'activité Girondine*. De ce fait, la tâche des agents des brigades a augmenté et la construction de nouveaux hangars plus vastes et disposés de façon différente a entraîné une surveillance plus étendue. Les agents doivent aussi s'adapter aux arrivées régulières des paquebots de voyageurs⁷¹. En 1930, neuf nouveaux hangars voient le jour sur le port autonome de Bordeaux. Ces derniers sont disposés sur deux vastes étages et quatre écoreurs y travaillent en permanence. À cette même date, le directeur régional propose la création d'emplois de sous-brigadiers – un pour chaque tente – car un espace si vaste ne pourrait être confié à un agent non gradé. Ce dernier ne peut pas avoir l'autorité nécessaire sur ses camarades ni sur les représentants du commerce. Dans le port, l'emploi de chef de tente était alors souvent confié à un simple préposé⁷². Dans les années 1930, le service d'écor peut s'appuyer sur un outillage perfectionné et jouir de magasins modernes et spacieux. Ainsi, il est possible d'établir une séparation entre les produits d'importation et ceux d'exportation, par l'utilisation de barrières amovibles ou des étages des hangars⁷³. Il existe aussi dans cette localité une brigade dite « Bordeaux-docks⁷⁴ » au sein de laquelle les agents exercent une surveillance soutenue des marchandises entreposées, de l'enlèvement des colis déconsignés – par wagons notamment –

⁶⁹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 29 novembre 1932, AD 44, 5 P 13.

⁷⁰ Lettre du lieutenant à Saint-Nazaire à son capitaine, 19 février 1934, AD 44, 5 P 13.

⁷¹ *L'Activité Girondine*, n°14, mars-avril 1932, p. 3

⁷² Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

⁷³ *Id.*

⁷⁴ Le terme docks désigne à la fois les bassins, les quais, les installations et les hangars.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

et assistent le plus régulièrement possible à leur vérification. Depuis le XIX^e siècle, l'administration a attribué des emplois aux douaniers dans l'entrepôt Lainé. Ce magasin de denrées coloniales, construit en 1824, se situe à la limite du quartier des Chartrons. Sa fonction est de réceptionner et de stocker les marchandises sous douanes produites dans les colonies et réexpédiées dans l'Europe du Nord (sucre, café, cacao, vanille, coton, etc.). Au cours du XX^e siècle, il est toutefois concurrencé par les nouvelles installations portuaires des bords de la Garonne.

La ville de Bordeaux peut aussi compter sur d'importants satellites comme Le Verdon, Blaye – considéré comme un port de déstassement – ou encore Bassens. Cette commune doit beaucoup à la présence américaine dans la région, qui permet son développement avec la construction des premiers quais en 1915. Elle devient notamment, pendant la Première Guerre mondiale, plaque tournante de la *Motor transport cops* pour la livraison des véhicules militaires importées des États-Unis. Le port le plus important dans cette sphère d'influence est sans conteste celui de Pauillac qui accueille, depuis la fin du XIX^e siècle, les premières lignes de messageries maritimes de la compagnie transatlantique. Cette dernière, grâce à la construction d'appontements appelés plus communément wharf⁷⁵, au nord de la ville à Trompeloup, permet à la ville d'accueillir des navires de fort tonnage. Cette jetée est composée de deux parties, la première abrite une voie ferrée et la seconde est le point d'accostage des vapeurs. Ces derniers chargent ou déchargent leurs marchandises d'un côté du wharf. Sur l'autre versant, sont amarrés des docks et un atelier de réparation flottants. Les produits débarqués sont de natures très variées, les fûts de rhum placés sur les plateformes représentent cependant les plus grandes quantités de denrées importées. Les fûts de vin constituent indéniablement les principales marchandises exportées. Dans les années 1930, un douanier de faction la nuit à Trompeloup doit se tenir à l'entrée de cette jetée et faire une circulation toutes les heures pour surveiller les bateaux amarrés ainsi que ceux qui pourraient accoster et subtiliser des cargaisons déposées sur l'appontement⁷⁶.

Dans les ports de Bordeaux et de Nantes, il n'existe cependant pas de bureau d'écrou dans tous les hangars, des agents y sont simplement détachés chaque jour. Une telle création fait partie des requêtes formulées par les sections syndicales des brigades de Bordeaux et Bassens en 1931. L'accès à une pièce fermée permettait aux agents de déposer leurs dossiers, déclarations et manifestes. Les représentants syndicaux de Bassens citent l'exemple d'un

⁷⁵ Appontement formant une jetée.

⁷⁶ Lettre du lieutenant à Pauillac, 4 avril 1930. AD 33, 1992_111_1, dossier du contrôleur des douanes Jean Lasserre.

écoreur en possession de nombreux dossiers et qui n'a à sa disposition qu'une simple guérite pour réaliser sa besogne⁷⁷.

2) L'activité industrielle dans les grands ports de la façade atlantique

Durant l'entre-deux-guerres, les grands ports de la façade atlantique se caractérisent aussi par la puissance de leurs activités industrielles. Au XIX^e siècle, le renouveau industriel est surtout sensible dans ces régions de France. La ville de Bayonne, par exemple, sort d'une longue période de léthargie pour devenir un port industriel à la fin du XIX^e siècle grâce à l'implantation des forges de l'Adour à Tarnos et Boucau. Des usines diverses s'installent à proximité des structures portuaires pour bénéficier d'un débouché maritime important. En 1924, la minoterie des grands moulins de Paris s'installe à Bordeaux, choisissant une position stratégique entre le port et la voie ferrée. Dans cet établissement sont préparés les farines de céréales destinées au commerce. Elles sont vendues à la fois dans la commune pour les fabrications de pâtes par exemple, mais aussi en direction des colonies d'Afrique occidentale et d'Indochine⁷⁸. Dans cette usine, l'administration des douanes a détaché trois agents issus du service des brigades, à titre remboursable. Ils sont chargés du travail intérieur de l'établissement : écor, escortes, surveillance, tenue des écritures, etc... Cependant le trafic de l'usine et en conséquence le travail des douaniers a sensiblement diminué, dans les années 1930, à cause de la crise économique. Les agents sont la plupart du temps inoccupés et ont même été trouvés en 1934 en train de jouer aux cartes par l'inspecteur à Bordeaux⁷⁹.

Les installations destinées au raffinage du pétrole se multiplient sur le sol français à partir de la fin des années 1920. À la fin de la Première Guerre mondiale, la seule ressource en France métropolitaine est l'exploitation de Pechelbronn en Alsace⁸⁰. En 1928, la modification des conditions économiques du raffinage va permettre le développement de centres pétroliers autour des grands ports atlantiques. La loi du 16 mars 1928 fixe le régime douanier des produits pétroliers bruts, de ses dérivés et résidus, et celle du 30 mars, les conditions auxquelles sont

⁷⁷ *L'activité girondine*, n°12, novembre-décembre 1931, p. 3.

⁷⁸ Notice sur la minoterie dite les Grands Moulins de Paris-Usine de Bordeaux. IA00136175, Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel.

⁷⁹ Lettres du lieutenant à Bordeaux-Bastide à son capitaine, 29 novembre 1934 ; de l'inspecteur divisionnaire au directeur à Bordeaux, 1^{er} décembre 1934. Musée national des douanes, France, 2 A 889.

⁸⁰ Gérard Emptoz, « L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières étapes de la raffinerie de Donges », *Cahiers François Viète*, n°5, 2003, p. 85-94.

soumis leur importation placée sous l'autorité de l'État. Cette nouvelle organisation de l'industrie de raffinage en France compense le déclin d'une autre contribution directe, l'impôt sur le sel. Dans les petites agglomérations maritimes de la façade atlantique, les douaniers passent de la surveillance accrue des marais salants à celle des dépôts spéciaux d'avitaillement dont la construction se multiplie⁸¹. Un décret daté du 29 juillet 1928 fixe les conditions d'exécution de la loi du 16 mars, notamment pour le contrôle de l'authenticité des huiles brutes. Ces dernières sont désormais admises à condition d'être assorties d'un certificat « d'une autorité technique locale du pays d'extraction⁸² » et accompagnées de trois échantillons scellés. L'un d'eux est saisi par le service des douanes à l'arrivée de ces hydrocarbures en France, qu'il expédie ensuite aux laboratoires régionaux des Finances. Les deux textes de 1928 confient aux administrations des douanes et des contributions indirectes le contrôle des établissements soumis aux réglementations. Dans les faits, la Douane assure seule cette surveillance dans les années 1930.

Après les lois de 1928, deux sociétés pétrolières s'installent dans le petit port de Donges, seul site de la Basse-Loire qui semble favorable au bon fonctionnement de cette industrie. En 1931, la « société des consommateurs de pétrole », entreprise regroupant compagnies de navigation et de chemins de fer, inaugure sa première usine chargée notamment du traitement des huiles minérales étrangères. Elle se situe entre la voie de chemin de fer et le port de Donges. En 1933, la construction de la seconde usine débute en bordure de la Loire et de la voie ferrée pour le compte de la « compagnie de Pechelbronn-Ouest ». Il s'agit du transfert d'installations qui avaient été projetées à Brest en 1930, mais finalement abandonnées car la ville était trop éloignée. Elle est contiguë à l'établissement des consommateurs de pétrole et une coopération va rapidement se nouer entre les deux compagnies, qui atteignent finalement une « complémentarité technique et commerciale⁸³ ». Les pétroles sont importés des États-Unis, d'Amérique du Sud mais surtout du Moyen-Orient. Ces deux raffineries apportent au secteur de la Basse-Loire un regain exceptionnel d'activité industrielle. La fonction du port de Donges est désormais exclusivement tournée vers le ravitaillement des usines. Il est aujourd'hui le dernier port pétrolier de la façade atlantique. À la fin des années 1930, il forme un ensemble important avec Saint-Nazaire et Nantes. Les installations sont presque totalement détruites du

⁸¹ Le SAEF conserve une importante collection de documents d'archives relatifs à l'ouverture et au fonctionnement de ces dépôts dans toutes la France. B-0060123/1 – B-0060159/1.

⁸² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 139

⁸³ Gérard Emptoz, « L'industrie pétrolière en Basse-Loire... », *op. cit.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

fait des bombardements de la région nazairienne pendant la Seconde Guerre mondiale. Leur reconstruction débute en 1946 grâce au plan Monnet.

Le département de la Gironde, grâce à l'installation de plusieurs établissements, est l'un des trois grands complexes pétroliers durant l'entre-deux-guerres. Il existe notamment deux usines à Cavernes (Deustch de la Meurthe) et Blaye (Desmarais frères, en bordure de la Gironde). En 1930, la Société des raffineries pétrole de la Gironde tout juste créée, exploite une usine à Ambès, au lieu-dit « Bec » au confluent de la Garonne et de la Dordogne. À cette même date, le préfet autorise le port autonome de Bordeaux à exploiter un dépôt public d'hydrocarbures qui est une extension de la raffinerie pour le stockage et la distribution des produits. Ces constructions sont finalement détruites en 1940 puis en 1944, avant d'être relevées à partir de 1946. En 1931, une raffinerie est édiflée à Pauillac (Trompeloup) sur l'emplacement d'un ancien entrepôt pétrolier par la société des « Pétroles Jupiter ». Les brigades de Trompeloup, du Bec d'Ambès et de Furt sont placées sous les ordres d'un inspecteur principal aux pétroles. Ce dernier contrôle aussi les postes de Pauillac, Bassens et Blaye, en ce qui concerne l'exercice du service douanier aux entrepôts des huiles minérales⁸⁴.

La construction de ces différentes raffineries dans l'Ouest de la France offre de nouveaux débouchés au service des douanes, à une époque où le contrôle du sel ne mobilise plus beaucoup de personnel dans ces régions. L'administration va alors créer plusieurs recettes des douanes ainsi que des postes subventionnés où les agents travaillent uniquement pour le compte des sociétés. Le bureau de Donges-raffinerie voit notamment le jour en 1932 pour traiter les formalités douanières relatives à l'usine des consommateurs de pétrole ainsi qu'aux produits sortant de l'entrepôt qu'ils ont aménagé dans leur enceinte. Le receveur doit aussi assurer le dédouanement d'autres marchandises débarquées dans le port, comme le goudron minéral pour la société chimique de la Gironde⁸⁵. Les établissements doivent aussi obligatoirement faire construire des locaux pour le service des douanes (bureaux, etc...) ainsi que des logements pour héberger les gardes-magasins et les préposés dans les cités ouvrières. En 1932, à Donges toujours, les propriétaires de la raffinerie n'ont fait construire qu'une seule maison d'habitation à usage de bureau et de logement pour le receveur. Le directeur à Nantes doit alors intervenir auprès du directeur et de l'ingénieur chargé de diriger les travaux pour la construction rapide d'une deuxième demeure pour le préposé-visiteur⁸⁶.

⁸⁴ *Annuaire des douanes pour l'année 1934*, Poitiers, Librairie administrative P. Oudin, 1934, direction de Bordeaux, p 35.

⁸⁵ Rapport des vérifications de l'inspecteur des Finances à Donges, 28 juin 1934, AD 44, 5 P 12.

⁸⁶ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Donges, 23 juin 1932, AD 44, 5 P 13.

B. La navigation et le tourisme international

La période d'entre-deux-guerres se caractérise aussi par un âge d'or du transport maritime de voyageurs⁸⁷. Un tourisme de croisière se développe de plus en plus, sur des paquebots, véritables villes flottantes qui permettent la traversée de l'Atlantique depuis les grands ports de l'Ouest notamment. Quatre compagnies maritimes ont le monopole de ces voyages : la Compagnie Générale Transatlantique ; les Messageries Maritimes Françaises⁸⁸ ; la Compagnie des Chargeurs Réunis et la dernière-née la Compagnie Sud-Atlantique. Elles choisissent régulièrement les chantiers navals français, comme ceux de Penhoët (Saint-Nazaire), pour construire ces navires imposants. Pour recevoir ces derniers, de nouvelles structures sont édifiées dans les ports de la façade atlantique, parmi lesquelles des gares maritimes. Ces dernières souvent desservies directement par des lignes à grandes vitesses grâce à leurs voies ferrées, offrent aux voyageurs un lieu d'accueil. Dès leur arrivée en gare, ils sont dirigés vers des locaux suivant leurs classes pour réaliser les formalités nécessaires et peuvent ensuite embarquer. Dans ces structures, le service des douanes assure ses fonctions dans une salle de visite pour le contrôle des bagages. À la descente des paquebots, les passagers et l'équipage doivent s'y rendre pour accomplir les formalités douanières. Des môles d'escales sont aussi bâtis pour l'accostage des paquebots, comme à La Pallice qui peut accueillir à la fin des années 1930 les navires de 22 000 tonnes appartenant à la ligne sud-américaine. Sur la façade atlantique, le plus édifiant est certainement celui du Verdon dont les travaux débutent en 1929. L'inauguration a lieu en juillet 1933 avec la venue du « Champlain », qui fait escale pour débarquer des pèlerins se rendant à Lourdes. Ce môle est construit dans un style art-déco, très moderne comme en témoigne l'intérieur du hall des douanes. En 1932, la section girondine du SNDA, décrit cependant la pagaille qui semble régner dans une gare maritime qu'elle ne

⁸⁷ Sur l'histoire des lignes transatlantiques se référer à Antoine Resche, *L'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par les compagnies françaises et britanniques (1890-1940)*, thèse sous la direction de Michel Catala et Bruno Marnot, Nantes, Nantes Université, 2016, 853 p.

⁸⁸ Sur l'histoire des messageries maritimes françaises : Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *La Compagnie de navigation française des messageries maritimes de 1851 à 1914 : entreprise de transport et service public*, thèse sous la direction de Dominique Barjot, 2002, Paris, Université Paris 4, 839 p. ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « La croisière : du luxe au demi-luxe. Le cas des messageries maritimes (1850-1960) », *Entreprises et histoire*, n°46, 2007, p. 34-55.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

nomme pas précisément. Elle critique les va et vient constants des personnes étrangères, mais munies de cartes attribuées par la compagnie de voyage, dans la salle de visite⁸⁹.

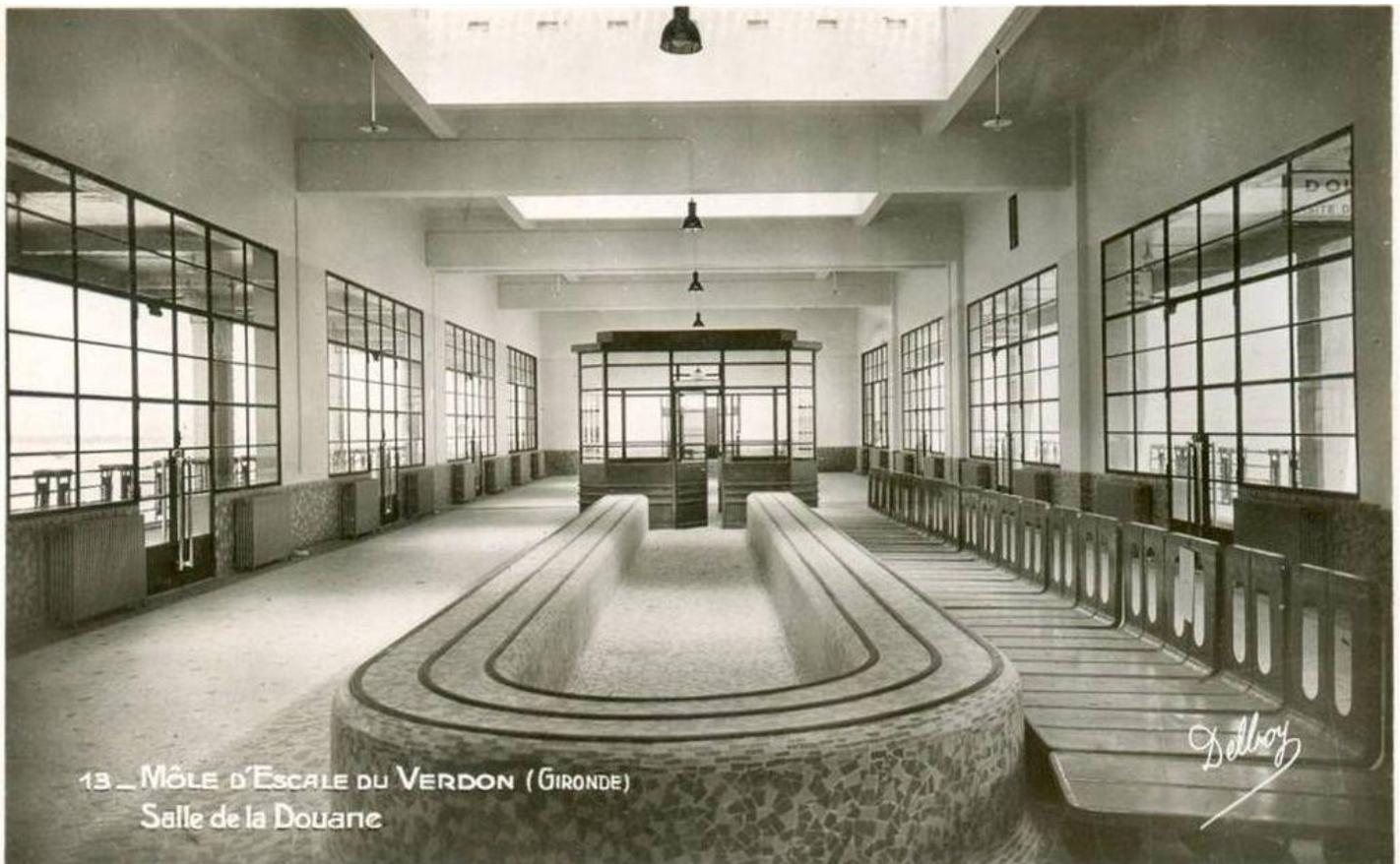


Figure 13 : Salle de la douane dans le môle d'escale du Verdon © beagege33.wordpress.com

Dans les ports et gares maritimes visités par les paquebots de croisière, le service des douanes est chargé de la visite des passagers et des bagages, ainsi que du contrôle des colis postaux soumis à des formalités. Les agents des brigades opèrent comme auxiliaires des agents de visite et procèdent aux contrôles prescrits par le vérificateur, soit dans les bagages qui doivent être étiquetés, soit sur les personnes lorsque les circonstances le justifient. La Douane doit veiller à ce qu'aucun voyageur ou colis n'échappe au contrôle et qu'il ne soit effectué aucune soustraction ou substitution dans les valises soumises à la visite. Les agents ne doivent laisser sortir aucun bagage qui ne soit pas revêtu de la marque indiquant qu'il a été visité. Enfin, ils ont l'obligation de signaler à l'autorité supérieure tout incident ou manœuvre de fraude. À

⁸⁹ *L'Activité Girondine*, n°14, mars-avril 1932, p. 3

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

l'arrivée d'un paquebot chaque douanier a un poste bien précis : pointage des bagages en transit ou postaux, un à la salle de visite... Les agents des bureaux des douanes sont en communications régulières avec les compagnies et agences de voyage, en particulier lorsqu'elles s'occupent de groupes. En 1924, l'agence irlandaise « Thos, Cook & Son, Ltd⁹⁰ » demande à l'inspecteur des douanes à Pauillac toutes les facilités possibles pour la visite des près de 800 pèlerins [annexe n° 37]. Ces derniers débarquant par le paquebot *Chicago*, de la Compagnie Générale Transatlantique, doivent monter rapidement dans un train spécial pour Lourdes. La compagnie assure aussi que chaque voyageur dispose déjà d'étiquettes spéciales pour les bagages et fournit d'ailleurs un spécimen pour l'administration⁹¹. Dans de très rares cas, le service des douanes peut réaliser une visite à corps, à savoir une fouille corporelle des individus. Les voyageurs n'y sont soumis que s'il y a de très fortes présomptions dues par exemple à leur apparence (ampleur anormale des vêtements, attitudes embarrassées...). Elle doit être normalement réalisée au bureau des douanes ou dans ses annexes (corps de garde par exemple). Tout individu qui s'y refuse fait alors opposition à l'exercice des fonctions des douanes, et peut être traduit devant la justice. Les femmes ne doivent habituellement être fouillées que par des personnes de leur sexe, c'est alors la fonction des dames-visiteuses lorsqu'elles sont présentes dans ces bureaux. La section girondine du SNDA réclame cependant en 1932 l'installation d'une cabine spéciale pour la visite à corps « du sexe faible⁹² » dans l'agglomération bordelaise. Elle ajoute que les femmes sont dispensées des exigences que les hommes connaissent, alors qu'elles figurent en bonne place du « palmarès dans le trafic de la fraude ».

Le contrôle sévère que le service des douanes exerce sur les passagers et l'équipage des paquebots, conduit les agents à réaliser des saisies, comme en témoignent *Les Annales des douanes* :

Contrebande – Résultats de service – Le 29 octobre [1932], à 20 h. 30, MM. Denié et Le Brech, préposés à Saint-Nazaire, ont, au cours de leur service, appréhendé un individu qui, descendant du paquebot *Ile-de-France*, avait été trouvé porteur d'un appareil de T.S.F. et de 10 kg. d'opium. Le délinquant a été écroué et ses marchandises ont été saisies⁹³.

⁹⁰ Ancêtre de l'agence de voyage Thomas Cook.

⁹¹ Lettre de l'agence Thos, Cook & Son, Ltd adressée au lieutenant des douanes à Pauillac. Musée national des douanes, France, 2 B 23.

⁹² *L'Activité Girondine*, n°14, mars-avril 1932, p. 3

⁹³ *Annales des douanes*, n°45, 10 novembre 1932, p. 827

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Les douaniers, symbolisant la première image que les voyageurs se font de la France, sont tenus à un ensemble de règles strictes dans l'exercice de leurs fonctions [annexe n° 38]. A la fin des années 1930, la direction générale insiste clairement sur ce principe : « c'est souvent au contact du simple douanier que, aujourd'hui, les voyageurs jugent du visage de la France, de l'accueil qu'elle réserve aux étrangers⁹⁴. » Les agents doivent surveiller leur conduite et leur discipline dans leurs relations avec les touristes⁹⁵. Ils doivent refuser toute gratification ou cadeau de la part de ces derniers et ne pas monter dans les paquebots ni s'y restaurer. La toilette doit obligatoirement être soignée, chaque douanier doit être en uniforme, soit en kaki ou en tenue de drap. Une note datée de 1931, rappelle aux employés de la direction de Bordeaux qui participent à un service d'arrivée ou de départ d'un paquebot doivent tous, gradés compris, arborer une tenue identique. Cette disposition est commentée et critiquée par la section girondine du SNDA. Ses représentants syndicaux s'interrogent sur l'intérêt d'arborer une mise en plis commune considérant que « les agents ne sont pas rassemblés sur deux rangs, prêts à rendre les honneurs à tel ou tel "agent supérieur de la compagnie", mais ils sont là pour être occupés chacun à un poste de travail différents, l'un au pointage des bagages en transit, postaux, l'autre à la sortie de la salle de visite⁹⁶ ». Ils ajoutent qu'il est difficile de se vêtir de la même manière sous la chaleur en plein été. En 1935, le directeur à Nantes réprovoque le « laissez aller intolérable » qui sévit dans la brigade de Saint-Nazaire. Il doit alors rappeler à l'ordre ses subordonnés sur l'intérêt attaché à la tenue des agents chargés de la visite des voyageurs, quel que soit leur grade qui doit impérativement soit être correcte et soignée⁹⁷.

La tâche exercée par les douaniers chargés du service des passagers à l'arrivée des paquebots semble pénible, lorsque l'on explore les colonnes de *L'Activité Girondine* [annexe n° 39]. C'est principalement l'escorte des trains de marchandises en direction de Pauillac-Trompeloup qui cristallise la plus grande partie des critiques de la branche girondine du SNDA. Les règles de ces détachements d'agents envoyés à Trompeloup pour surveiller et contrôler, durant 24 heures, les wagons amarrés au wharf, ont été déterminées au début du XX^e siècle⁹⁸. En 1911, le groupe girondin de l'union générale des agents du service actif – ancêtre du syndicat – avait déjà sollicité une indemnité annuelle de 150 francs pour les frais de détachement⁹⁹. Dans

⁹⁴ SAEF, B-0033447/1 : Organisation et fonctionnement du ministère des finances, douanes (1918-1943)

⁹⁵ Note n°6462 du 16 décembre 1937 sur la visite des voyageurs et des marchandises.

⁹⁶ *L'Activité Girondine*, n°10, 1^{er} août 1931, p. 1.

⁹⁷ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 22 juin 1935, AD 44, 5 P 13

⁹⁸ Organisation du service à Trompeloup fixée par le capitaine à Pauillac, 7 avril 1900. Musée national des douanes, France, 2 B 23.

⁹⁹ *Id.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

les années 1930, en prenant l'exemple du séjour à Pauillac du paquebot *L'Atlantique*¹⁰⁰, les auteurs de *L'Activité Girondine* décrivent les voyages des douaniers d'escorte depuis le quai Carnot à Bordeaux vers Pauillac à bord de wagons à bestiaux, alors que les voyageurs sont transportés avec tout le confort par les compagnies maritimes. Durant un service de 17h30 (23 heures en comptant le retour à poste) les employés n'ont pas l'occasion de s'asseoir ou de se reposer convenablement. Les représentants syndicaux réclament à la Compagnie des Chargeurs Réunis (seule nommément visée dans l'un des articles), de demander à la Compagnie du Midi, qu'un wagon de voyageurs soit amarré au convoi ou qu'au moins l'agent puisse disposer d'un siège convenable¹⁰¹.

Le fonctionnement des lignes de paquebots de croisière, à l'image de celle touchant La Pallice¹⁰², est suspendu à partir du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. La navigation internationale n'est pas la seule forme de tourisme que connaît la France durant l'entre-deux-guerres. L'arrivée de voyageurs se réalise par voie terrestre grâce au développement de l'automobile, mais se réalise aussi de plus en plus depuis les différents aérodromes. Pour la façade atlantique, ces configurations ne concernant presque exclusivement que les services douaniers dans le Pays Basque, elles sont développées ci-après.

C. Le Pays Basque : un cas particulier

La figure du « bon contrebandier » qui s'adonne à la fraude par nécessité ou par goût d'un « sport » national, fait intégralement partie de la mythologie basque. Elle a été abondamment alimentée par la transmission orale de récits remarquables mais aussi par la plume d'écrivains romantiques, comme celle de Pierre Loti. De son vrai nom Julien Viaud, Loti est nommé en 1891 commandant du *Javelot*, une canonnière près d'Hendaye. De son séjour dans les Basses-Pyrénées, est née une passion pour le Pays Basque. C'est dans celle-ci qu'il puise son inspiration pour son nouveau roman *Ramuntcho*, paru en 1897. Derrière la figure du héros amoureux qui prête son nom au récit, l'auteur dresse le portrait exotique d'une région dont les habitants dansent, jouent à la pelote basque et s'adonnent régulièrement à la

¹⁰⁰ Navire de la Compagnie Sud Atlantique construit sur les chantiers du Penhoët, à Saint-Nazaire. Il jaugeait 42 500 tonneaux et pouvait embarquer environ 1200 passagers. Il accoste à Pauillac en septembre 1931, pour réaliser sa première traversée, Bordeaux-Rio de Janeiro. Il permettrait de faire Bordeaux-Buenos Aires aller-retour en 30 jours, escales comprises. Il est ravagé par les flammes à l'Ouest de Guernesey en 1933.

¹⁰¹ « Nos protestations... », *L'Activité Girondine*, n°12, novembre-décembre 1931, p. 3.

¹⁰² Appréciation du directeur à La Rochelle sur la contrebande de l'année 1940. AD 17, 5 P 2804.

contrebande. Cette œuvre contribue à donner à ces fraudeurs une image certes rude mais surtout captivante et attachante¹⁰³. De nombreuses communes basques, en France et Espagne, perpétuent encore aujourd'hui cette mythologie, en organisant des balades touristiques sur la « route des contrebandiers ». Dans le Pays Basque intérieur la commune de Sare, renommée *Etchezar* par Pierre Loti, est un haut lieu de la contrebande grâce à sa position géographique. Sa frontière avec l'Espagne parcourt près de trente-six kilomètres. Après la Seconde Guerre mondiale, son édile Paul Dutournier¹⁰⁴ était surnommé « maire des contrebandiers ». Il comptait d'ailleurs parmi les figurants de la deuxième adaptation cinématographique de *Ramuntcho* par René Barbéris, tourné à Sare en 1937¹⁰⁵.

L'étude des services douaniers et de ses employés dans le Pays Basque souffre de l'absence mais surtout d'un manque d'accès à de multiples sources, en raison notamment d'un blocage sanitaire de la cote 5 P aux archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (pôle de Pau). Cet état des choses nous a conduit à analyser un petit échantillon décontaminé de documents d'archives, travail qui s'est montré peu concluant. Cette lacune est cependant compensée par l'examen des sources restantes mais surtout de la presse régionale. La zone géographique étudiée dans cette thèse fait du Pays Basque un cas particulier, car il s'agit de la seule direction – sur les cinq circonscriptions atlantiques – à avoir à la fois une frontière terrestre internationale et une façade maritime. Il a été décidé d'arrêter l'examen géographique au pont international de Béhobie car au-delà de ce point l'activité n'est plus celle d'une frontière maritime, mais terrestre.

La direction des douanes de Bayonne s'étend sur le département des Basses-Pyrénées et sur une partie de celui des Landes – le nord du département dépendant alors de celle de Bordeaux. Le premier acte faisant des « monts Pyrénées » la frontière entre l'Espagne et la France est le Traité de Pyrénées signé le 7 novembre 1659. Sa délimitation ne sera pas rigoureusement préservée. Pour la partie des Basses-Pyrénées, analysée dans cette étude, le trace de la frontière physique est établi par le traité de Bayonne, conclu le 2 décembre 1856. Il détermine la limite entre les deux pays de l'embouchure de la Bidassoa jusqu'au point où confinent le département français et les provinces espagnoles de l'Aragon et la Navarre, à savoir la Table des Trois Rois. La démarcation entre les deux territoires est matérialisée par plus de 200 bornes, dont la première se situe aux abords de la rivière entre la commune de Biriadou

¹⁰³ Michel Boyé, « La contrebande au temps de *Ramuntcho*, d'après les archives douanières », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 19, 1998.

¹⁰⁴ Maire entre 1947 et 1971, puis de 1977 à 1983.

¹⁰⁵ Pierre-Jean Brassac, *Histoires de la contrebande dans les Pyrénées*, Pau, Cairn, 2022, p. 85-87

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

(France) et celle de Bera-Vero de Bidassoa (Espagne), mais aussi par des croix frontières¹⁰⁶. En 1922, la direction de Bayonne, étend son action sur le département des Hautes-Pyrénées, aux dépends de celle de Perpignan. Ce découpage perdure jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. Durant l'entre-deux-guerres, on a un temps évoqué la suppression de la direction de Bayonne en se basant sur les recommandations d'une commission extraparlamentaire dite « comité Marin¹⁰⁷ » au profit de celle de Toulouse. Cette dernière comprendrait, en plus de Toulouse, après fusion des services, les directions de Montpellier, Bayonne et Perpignan. En 1924, la chambre de commerce locale milite cependant pour le maintien du siège et de la principalité dans cette commune. La section bayonnaise du SNDA, de son côté, reconnaît la nécessité de ce transfert de services, arguant que les économies projetées dans l'administration des douanes et présentées dans le rapport Marin, en partie l'œuvre des syndicats des fonctionnaires, sont obligatoires¹⁰⁸. Ce plan reste cependant au stade d'ébauche et la suppression n'intervient finalement pas.

Sur le littoral atlantique du poste d'Hendaye jusqu'au département des Landes, l'activité des douaniers correspond à celle d'une brigade maritime classique, dont les éléments ont déjà été détaillés. Néanmoins, les effectifs à la limite de la frontière sont d'autant plus vigilants aux franchissements illégaux de cette dernière. Sur la Bidassoa, frontière naturelle entre les deux pays, la canonnière *Mac-Mahon*¹⁰⁹ appartenant à la marine royale espagnole est cependant utilisée comme garde-pêche jusqu'en 1930. Son rôle est de veiller à la bonne application des réglementations et traités en vigueur sur la pêche. Cette embarcation surveille aussi le transport de biens et de personnes. Durant l'entre-deux-guerres, s'ajoutent à cette organisation des brigades frontières placées le plus près possible de l'étranger qui assurent la surveillance d'une zone dûment déterminée. Leur mission est de prévenir les franchissements par la garde des points fixes, des bureaux ainsi que des endroits sensibles. Ces postes sont souvent installés derrière un cours d'eau facilement franchissable, dont les agents gardent alors les possibles ponts. À partir des années 1930, des brigades mobiles sont aussi mises en place dans le Pays Basque. Ces dernières parcourent inlassablement l'arrière du rayon et doivent proposer des variétés dans leurs combinaisons pour dérouter les contrebandiers. Grâce à l'utilisation de bicyclettes, de motocyclettes ou de camionnettes de transport, ces structures peuvent relier entre

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 32

¹⁰⁷ Commission extraparlamentaire créée en 1922 dans le but de réformer l'État. Son histoire et sa destinée sont développées dans la partie suivante.

¹⁰⁸ *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 11 février 1934, p. 2.

¹⁰⁹ Petite canonnière construite dans l'arsenal du Ferrol (province de La Corogne) en 1887. Il est rayé des listes de la marine espagnole en 1932.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

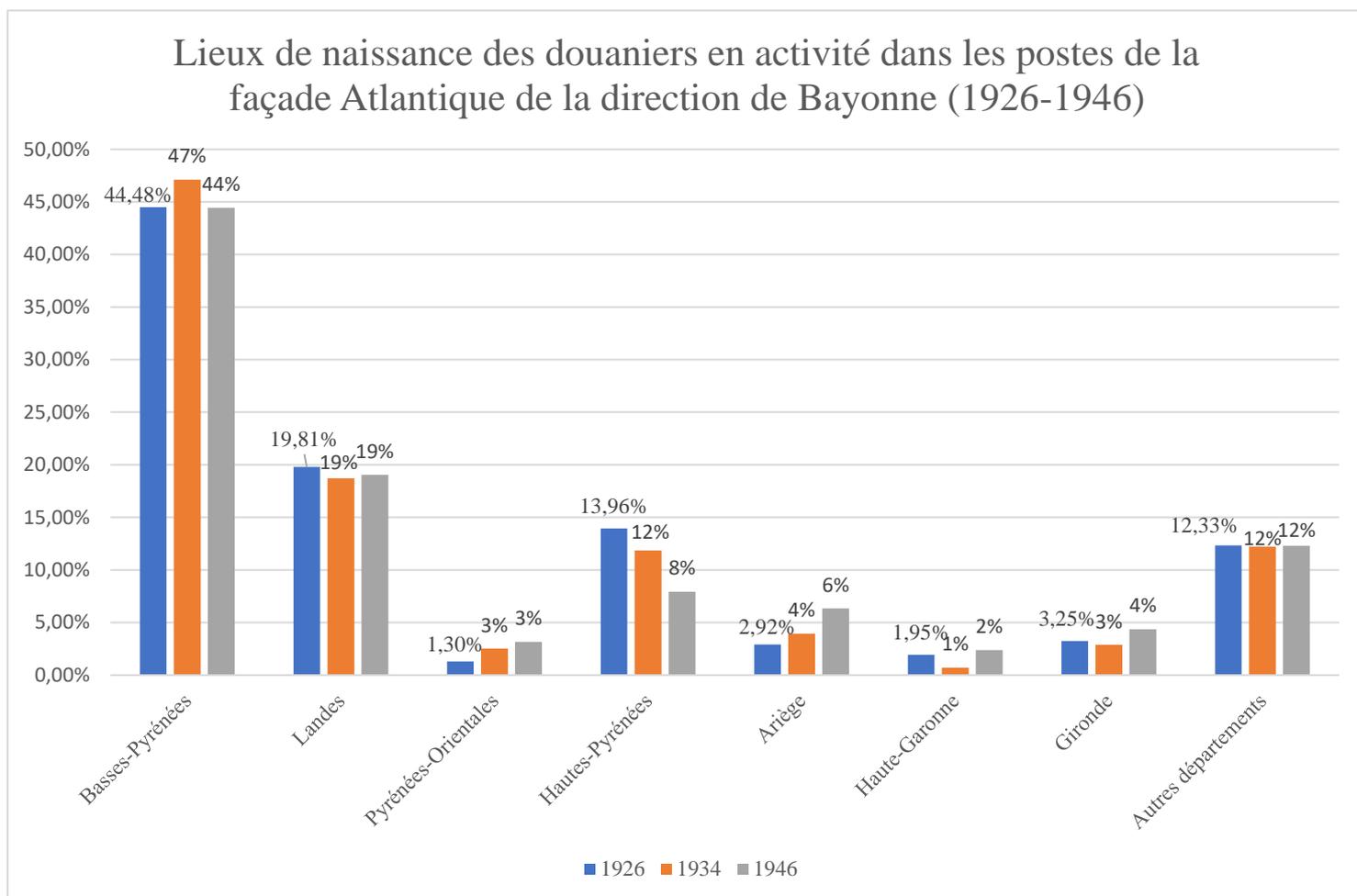
aux postes frontières mais aussi les soutenir et les renforcer au besoin. Dans la brigade mobile de Bayonne, les douaniers organisent régulièrement des contrôles sur route et peuvent stopper au moyen de hermes les véhicules qui tentent de s'échapper.

En 1993, Michel Boyé avait évoqué l'origine pyrénéenne des douaniers qui « sévissaient » dans la direction de Bayonne au XIX^e siècle¹¹⁰. Cet élément qui permettait selon lui de différencier la frontière basque des autres frontières françaises, conduisait alors à déconstruire un lieu commun présent dans de nombreux romans. Le préposé des douanes y était décrit « sous les traits d'un personnage réunissant une triple tare : il est sans pitié, il ne réussit que par trahison, il est étranger à la région où il sévit¹¹¹. » Pourtant, lorsqu'il ôte son uniforme le douanier redevient un individu comme un autre. Cependant l'analyse prosopographique des dossiers d'agents en poste dans la direction de Bayonne entre 1926 et 1946 permet de contredire cette idée reçue¹¹². Sur toute la période étudiée, nous observons une stabilité d'ensemble [annexes n° 40-42]. Le sondage tous les dix ans produits des résultats similaires et permet d'analyser toute le corpus sans tenir compte des dates. Entre 1926 et 1946, plus de 40 % de ces douaniers sont natifs du département des Basses-Pyrénées et plus de 30 % des départements limitrophes. Ainsi les deux tiers de ces fonctionnaires sont originaires du Sud-Ouest de la France.

¹¹⁰ Michel Boyé, « La contrebande au temps de *Ramuntcho...* », *op. cit.*, p. 217.

¹¹¹ Jean Clinquart, *La douane et les douaniers*, *op. cit.*, p. 267.

¹¹² Pour l'année 1926, l'analyse comprend tous les agents en poste sur le littoral du 1^{er} janvier au 31 septembre 1926, avant que n'intervient les réformes et réductions de personnel. De même, en 1934, il s'agit des douaniers présents jusqu'en avril 1934, date des décrets-lois gouvernementaux. L'année 1946 est représentée dans son intégralité.



Graphique 17 : Lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade Atlantique de la direction de Bayonne (1926-1946)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales des Pyrénées-Atlantiques.

Dans le Pays Basque, les douaniers, par leur présence constante, entretiennent des relations particulières avec la population locale, les transitaires en douanes, les frontaliers, etc... L'administration astreint ses employés à discipliner leurs relations, ils doivent éviter de trop familiariser avec les redevables avec lesquels ils ont des relations très fréquentes. Dans cette situation, ils sont davantage contraints de garder leur pleine indépendance pour préserver les intérêts de la Douane. Le personnel de visite doit être animé par deux bases maîtresses : l'intérêt du Trésor et la protection de l'économie nationale¹¹³. Les agents des deux services sont amenés à fréquenter régulièrement les transitaires ou « agents en douanes ». Ces derniers, présents sur de nombreux points des frontières françaises, jouent le rôle d'intermédiaires dans l'importation

¹¹³ Note n°6462 du 16 décembre 1937 sur la visite des voyageurs et des marchandises.

ou les exportations. Aux abords des points de passages internationaux, comme à Hendaye ou Béhobie, ces professionnels sont très nombreux. De chaque côté de la frontière, on trouve un concept commercial appelé *ventas*, qui remonte aux premières décennies du XX^e siècle. À l'origine, elles s'organisaient dans des fermes installées à proximité de cette limite territoriale. Il s'agissait d'une innocente contrebande pour les familles s'étendant par la suite aux touristes. Ces lieux de vente, existant toujours aujourd'hui, servaient à l'époque de « base d'approvisionnement¹¹⁴ » de la fraude, lorsque les taxes pesaient trop sur les prix, d'un côté ou de l'autre. Les frontaliers ont l'habitude de se fournir en denrées, de petites quantités, moins chères que dans leur pays, bénéficiant de tolérances de la Douane. Cependant, cette faveur n'est pas consentie à ces fonctionnaires qui, selon leur administration, pouvaient en abuser. Cette situation, touchant principalement les épouses responsables des achats, est mal vécue par les femmes natives de la région, qui avaient pu bénéficier de cet avantage ancestral¹¹⁵.

Les points de passages terrestres entre la France et l'Espagne sont matérialisés par deux ponts internationaux enjambant la Bidassoa. Le premier, construit en 1845 pour relier Béhobie et Behobia, devient le lieu de passage historique. Dans les années 1910, la municipalité d'Irun prend la décision de faciliter l'accès à Hendaye en construisant à ses frais un ouvrage appelé *pont de l'Avenida*, car il se situe dans le prolongement de l'Avenida de Francia. Achevé en 1915, il est, en premier lieu, accessible aux piétons mais reste peu fréquenté en ces temps troublés de guerre mondiale. En 1917, il est finalement ouvert au trafic routier. La moitié espagnole du pont étant la propriété de la commune d'Irun, sa traversée est soumise au paiement à la Douane d'un droit de péage, jusqu'en 1936. En 1916, l'administration des douanes fait construire un poste douanier de son côté de l'ouvrage, bâtiment qui est remis en état dans les débuts des années 1930. La frontière sur ces deux ponts internationaux n'est pas ouverte en permanence et est matérialisée par la présence de barrières, qui se lèvent ou s'abaissent selon les horaires d'ouverture. Au milieu des années 1920, l'administration des douanes à la frontière franco-espagnole semble se montrer sévère dans ses contrôles. Selon un article de la *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, les visites sont plus minutieuses à Hendaye que dans les montagnes basques. Les voyageurs sont soumis à un déshabillage complet et sont soigneusement fouillés, examen durant plus longtemps que la moyenne habituelle. En réalité, les autorités françaises se sont rendu compte que de faux touristes espagnols sillonnent le sud-ouest de la France pour faire des achats de bijoux en or. Les acheteurs fondent sur place ces derniers en plaques d'or, qui sont enveloppées dans du papier d'étain comme pour du chocolat.

¹¹⁴ Pierre-Jean Brassac, *Histoires de la contrebande dans les Pyrénées*, op. cit., p. 88-89

¹¹⁵ Michèle Poulain, *De la penthière aux nouvelles frontières...*, op. cit., p. 186

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Elles sont destinées à être passées en Espagne où elles sont revendues, les contrebandiers profitant alors du change élevé de la peseta¹¹⁶.

Le contrôle douanier s'exerce aussi sur le passage de la frontière des automobilistes étrangers sur les deux ponts internationaux. Les voitures appartenant à des particuliers espagnols sont admises en France sur présentation de plusieurs documents : acquit-à-caution, consignation, triptyque ou carnet des passages en douanes ainsi qu'à une soumission à la visite douanière à l'entrée sur le territoire. Les autobus et autocars ibériques sont également admis à pénétrer sur le territoire français sous le couvert d'acquits-à-caution. En 1926, en réponse au Conseil municipal de Pau qui avait émis un vœu tendant à la simplification douanière entre les deux pays pour le passage d'automobiles. Le directeur présente la réglementation française comme l'une des plus libérales et très favorable au développement des voyages touristiques de part et d'autre de la frontière¹¹⁷. Dans les années 1920-1930, plusieurs associations françaises et espagnoles, comme le Touring Club de France ou le Royal Automobile-Club d'Espagne, obtiennent des facilités pour éviter les « inutiles vexations de la Douane¹¹⁸ » à l'encontre des automobilistes et des cyclotouristes. Leurs adhérents doivent présenter plusieurs pièces : triptyque et carnet d'identité (passavant) ou seulement un carnet de passage réunissant les deux actes en seul document. Le personnel de la Douane se borne uniquement à constater le passage de ces automobiles à la frontière. En 1929, la section française pour la côte basque de l'union franco-espagnole de tourisme acquière elle aussi des facilités du ministre des Finances. Les automobilistes ayant leur résidence dans le voisinage immédiat de la frontière, titulaires d'acquits-à-caution et de passavants délivrés dans les bureaux d'Hendaye et de Béhobie, sont dispensés de visas d'entrée et de sortie provisoires pour une durée de six mois. Les titres seront revêtus d'un cachet spécial indiquant par exemple « valable pour Hendaye-Pont seulement¹¹⁹ ».

Dans la poursuite des fraudeurs, il arrive que, dans de très rares cas, les douaniers franchissent la frontière, sans en avoir véritablement le droit. En 1933, par exemple, deux agents de la brigade de Béhobie, prennent en chasse un fuyard qui avait passé en contrebande environ 800 paires de bas. Dans leur course, ils se sont retrouvés près de 200 mètres au-delà du pont international en Espagne, provoquant l'agacement de leurs homologues¹²⁰. La frontière étant parfois poreuse, il n'est pas rare que des citoyens espagnols soient arrêtés par des douaniers

¹¹⁶ *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 7 septembre 1926, p. 1

¹¹⁷ *Ibid.*, 27 juillet 1926, p. 1.

¹¹⁸ *Ibid.*, 12 janvier 1931, p. 3

¹¹⁹ *Ibid.*, 17 juillet 1929, p. 1

¹²⁰ *Ibid.*, 4 mars 1933, p. 3

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

français en pleine partie de chasse durant la période interdite¹²¹. L'administration des douanes procède également au contrôle sanitaire des animaux passant la frontière franco-espagnole ainsi que de ceux qui ont été pacagés¹²² en Espagne. La visite vétérinaire des troupeaux par la Douane reste rare dans la partie du Pays Basque qui nous intéresse. Cependant, cette tâche va occuper de nombreux agents d'Hendaye et de Béhobie, durant la guerre civile espagnole avec l'exode des populations et de leurs bétails.

Le pont ferroviaire franchissant la Bidassoa entre Hendaye et Irun, situé le plus à l'ouest et construit au XIX^e siècle permet de réaliser progressivement la liaison Madrid-Irun-Hendaye-Paris. L'une des particularités du Pays Basque est la présence d'une gare internationale frontalière à Hendaye, depuis 1864. Des arrêts permanents à la frontière franco-espagnole sont provoqués à la fois par les formalités douanières mais aussi par des raisons techniques. Les réseaux ferrés français et ibériques ne sont pas compatibles. Le trafic ferroviaire de voyageurs et de marchandises fait alors l'objet d'un transbordement sous la surveillance de l'administration en raison de la différence d'écartements des rails. Cette manutention d'un train à l'autre s'effectue sur cette partie du territoire à Hendaye et à Irun. Il faut attendre les années 1950, après la réouverture de la frontière entre les deux pays, pour que le transport de marchandises franchisse cette zone sans transbordement. À bord des trains de tourisme, les voyageurs étrangers sont invités à faire leur déclaration auprès de la Douane. À leur arrivée dans la gare frontière d'Hendaye, ils sont isolés par les agents de la brigade placés en tête et en queue du train, sur le quai et à contre-voie. Ils sont conduits vers la salle de visite [annexe n° 42] où s'effectuent les opérations de dédouanement sous la direction du vérificateur. Le service de brigade assure aussi le contrôle du matériel (tenders, fourgons, wagons-lits, wagons-restaurants, etc.). Les douaniers contrôlant les trains de marchandises doivent à l'arrivée des convois de l'étranger relever les numéros des wagons sur un carnet spécial et procéder à la visite du personnel du train¹²³.

¹²¹ Encouragement adressé par le directeur au préposé à Hendaye Guillaume Haiçaguerre, 30 septembre 1929. SAEF, 1C-0026849/1

¹²² Action de faire paître le bétail.

¹²³ *L'Actualité douanière*, numéro spécial, 1947, p. 36-37.



Figure 14 : Salle des visites des douanes françaises dans la gare d'Hendaye © www.cparama.com

La fonction de visite des services des douanes s'exerce aussi dans d'autres gares de la frontière basque. Depuis les années 1920, les voyageurs sont visités par le service des douanes à la gare de Biarritz. Ils évitent ainsi un transfert vers celle de Bayonne, comme cela était la règle. Un douanier est détaché par l'administration entre 7h et 9h du matin, pour réaliser la visite des bagages. Des articles de presse révèlent cependant que ces créneaux horaires sont insuffisants, notamment pour le train de luxe venant directement de Londres ayant régulièrement du retard. Les bagages provenant de l'étranger doivent patienter jusqu'au lendemain pour la visite douanière, ce qui mécontente les voyageurs. Un « commerçant » demande à la municipalité qu'elle obtienne de l'administration des douanes, que les horaires de visite soient reculés (entre 8h et 10h, ou 8h30 et 10h30). Le directeur à Bayonne annonce que cette visite se fera finalement deux fois par jour le matin et l'après-midi, ainsi que le dimanche matin¹²⁴.

Le dernier caractère singulier de Pays Basque est à la présence d'un aéroport frontière sur le plateau de Parme (commune d'Anglet). Depuis la loi du 31 mai 1924, relative à la

¹²⁴ *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 12 février et 16 avril 1929, p. 2

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

navigation aérienne, les aéronefs suivant un trajet international doivent atterrir dans ces aérodromes spéciaux. Avant sa construction, une ligne côtière assurait déjà, en 1920, un service aller-retour Bayonne-Bilbao partant de l'Adour, grâce à deux hydravions. Dans les années 1930, un service permanent est assuré par un receveur auxiliaire François Legey [annexe n° 44] dans la nouvelle station frontière douanière Biarritz – Bayonne – Anglet, de 8h à 12h et de 14h à 18h en hiver, de 7h à 12h et de 14h à 19h en été. Dès l'atterrissage de l'aéronef, le pilote doit se présenter au bureau des douanes muni de son bagage personnel, qui est vérifié, et de tous les papiers dont il est détenteur. Le vérificateur doit analyser le carnet de route et le visa et s'assurer que la durée du trajet a été normale, en analysant les heures de départ et d'arrivée. Le naviguant doit aussi remettre aux agents le pli contenant le manifeste et les déclarations réalisées par les expéditeurs. Au même moment, le préposé-visiteur vérifie l'intégralité du scellement des colis. Les autres employés de la brigade dirigent les voyageurs vers le local de visite et parcourent l'appareil pour s'assurer qu'il ne reste aucune marchandise. Les deux agents de visite procèdent à l'observation des passagers et de leurs bagages. Enfin, les douaniers doivent procéder au dédouanement des marchandises transportées par l'aéronef. Au départ, les opérations sont sensiblement les mêmes qu'à l'arrivée, mais s'effectuent dans un ordre différent¹²⁵.

¹²⁵ *L'Actualité douanière*, n°3, 15 avril 1946, p. 43-46.

III. Les activités annexes des douaniers

A. Le concours aux autres administrations

Du fait de leur présence permanente et générale sur la frontière, les douaniers sont amenés à coopérer avec d'autres administrations publiques. Ils collaborent de manière épisodique, car ils ne doivent pas s'éloigner de leurs fonctions premières. En premier lieu, l'administration apporte un concours important à la régie des contributions indirectes (CI). La mission principale de cette dernière est avant tout fiscale ; établissement du recouvrement, contrôle et contentieux de l'impôt. Elle partage de fait son domaine de compétence avec la Douane. De 1851 à 1869, elles étaient d'ailleurs regroupées dans une seule et même direction générale. Depuis leur séparation, ces deux administrations continuent à se prêter un concours mutuel dans un grand nombre de cas¹²⁶. Parfois, les receveurs des douanes assurent le service pour les deux administrations. Dans les années 1930, l'auxiliaire de l'Ile-d'Olonne assure aussi la charge de buraliste pour les CI¹²⁷. Durant l'entre-deux-guerres, les douaniers participent par exemple à la protection des monopoles de tabac, des cartes à jouer, des poudres à feu et des allumettes, etc...¹²⁸ La visite des navires par les brigades conduit nécessairement les agents à constater à la charge des navigants de nombreuses infractions relevant des CI. En 1935, celle de La Rochelle réalise une importante prise contre l'équipage d'un chalutier :

[...] débarquement en fraude de 1200 cigarettes, 50 cigares et 1200 allumettes ; découverte à bord de 4 pyjamas de soie, 3 tapis, 35 boîtes de lait concentré, 200 cigarettes, 24 bouteilles de muscat, 1 litre d'absinthe ; dépôt frauduleux : 1 paquet de tabac, 47 cigarettes, 2400 allumettes, 2 litres absinthe ; découverte à bord par une contre-visite : 323 cigares, 1048 cigarettes, 3600 allumettes, 2 pyjamas¹²⁹.

¹²⁶ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p. 251-252

¹²⁷ Rapport de tournées du directeur des douanes à La Rochelle à l'Ile-d'Olonne, 16 mars 1932. AD17, 5 P 2804.

¹²⁸ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, *op. cit.*, p. 283

¹²⁹ *Annales des douanes*, n°49, 5 décembre 1935, p. 742

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

L'introduction frauduleuse d'alcool est une infraction à la fois sanctionnée par le code des CI ainsi que par celui des douanes¹³⁰. Les boissons et spiritueux (vins, cidres, eaux-de-vie, etc...) ne peuvent être transportées qu'en vertu de titres de circulations produits par les CI. Les douaniers sont pourvus par la régie de carnets et de bulletins, qui leur permettent de vérifier eux-mêmes les chargements de liquides circulant dans leur rayon d'action. Ils assistent aussi le service de la régie pour ce qui concerne la surveillance de la circulation des alambics et des appareils à distiller¹³¹. Il arrive aussi que les deux administrations réalisent des services en collaboration dans le cadre de certaines affaires :

Contrebande – Résultats de service – Le 24 avril [1938], des agents de la brigade mobile de Bayonne, sous la conduite du capitaine Saïs et du brigadier Pouteau de Bayonne, ont saisi à la résidence avec le service des contributions indirectes 65 litres d'alcool en provenance espagnole¹³².

Les agents des douanes sont habilités à constater les contraventions à l'encontre des cyclistes et des vélocipèdes. Ces derniers sont soumis à un impôt qui doit être acquitté annuellement et qui donne lieu depuis 1907 à la délivrance d'une plaque de contrôle¹³³. En 1938, cette redevance s'élève à 12 francs. Le débiteur doit déclarer son nom et son adresse qui sont inscrits sur un registre spécial. Un arrêté ministériel détermine le type de plaque et les conditions dans lesquelles elles doivent être fixées¹³⁴. Dans le cadre du contrôle des bicyclettes, l'administration des douanes recommande d'éviter tout caractère de vexation. Pour cela, en règle générale, il ne faut pas arrêter un cycliste sur la route. Les douaniers, par le biais d'instructions, sont invités à faire leur vérification sur des lieux s'y prêtant mieux : entrée et sortie des villes, gares de chemins de fer et de tramways, devant les établissements de consommation (cafés, restaurants, ...). Les agents des brigades peuvent aussi, durant l'exercice de leur surveillance, s'assurer que les cyclistes contrôlés qu'ils ont vérifiés ont bien leur plaque avec le millésime de l'année en cours¹³⁵. Les agents des brigades peuvent aussi, durant l'exercice de leur surveillance, s'assurer que les cyclistes contrôlés ont bien une plaque portant le millésime de l'année en cours¹³⁶. Les douaniers ont sur eux des carnets de quittances pour

¹³⁰ SNDA, *Le guide du douanier, op. cit.*, p. 265

¹³¹ Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes, ... op. cit.*, p. 114

¹³² *Annales des douanes*, n°20, 20 mai 1938, p. 322

¹³³ Loi du 30 janvier 1907.

¹³⁴ SNDA, *Le guide du douanier, op. cit.*, p. 218.

¹³⁵ *Ibid.*, p. 219-220

¹³⁶ *Ibid.*, p. 219-220

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

les contrevenants qui consentiraient à verser l'amende sur le champ à l'agent qui a constaté l'infraction. En 1938, l'amende forfaitaire est de 30 francs. Lorsqu'il ne veut pas payer ou quand les circonstances militent pour une sanction plus élevée, le douanier dresse un procès-verbal à la requête des Régies et saisit la bicyclette qui est remise entre les mains agent local des CI¹³⁷. La machine est rendue une fois l'amende réglée. Les constatations de défaut de plaques de vélocipèdes réalisées par l'administration des douanes se multiplient et sont automatiquement récompensées par la hiérarchie.

Les douaniers des brigades sont habilités à contrôler les permis de circulation automobile délivrés par les CI, pour les voitures mais aussi les poids-lourds et les remorques. Ils participent aussi au contrôle et à la saisie des canots automobiles circulants sans permis. En 1930, deux agents de la brigade de Saint-Martin-de-Ré ont constaté, par deux fois, que des bateaux transportant des voyageurs naviguaient sans aucun titre de régie légitimant la circulation dans les eaux maritimes¹³⁸. Durant cette collaboration, les agents sont régulièrement victime de troubles, d'injures et d'opposition aux fonctions. En 1935, alors qu'un préposé de Fouras souhaite contrôler le permis de circulation d'un conducteur de camion, ce dernier prend la fuite avant d'être rattrapé par le douanier, qu'il insulte copieusement¹³⁹. Les employés collaborent avec l'administration des postes en surveillant le transport illicite de lettres et avec l'enregistrement et les domaines pour les infractions concernant les lois sur les timbres.

En cas de troubles ou de dangers publics, les douaniers sont appelés par les autorités officielles pour prêter main-forte à la police générale. Ils conduisent au commissariat le plus proche tout individu suspect et signalent au fonctionnaire de police le départ ou l'atterrissage d'avions suspects, les individus arrivant en territoire français avec des armes, munitions ou objets suspects¹⁴⁰. Les agents participent, avec le service central de police à la prévention et à la répression du trafic de substances illicites. La présence permanente des douaniers du service actif se tenant toujours en alerte, les conduits parfois à arriver les premiers sur les lieux d'un crime :

[1932] Visualisation de territoire – La presse d'information a récemment relaté les circonstances du meurtre, en territoire français, par trois marins du stationnaire espagnol de la Bidassoa, d'un pêcheur de Saint-Jean-de-Luz, M. Domerc. Il convient d'ajouter que ces trois marins, dont un

¹³⁷ SNDA, *Le guide du douanier, op. cit.*, p. 220-221

¹³⁸ Registre d'événements de la brigade de Saint-Martin-de-Ré, 1^{er} août 1930, AD17, 5 P 2803.

¹³⁹ Registre d'événements de la brigade Fouras, 12 septembre 1935. Musée national des douanes, France, 3 B 185.

¹⁴⁰ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes, op. cit.*, p. 283

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

ne parvient pas à comprendre l'acte criminel, ont été arrêtés par le brigadier des douanes Pourtau et le préposé Izuel, accourus sur les lieux au bruit de la fusillade¹⁴¹.

Une nuit de novembre 1932, deux douaniers de la brigade d'Hendaye-extérieur de service en tenue civile, procèdent au désarmement et à l'arrestation des trois marins espagnols, en uniforme, entrés illégalement sur le territoire français et probablement coupables de meurtre. Ils livrent ensuite les accusés aux gendarmes, qui s'étant déplacés au corps de garde confirment la mort par balles d'un pêcheur local [annexe n° 45]¹⁴². Le directeur général, impressionné par le sang-froid des deux agents lors de cet « incident de frontière », suggère au ministre des Finances de leur proposer la médaille douanière à titre exceptionnel. L'administration des douanes apporte son concours à la gendarmerie pour la recherche des auteurs de crimes ou délits, la surveillance des mendiants et des vagabonds. En 1934, les douaniers de Belle-Île sont partie prenante, aux côtés des gardiens et des gendarmes à la « chasse » pour capturer les 56 pupilles qui se sont évadés de la colonie pénitentiaire¹⁴³.

Les agents des douanes participent aussi à la protection des plages maritimes pour empêcher les extractions de sables, pierres et autres matières, sans autorisation. Lorsqu'ils constatent une infraction, ils se bornent à rédiger un rapport sur les faits constatés et envoient une copie au préfet et à l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées¹⁴⁴. En 1936, des douaniers de Saint-Martin-en-Ré dressent des procès-verbaux à la requête de cette administration, après avoir constaté à plusieurs reprises des enlèvements de pierres sans permission¹⁴⁵. Ils peuvent également dans de très rares cas concourir à des services de balisage. Les douaniers participent aussi ponctuellement à la police sanitaire¹⁴⁶, dont le but est d'éviter l'entrée des maladies contagieuses comme le choléra ou la peste, par des bâtiments venant de l'étranger. Ils exercent un contrôle attentif sur les voyageurs provenant de pays contaminés par des épidémies. Ils interviennent en temps qu'auxiliaires ou agents d'exécution sur nomination du Préfet. Par analogie, la Douane participe à la recherche et constatation de délits de pêche maritime sur toute l'étendue du littoral ainsi que sur la pêche fluviale. Elle seconde l'inscription maritime pour assurer le contrôle sanitaire des huitres et coquillages destinées à la consommation¹⁴⁷. En 1937,

¹⁴¹ *Annales des douanes*, n°47, 27 novembre 1932, p. 855.

¹⁴² Copie du rapport du brigadier Pourtau sur l'arrestation de trois marins espagnols armés, SAEF, B-0048420/1, médaille d'honneur des douanes

¹⁴³ *La Mayenne*, 30 août 1934, p. 2

¹⁴⁴ Georges Pallain, *Les douanes françaises*, Volume II ... *op. cit.*, p. 278-279

¹⁴⁵ Registre d'événements de la brigade de Saint-Martin-de-Ré, 1^{er} août 1930, AD17, 5 P 2803.

¹⁴⁶ Police spéciale que certains agents doivent exercer sur les provenances de certains pays, à leur entrée sur le territoire français par rapport à la santé publique.

¹⁴⁷ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes*, *op. cit.*, p. 284

le brigadier du poste de Saint-Martin-en-Ré dresse un procès-verbal à un homme qui pêchait illégalement des huitres dans le port et se trouvait en état de violation d'un arrêté de la marine marchande, du 24 août 1936. Dans les années 1930, le personnel des brigades participe aussi sur les côtes et dans les ports à la surveillance de l'espionnage dans les eaux intérieures et territoriales. Dans les ports français – en dehors de ceux de guerre – l'administration des douanes, au même titre que d'autres services comme la marine marchande ou les travaux Publics, apporte un concours au département de la Marine dans l'accomplissement de sa mission de surveillance. Cette coopération est organisée par le service de la sécurité navale. Le chef de section siégeant à Rochefort contrôle les régions allant de l'Île d'Yeu jusqu'à la Bidassoa. Les douaniers jouent alors un rôle d'observateur, en tant qu'agent auxiliaire du contre-espionnage. Ils font ensuite remonter les informations recueillies à l'Inscription Maritime. Cette mission de surveillance s'intensifie à partir du déclenchement de la guerre civile espagnole et l'arrivée massive de réfugiés dans les ports¹⁴⁸. Ces missions annexes font entièrement partie de la tradition de la profession de douanier depuis 1791, si bien qu'elles ne sont presque jamais discutées par les fonctionnaires. Ils les accomplissent naturellement et les acceptent certainement car certaines sont synonymes de primes. Ces agents sont sûrement sollicités par d'autres corporations pour leur capacité à se mobiliser et s'organiser rapidement mais aussi pour pallier un manque de personnel de police ou de gendarmerie.

B. L'entraide au service de la population

Les événements dramatiques voire les catastrophes naturelles sont de nature à mobiliser l'esprit civique des douaniers. Dans la première moitié du XX^e siècle, ils assurent régulièrement la protection des populations locales, notamment lorsqu'elles sont menacées par des animaux enragés ou emballés. Les accidents de voiture à chevaux sont fréquents, et les documents d'archives évoquent les tentatives des agents pour arrêter ces montures, en risquant parfois leur vie. Depuis la création de leur administration, les douaniers du service actif accomplissent de nombreux actes d'humanité et de probité. Cette notion est au cœur de la discipline douanière et constitue, encore aujourd'hui, un devoir absolu. Ces actions, finalement banales, sont consciencieusement retranscrites sur les registres d'événements des brigades. L'analyse de

¹⁴⁸ Musée national des douanes, France, 2 B 10 : Marine nationale, Sécurité navale de Rochefort. Frontières maritimes, surveillance : instruction pour les agents auxiliaires. (1936)

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

celui du poste du Croisic fait apparaître plusieurs épisodes durant l'entre-deux-guerres. En 1937, l'un des préposés a trouvé durant son service un carnet de timbres-réclames de la maison *Les coopérateurs de Nantes*, qu'il a remis au siège de la société. Il est alors récompensé par un numéro d'encouragement. Cette même année, l'un de ses collègues à quant à lui, découvre un bracelet en argent qu'il a déposé au bureau des épaves¹⁴⁹. Ces actes de probités sont aussi signalés dans les colonnes de la presse corporatiste. Dans *L'activité girondine*, on apprend que le préposé Antoine Maleyran, de la brigade de Bordeaux-Chartrons, a trouvé le 31 janvier 1931, un portefeuille contenant environ 1000 francs, qu'il a remis à son propriétaire. Cet « honnête syndicaliste », désormais retraité, est félicité par le bureau local du SNDA¹⁵⁰.

Les agents des brigades sont souvent, du fait de leur travail de surveillance, les premiers à constater les départs d'incendies, en particulier la nuit. Ils donnent l'alarme en ville, organisent les premiers secours et durant les cas graves préviennent leurs collègues de faction et de repos. À l'arrivée des pompiers, ils prêtent ensuite leur concours à l'extinction de l'incendie et à la préservation des biens matériels et des personnes :

Le 22 septembre 1930, le préposé Mahéo, de service sur les quais, fut prévenu vers 7h15 qu'un commencement d'incendie s'était déclaré quai de l'Odet, près du dépôt de sel Marchalot. Il s'y rendu en hâte et pu prêter son concours pour retirer des objets d'un magasin situé sous le foyer d'incendie¹⁵¹.

Les douaniers soutiennent les soldats du feu en participant, avec la population, au transport d'eau notamment. Pour ces actes de dévouement, ils sont régulièrement récompensés par la hiérarchie. En venant en aide aux civils, il arrive qu'ils se mettent eux-mêmes en danger. En 1929, un préposé de la brigade de Bassens se précipite sur les lieux d'un incendie, sur une gabare chargée de caisses d'essence et de sac de souffre. Il vient en aide au propriétaire pour combattre le feu mais surtout pour dégager la femme de ce dernier, prisonnière des flammes. Ils parviennent tous les deux à arrimer le bateau pour éviter que le feu ne se propage. Malencontreusement, les deux hommes sont projetés dans le fleuve après l'explosion et reviennent vers le quai à la nage¹⁵². Dans leurs actes d'assistance, les douaniers prennent aussi le risque d'être blessés, parfois gravement. En 1931, le brigadier à Carnac, de repos à son

¹⁴⁹ Registre d'événements de la brigade du Croisic, 17 août 1937. Musée national des douanes, France, 3 B 207

¹⁵⁰ *L'activité girondine*, n°8, 1^{er} avril 1931, p. 3

¹⁵¹ Registre d'événements de la brigade de Quimper, 22 septembre 1930. Musée national des douanes, France, 3 B 170

¹⁵² *Annales des douanes*, n°5, 31 janvier 1929, p. 63

logement est alerté par sa voisine qu'un incendie vient de débiter chez elle. Il se porte immédiatement à son secours pour évacuer par la fenêtre la pile de linge qui brûlait et maîtriser l'incendie grâce à des seaux remplis d'eau. Il est, par la même occasion, sévèrement brûlé à la main droite¹⁵³.

Les douaniers exercent des actions de secours qui pourraient se rapprocher de celle de l'actuelle sécurité civile. Comme elle, ils participent activement à la protection des citoyens contre les accidents et les calamités (maladies infectieuses, catastrophes naturelles, etc...). Ils démontrent ces qualités humaines lors des graves inondations dans le sud-ouest de la France en mars 1930. Cette crue centennale meurtrière ravage plusieurs départements, dont celui de la Gironde. La Garonne, subissant un afflux d'eau drainé par le Tarn, sort de son lit et se déverse sur les plaines jusqu'à Bordeaux. Dans les brigades de cette préfecture, de nombreux agents se mobilisent pour venir en aide à la population civile et organiser les opérations de secours. Ils aident ainsi des familles menacées par la montée des eaux à fuir leurs logements et à se mettre en sécurité. À la suite de cette catastrophe naturelle, les douaniers reçoivent de nombreuses récompenses honorant leur participation. Le Préfet de la Gironde adresse au lieutenant du poste de Bordeaux-docks une lettre de félicitations pour son action de coordination et son « attitude particulièrement courageuse¹⁵⁴ ». Le sous-patron Jean Huyot de la brigade du Chapeau-Rouge (quartier de Bordeaux) obtient, par décret présidentiel, la médaille d'argent pour « actes de courage et de dévouement », soit la plus haute distinction décernée¹⁵⁵. L'administration décerne en août 1931 au matelot bordelais Alexandre Héraud en faisant référence à cet événement : « marin très attaché à ses fonctions. Continue à mériter la confiance de ses chefs. 16 encouragements, 2 témoignages. A pris part le 6 mars 1930 comme volontaire aux opérations de sauvetage des personnes mises en périls par les inondations de la Garonne¹⁵⁶ ».

Les syndicats douaniers, très touchés par cette catastrophe organisent des souscriptions en faveur des sinistrés. Par le biais de son organe officiel, le groupement national des sous-officiers du service actif évoque son l'appel à la générosité lancé auprès de ses adhérents, qui semble avoir été entendu¹⁵⁷. Les sections locales, à l'image de celle d'Hendaye, réalisent des quêtes indépendantes de ces grandes collectes, dans leur direction. L'administration des douanes est une nouvelle fois confrontée à un événement dramatique lors de la crue de la

¹⁵³ Acte de notoriété du brigadier Georges Cornic, 3 mars 1931. Musée national des douanes, France, 2 A 293.

¹⁵⁴ SAEF, B-0053081, Dossiers de discipline classés par ordre alphabétique (BERTI. à BOC.) – Dossier d'André Blanc.

¹⁵⁵ *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 8 juillet 1930, p. 4.

¹⁵⁶ Musée national des douanes, France, 8 B 3 : Direction de Bordeaux. Médaille douanière : sommier. (1895-1962)

¹⁵⁷ *Le réveil du sous-officier*, n°23, 1^{er} avril 1930, p. 1.

Dordogne entre les 10 et le 12 décembre 1944. Le premier-maître et le matelot de brigade de Libourne participent au sauvetage des riverains menacés par l'inondation, pour les aider à se mettre à l'abri. La hiérarchie félicite la prise « d'initiative et de dévouement¹⁵⁸ » de ces deux agents. Lors de la Seconde Guerre mondiale, les douaniers exécutent de nouvelles missions de sécurité civile lors des bombardements alliés à Nantes, à Saint-Nazaire ou encore à Lorient.

C. Le sauvetage en mer, une tradition de la Douane

La présence permanente de l'administration sur le littoral et dans les ports conduit aussi les préposés à être les premiers témoins des naufrages et noyades. L'origine de la coopération du service des douanes aux sauvetages maritimes est antérieure à la création de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN) en 1865. Dès 1791, cette intervention est réglementée principalement pour préserver l'intérêt fiscal que représente la garde des marchandises naufragées¹⁵⁹. Tous les employés doivent apporter leur dévouement, courage et probité dans l'accomplissement de leur tâche en allant se porter eux-mêmes au secours des naufragés. Lors de la fondation de la SCSN, aucun acte public ne vient consacrer officiellement la participation historique de l'administration des douanes au sauvetage. Pour son rôle d'assistance, elle s'appuie sur la règlement interne à la société qui évoque les conditions de sa participation. La société fait établir des stations le long du littoral divisées en poste de 1^{re}, 2^e et 3^e classe suivant leur importance, pourvu chacun d'appareils et d'engins¹⁶⁰. Ces derniers sont placés sous la surveillance du chef de la brigade des douanes de la localité. Au milieu du XIX^e siècle, la SCSN disposant de ressources financières suffisantes sur le plan national, peut assurer le financement de l'équipement de sauvetage et alléger la charge qui pesait sur certaines administrations, comme la Douane ou les Ponts et Chaussées. Elle fait aussi éditer des instructions qui sont épinglées dans les corps de garde pour guider le personnel des douanes, relatives aux techniques de réanimation par exemple [annexe n° 46]. Elles sont aussi collées aux registres d'événements, comme sur celui de la brigade de Noirmoutier¹⁶¹. Au début du XX^e, les agents sont familiers avec la méthode des tractions rythmées de la langue, pratiquée grâce à une pince tire-langue. Ils appliquent cette technique parfois pendant plusieurs heures, suivant

¹⁵⁸ Registre d'événements de la brigade de Libourne, décembre 1944. Musée national des douanes, France, 3 B 148

¹⁵⁹ Loi du 22 août 1791

¹⁶⁰ *Annales des douanes*, n°12, 15 juin 1923, p. 177-179

¹⁶¹ Musée National des Douanes, France, 3 B 411 - DR Nantes, brigade de Noirmoutier, registre d'événements

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

des consignes leur indiquant qu'il faut « persévérer même quand il n'y a plus d'espoir. » *Le livre du sous-officier des douanes* leur indique la marche à suivre en cas de noyade :

Débarrasser le noyé de ses vêtements au plus vite et sur la berge même si la température est assez douce, à moins qu'une maison ne soit proche ; écarter les mâchoires à l'aide d'un objet quelconque ; saisir la langue et exercer sur elle des tractions rythmiques répétées une vingtaine de fois par minute, il faut que ces mouvements de va-et-vient soient suffisamment énergiques pour se communiquer au larynx, c'est-à-dire à la pomme d'Adam que l'on doit voir s'élever à chaque traction – la traction se fait plus facilement avec une serviette ou un mouchoir sec¹⁶².

Les appareils de sauvetage étant placés sous la protection de l'administration, il est nécessaire que les douaniers soient parfaitement initiés à leur maniement. Durant l'entre-deux-guerres, ils s'exercent à leur manipulation à raison de quatre exercices par an. La SCSN attribue des gratifications qui représentent, dans les années 1930, 60 francs pour la manœuvre de canons ou fusées porte-amarres¹⁶³ avec l'emploi de va-et-vient et de 20 francs sans va-et-vient. Elles sont réparties à proportion égales entre les agents, officiers compris, qui ont pris effectivement part aux exercices¹⁶⁴. Dans la brigade des Sables d'Olonne, ces sessions sont réalisées, sous la direction du capitaine, près de la grande plage, sur un terre-plein situé à proximité de l'abri de SCSN¹⁶⁵. Les agents assurent aussi le nettoyage et l'entretien du matériel ainsi que l'aération des locaux de la société¹⁶⁶. Un engin de sauvetage est créé dans les années 1860 par un lieutenant des douanes à Dieppe, Joseph Brunel, qui s'était illustré par de nombreux faits de sauvetage durant sa carrière. En 1874, il cède l'usage de cet engin à l'État et il se développe peu à peu dans toutes les brigades côtières. Au début du XX^e siècle, la SCSN participe à la diffusion de cet engin de sauvetage qui a déjà « sauvé la vie de plusieurs centaines, sinon de milliers de personnes¹⁶⁷. »

¹⁶² Joseph Pignier, *Le livre du sous-officier des douanes, ... op. cit.*, p. 35-36

¹⁶³ Ces deux engins servent à établir une liaison entre deux bateaux ou un bateau en perdition et la côte, grâce à une bobine autour de laquelle est entouré un cordage.

¹⁶⁴ Capitaine Saint-Jours, *Manuel des brigades des douanes, op. cit.*, p. 285

¹⁶⁵ Relevé des ordres de service de la brigade des Sables d'Olonne, journée du 22 octobre 1905. AD17, 5 P 2338, dossier du capitaine Charles Anézo.

¹⁶⁶ Extrait du registre des rapports de la brigade des Sables, 15 avril 1927. AD17, 5 P 2350, dossier du sous-patron Auguste Baranger.

¹⁶⁷ Michel Boyé, « La ligne Brunel », *Les Cahiers d'histoire des douanes françaises*, n°9, mars 1990, p. 77-79



Fig. 2. — Douanier sortant la ligne de l'étui.



Fig. 3. — Douanier lançant le grappin.

LES INVENTIONS NOUVELLES.

Figure 15 : Illustration de l'utilisation de la ligne Brunel par un douanier © *La Science illustrée : journal hebdomadaire*, Paris, La Librairie Illustrée, 1894, p. 60

L'appareil se compose d'un flotteur, en forme de bobine, sur lequel s'enroule une ligne se terminant par un grappin. La ligne est enfermée dans un étui de cuir que les douaniers accrochent à leur ceinture ou à la poignée d'une baïonnette. Son utilisation est simple ; le douanier doit retirer le grappin qu'il garde dans sa main gauche et avec la droite il lance la pelote de ligne. Si le noyé a la tête sous l'eau, le harpon est lancé à quelques mètres de lui et doit s'accrocher aux vêtements¹⁶⁸.

Les douaniers des brigades sont aussi mobilisés lors des grandes catastrophes humaines, mais ce sont souvent eux qui offrent leur service à la communauté, comme l'illustre la tragédie du *Saint-Philibert*. Le 14 juin 1931, ce bateau nantais de croisière et de promenade à vapeur fait naufrage de retour d'une excursion sur l'île de Noirmoutier. L'action et le rôle des agents des douanes dans cette catastrophe permet d'étudier cet événement – bien connu dans les régions ligérienne et vendéenne – sous un prisme différent, et d'apporter des éléments inédits à

¹⁶⁸ G. Teymon, « Les inventions nouvelles. Engins de sauvetage (Ligne Brunel) », *La Science illustrée : journal hebdomadaire*, Paris, La Librairie Illustrée, 1894, p. 59

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

la recherche. À partir du 15 juin, les employés de la brigade de Saint-Nazaire demandent à mettre à disposition leur vedette *Marie Louise* et son équipage pour participer à la recherche des cadavres sur les lieux du naufrage¹⁶⁹. Dès 10 heures du matin, ils ont déjà hissé dix cadavres sur l'embarcation, qu'ils débarquent l'après-midi même dans le hall de la Compagnie Générale Transatlantique en présence des autorités civiles et militaires. Après un court moment de recueillement, les douaniers reprennent la mer pour reprendre leur tâche¹⁷⁰. Dans les jours qui suivent, la vedette et son équipage ne cesse de patrouiller et repêcher les corps des malheureux naufragés. Les *Annales des douanes* décrivent les « sentiments d'humanité et d'abnégation¹⁷¹ » dont ont fait preuve l'équipage et son commandement. Le directeur à Nantes adresse ses félicitations à l'équipage « le remarquable esprit de dévouement dont il a fait preuve dans la circonstance¹⁷² », tout comme le maire de Saint-Nazaire. L'administrateur se rend lui-même dans la ville pour se recueillir dans le lieu où reposent les cadavres des naufragés. Il assiste personnellement aux obsèques organisées, le 20 juin, par la ville de Nantes, accompagné par une délégation d'agents¹⁷³. Les employés des brigades qui se sont mis au service de la recherche des victimes sont plusieurs fois récompensés et reçoivent le 7 novembre 1931 une médaille de bronze de la part du ministre de la marine marchande.

Les diminutions d'effectifs aux frontières maritimes – sur l'Atlantique en particulier – réalisées durant l'entre-deux-guerres constituent dans de nombreux postes un obstacle au rôle des agents de l'administration dans le sauvetage. Au début des années 1930, le directeur des douanes à Bayonne signale que les services de la brigade de Biarritz ne sont plus en mesure de prendre en charge les engins de sauvetage, du fait de la faiblesse de l'effectif. Le président de la société centrale de sauvetage des naufragés cherche alors l'appui du préfet des Basses-Pyrénées pour trouver des solutions permettant de maintenir une contribution remontant à 1865¹⁷⁴. Finalement, deux douaniers vont officier comme instructeurs chargés de former l'équipe municipale désormais en charge du matériel porte-amarres¹⁷⁵.

Le dévouement dont font preuve les douaniers ne les exempte pas de critiques acerbes, de la part de la population locale, relayées par la presse régionale. En 1934, la *Gazette de Bayonne – Biarritz – Pays Basque* relaie « le problème du sauvetage sur la côte basque » décrit

¹⁶⁹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 25 juin 1931. AD44, 5 P 13.

¹⁷⁰ *Annales des douanes*, n°26, 25 juin 1931, p. 290-291

¹⁷¹ *Ibid.*, n°31, 30 juillet 1931, p. 356

¹⁷² Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 25 juin 1931. AD44, 5 P 13.

¹⁷³ *Id.*

¹⁷⁴ Lettre du Vice-Amiral Lacaze, président de la société centrale de sauvetage des naufragés, au directeur des douanes à Bayonne, le 8 novembre 1933. Musée des douanes, France, 1 M 87.

¹⁷⁵ Lettre du 1^{er} adjoint au Maire de Biarritz au directeur des douanes à Bayonne, le 5 mars 1934. Musée des douanes, France, 1 M 87.

ci-dessus. L'auteur relate les tractations, qui à ce moment-là sont toujours infructueuses, entre « sa majesté la Douane » et la municipalité de Biarritz. Il fustige le refus de l'administration d'assurer la direction du sauvetage dans la ville, en prétextant le manque de personnel, motif qui selon l'article ne compte pas¹⁷⁶. Plusieurs douaniers de la direction de Bayonne sont une nouvelle fois l'objet de réprobations de la part de la presse locale, pour la manière dont ils coopèrent au sauvetage, à travers l'exemple du naufrage du *Walborg* au Boucau en 1938. *Le Courrier de Bayonne, Biarritz et du Pays Basque* publie le communiqué d'un « groupe de boucalais » critiquant dans un premier temps l'arrivée trop tardive de la Douane pour diriger les opérations, mais surtout s'interrogeant sur la répartition de la prime de 1000 francs qui doit récompenser les sauveteurs. L'auteur de l'article ajoute ensuite des précisions sur l'opposition entre les premiers hommes arrivés sur les lieux du sinistre et les agents. Ces derniers considèrent que c'est la précipitation des premiers qui a causé la mort tragique d'un matelot¹⁷⁷. La SCSN tranche finalement la question en accordant le prix Maurice Théry de 400 francs à l'ensemble de la brigade qui selon leurs termes a mis « rapidement en action le matériel de va-et-vient de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés réussit à sauver seize hommes d'équipage. Un matelot qui s'était jeté à l'eau avant l'établissement du va-et-vient a été seul noyé¹⁷⁸. »

L'exécution de faits de sauvetage donne à chaque fois lieu à des récompenses décernées par l'administration des douanes avec inscription au dossier personnel. Il s'agit le plus souvent d'encouragement. En 1927, dans plusieurs dossiers d'agents de la brigade des Sables d'Olonne, on peut par exemple lire ceci : « pour le concours apporté au sauvetage de 3 hommes d'un dundee de pêche au moyen des engins de la S^{té} centrale de sauvetage des naufragés¹⁷⁹ ». De son côté, la SCSN réserve des récompenses spéciales (sommés d'argent et médailles) aux postes côtiers pour honorer la participation des douaniers. Certains multiplient au cours de leur carrière ces actes de dévouement et sont de nombreuses fois médaillés. En 1939, *Le Phare de la Loire*, présente le brigadier nantais Alexandre Le Coroller, comme un personnage « légendaire » pour ses nombreux sauvetages. Ledit article est rédigé à l'occasion du sauvetage d'une femme tombée dans la Loire que le brigadier et son collègue François Drénou parviennent à sortir du fleuve grâce à une corde. La victime est ramenée à la vie grâce au bouche à bouche

¹⁷⁶ *Gazette de Bayonne, Biarritz, Pays Basque*, 8 février 1934, p. 2

¹⁷⁷ Extrait du journal *Le Courrier de Bayonne, Biarritz et du Pays Basque*, (21 novembre 1938). Musée national des douanes, France, 1 M 87.

¹⁷⁸ *Annales du sauvetage maritime*, 01 janvier 1939, p. 32-33.

¹⁷⁹ Feuille de récompenses et de punitions du sous-brigadier Jean Migné, SAEF, 1C-0027118

prodigué par le douanier. L'auteur revient aussi sur un sauvetage spectaculaire durant lequel il sauvé la vie de plusieurs personnes suite à la chute d'une grue dans la Loire en 1936¹⁸⁰.

Conclusion

Le champ d'action des missions de l'administration des douanes se caractérise par une grande variété et une impressionnante polyvalence. Sur la façade atlantique, les missions classiques des douaniers sont tournées vers la surveillance des penthières du littoral et des côtes, des marais salants ainsi que des activités portuaires (grâce à l'écot et à l'escorte). Au début de XX^e siècle, les missions des hommes de terrain sont dures, ils arpentent à pied, par tous les temps, de jour comme de nuit, des points particuliers de la penthière. Durant l'entre-deux-guerres, on assiste à une période de transition, d'évolution de la profession de douanier. Le contrôle exercé par les agents du service actif s'allège drastiquement dans les marais salants alors qu'il évolue et devient très minutieux autour de l'industrie pétrolière, dans les grands ports de l'Ouest notamment. C'est autour de ces derniers que s'organisent les principaux effectifs douaniers de l'Atlantique, du fait de l'importance et de la complexité des activités s'y déroulant. Au cœur de cette zone géographique, les effectifs maritimes de la direction de Bayonne représentent un cas particulier, entourés d'une légende véhiculée par la littérature. Au cœur de celle-ci, l'interdiction de bénéficier de tolérances pourtant accordées aux frontaliers s'ajoute aux contraintes de la discipline douanière. À la fin de la période étudiée, les services et les effectifs du littoral les plus importants sont maintenus sur les points les plus menacés, soit dans le voisinage de l'Espagne ainsi qu'aux alentours des grands ports.

Aux activités traditionnelles variées s'ajoute le concours que les douaniers, grâce à leur présence permanente, apportent à d'autres administrations comme les contributions indirectes ou la gendarmerie et lors d'événements critiques. La profession de douanier est caractérisée par un esprit civique qui se manifeste lors d'incidents tragiques ou de catastrophes naturelles. Le sauvetage, élément représentatif de la solidarité des gens de mer, est aussi une composante

¹⁸⁰ *Le Phare de la Loire*, 23 juillet 1939, p. 3

historique de l'action de la Douane dans les ports, les rades et les côtes. Le terme « tradition » pour évoquer cette relation séculaire, est d'ailleurs en usage à l'époque. Selon les *Annales des douanes*, il s'agit d'une des grandeurs des employés de cette administration, qui les « conduit parfois, dans le plus pur esprit de sacrifice, à braver la mort pour sauver leurs semblables¹⁸¹. » Depuis la fin du XIX^e siècle, ce rôle de sauveteur est exalté par la corporation, au même titre que les combats contre les contrebandiers. Cette vision idéalisée permet aux journaux corporatistes de présenter le douanier comme agissant sur tous les fronts. Les mentions nombreuses des faits de sauvetage permettent d'illustrer et de symboliser l'incroyable polyvalence de ces agents, qui ferait « pâlir n'importe quel fonctionnaire¹⁸². » La presse douanière crée alors à la fin XIX^e - début du XX^e siècles la vision du « douanier à tout faire¹⁸³ ». Cette « tradition », alimentée par les fonctionnaires eux-mêmes ainsi que l'administration, écarte de fait toutes les représentations moins glorieuses. Ces dernières n'apparaissent pas ou peu dans les sources étudiées, à part comme contre-exemple ou modèle à ne surtout pas suivre pour le douanier débutant.

¹⁸¹ *Annales des douanes*, n°11, 17 mars 1928, p. 125-126

¹⁸² Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 244.

¹⁸³ *Id.*

Chapitre 5 : Moderniser l'administration des douanes

Dans la première moitié du XX^e siècle, l'administration des douanes reste une organisation ancienne, figée dans un immobilisme depuis 1791. Ce constat est partagé à la fois par la direction générale et le SNDA, dans les années 1920. Le syndicat décrit la Douane comme suit : « La Douane bien qu'ayant subi à diverses époques certains changements momentanés dans son organisation primitive, elle semble avoir presque tout ignoré des transformations profondes qui se sont opérées autour d'elle, dans tous les domaines¹⁸⁴. »

La direction générale avait pourtant tenté à plusieurs reprises de faire rentrer la Douane dans le XX^e siècle. Le vif mécontentement formulé par les douaniers, au début du siècle, à propos de leurs conditions de vie et de travail, l'a poussée à revoir son organisation et à proposer une grande réforme qui voit le jour en 1908¹⁸⁵. Pour la première fois, l'administration théorise véritablement l'idée d'une baisse drastique des effectifs aux frontières maritimes, basée sur la modernisation de l'époque et devant conduire à améliorer la situation morale et financière des employés. Selon les *Annales des douanes*, la mesure dominante de cette réforme est la suppression du surnumérariat dans le service sédentaire qui était devenu un véritable « anachronisme¹⁸⁶. » Les stagiaires affectés à ces tâches étaient astreints à des besognes « stériles et fastidieuses », non-rémunérés. L'accès aux bureaux est désormais ouvert aux titulaires du baccalauréat ou d'un diplôme assimilé, qui seront soumis à des épreuves de concours.

Durant l'entre-deux-guerres, l'administration des douanes reprend la théorie développée dans la réforme de 1908 ; réduire et rationaliser les effectifs aux frontières maritimes. Dès les premières années suivant la Première Guerre mondiale, elle réalise des réductions d'emplois qui touchent principalement les directions côtières, en particulier la circonscription de La Rochelle¹⁸⁷. Ce remaniement est commenté par les *Annales des douanes* qui concluent ainsi : « la surveillance douanière des côtes consiste, en réalité, dans l'apparition intermittente sur

¹⁸⁴ *L'action douanière*, n°7, 10 avril 1926, p. 2.

¹⁸⁵ Décret du 23 mai 1908

¹⁸⁶ *Annales des douanes*, année 1908, n°11, p. 147

¹⁸⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 229

certaines points seulement du littoral de quelques agents ayant un champ d'observation des plus limités¹⁸⁸ ». En 1926, l'administration renchérit en décidant de refondre profondément ses services et d'ainsi réaliser des économies en se basant sur les travaux d'une commission extraparlamentaire. L'ensemble de ces réformes réalisées en 1926 doivent se penser comme un ensemble et non être traitées individuellement.

Cette période est également propice à une réflexion sur la modernisation des moyens de communication et de déplacement des douaniers. La direction générale se penche aussi grandement sur l'amélioration des conditions de vie et de travail de ces fonctionnaires. Ces considérations résultent en grande partie des diminutions de personnel réalisées par mesures d'économie durant cette période. Jean Clinquart a démontré que l'on assistait durant l'entre-deux-guerres à un double transfert « des ressources en hommes » : du service des brigades vers celui des bureaux et des frontières maritimes vers les frontières terrestres et la région parisienne. Il considère que dans certains secteurs côtiers prenant l'exemple de la Bretagne et de la Vendée « le désengagement de la Douane a été spectaculaire¹⁸⁹ ».

I. Moderniser les techniques de travail

A. Simplifier les formalités douanières et l'exécution du métier de douanier

La loi de finances de 1923 comprenait la disparition de 15 000 emplois publics avant le 31 décembre et la mise en place de commissions tripartites dans chaque administration. Ces dernières sont chargées de procéder à une « révision générale des cadres » et surtout de réaliser des « économies de toutes natures¹⁹⁰ ». Le 1^{er} août 1922, une commission extraparlamentaire

¹⁸⁸ *Annales des douanes*, Année 1920, p. 98-99

¹⁸⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 329

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 230-231

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

de réformes dite comité « Marin », du nom du député de Meurthe-et-Moselle, Louis Marin, ancien rapporteur du budget, avait été créée afin de réorganiser l'État en dégagant le plus d'économies possible. Elle remet son rapport au ministre des Finances le 3 novembre 1923, rapport qui inspire ensuite le gouvernement qui édicte plusieurs décrets-lois en 1924 puis en 1926¹⁹¹. Pour l'administration des douanes, les syndicats des deux services ont suggéré une grande partie des propositions du mémoire¹⁹². Par ailleurs, le comité « Marin » est aussi chargé de coordonner l'ensemble des travaux des commissions tripartites des différents ministères et d'en réaliser une synthèse. Au sein de la Douane, la commission se réunit pour la première fois en janvier 1925 et rend ses conclusions en décembre 1926. Pour aider les membres la composant dans leurs travaux, la direction générale leur adresse un exposé historique dans lequel elle reconnaît « que la Douane est aujourd'hui encore semblable, dans son organisation, à la Douane de 1791¹⁹³ ». Pour le SNDA, associé à ces discussions, le constat est sans appel, tout reste à faire dans l'administration en termes de réorganisation. En juillet 1926, par le biais de son journal corporatiste, il décrit le projet Marin comme imparfait et incomplet car il ne prévoyait pas le reclassement de la profession qui devait pourtant être la conséquence d'une réorganisation basée sur de nouvelles méthodes de recrutement, sur la mise en place d'une formation professionnelle des douaniers, etc...¹⁹⁴ Dans les colonnes de *L'Action douanière*, le syndicat présente sa propre conception de la refonte de cette administration encore trop ancrée dans le passé¹⁹⁵. Elle doit reposer dans un premier temps sur une modification du recrutement et le renforcement de l'instruction des douaniers du service actif. Le syndicat insiste ensuite sur quatre points principaux : l'extension des attributions à confier aux agents d'exécution ; le changement des méthodes de surveillance et de répression et l'extension du rayon des douanes ; une simplification de la hiérarchie et une modification de la carte douanière actuelle. En désaccord avec l'administration sur ce reclassement hiérarchique des brigades, ses représentants quittent finalement cette organisation en 1927¹⁹⁶. Sur la base de ses travaux, naissent ou s'ajoutent un certain nombre de mesures, notamment en ce qui concerne les formalités de dédouanement. En février 1926, l'administration a aussi invité les directeurs de

¹⁹¹ Florence Descamps, « Les comités de réforme administrative et d'économies budgétaires, 1919-1959 : vie et mort d'une politique de gestion publique ? », dans Bezes Philippe, Descamps Florence, Kott Sébastien et Tallineau Lucille (dir.), *L'invention de la gestion des finances publiques*, vol. II : *Du contrôle de la dépense à la gestion des services publics (1914-1967)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2013, p. 207-209.

¹⁹² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 232

¹⁹³ « Après les pleins pouvoirs M. Poincaré réorganise », *L'Action douanière*, n°17, 10 octobre 1926, p. 1

¹⁹⁴ *L'action douanière*, n°14, 25 juillet 1926, p. 1.

¹⁹⁵ *Id.*

¹⁹⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 234

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

plusieurs circonscriptions maritimes à examiner avec les représentants du personnel des brigades, les conditions d'une réforme de la surveillance du littoral. Cette dernière doit, selon la note, reposer sur une large utilisation de l'automobile et conduire à une forte compression des effectifs¹⁹⁷.

En 1926, la réforme administrative évoquée dans le rapport Marin peine à être mise en place. Cependant l'arrivée au pouvoir, en juillet, d'un nouveau conseil, formé sous la présidence de Raymond Poincaré, cumule cette fonction avec celle de ministre des Finances, accélère la situation. L'article premier de la loi du 3 août 1926, portant « ouverture de crédits supplémentaires [...] et création de nouvelles ressources fiscales », autorise le Gouvernement à « procéder par décrets, jusqu'au 31 décembre 1926 à toutes suppressions ou fusions d'emplois, d'établissements ou de services¹⁹⁸. » Tous les départements ministériels doivent alors proposer des projets de rénovations de leurs services. Le directeur général des douanes, P. Chocarne, présente son projet au président du Conseil et ministre Poincaré. Les trois séries de mesures qu'il propose, portant sur l'organisation et le fonctionnement de l'administration des douanes, sont adoptées.

La première disposition porte sur les conditions de perception de l'impôt sur le sel récolté dans les marais salants. Elle permet alors de supprimer les directions des douanes de Montpellier et de La Rochelle. Comme évoqué précédemment, la surveillance des marais salants absorbe un personnel trop important. Les *Annales des douanes* indique d'ailleurs que, depuis quelques années, l'administration des douanes a « spontanément réduit au strict minimum les frais de régie des salins¹⁹⁹. » Dans son rapport, la commission Marin avait recommandé l'adoption d'une nouvelle méthode de recouvrement de cet impôt, largement inspirée des idées des exploitants de salins sondés. En laissant les propriétaires récoltants prendre en charge les sels et réaliser eux-mêmes les déclarations, l'administration peut réaliser d'importantes économies « sans diminuer le produit de l'impôt. » En 1925, la commission des finances de la Chambre des députés avait rejeté la proposition du gouvernement, sa suppression totale, pour éviter de trop creuser le budget de l'État. Le décret du 6 octobre 1926, modifiant la réglementation sur l'impôt sur le sel, fait alors reposer sur les épaules des sauniers la part la plus importante du travail et relève les douaniers d'un grand nombre de leurs obligations²⁰⁰. Ce dernier compte « parmi les textes marquants de l'histoire de l'administration des Douanes²⁰¹ »

¹⁹⁷ *L'action douanière*, n°14, 25 juillet 1926, p. 1.

¹⁹⁸ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 4 août 1926, p. 8786

¹⁹⁹ *Annales des Douanes*, année 1926, n°21, p. 350

²⁰⁰ Sur cette question se référer à la partie sur le contrôle du sel et des marais p. 179-182

²⁰¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 236

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

en particulier sur la façade atlantique. Avec cette nouvelle réglementation « disparaît un des vestiges les plus curieux du passé²⁰². »

La deuxième mesure proposée par le directeur général des douanes concerne les formalités de dédouanement des marchandises importées et exportées. Deux décrets, datés du 6 octobre 1926, portent sur la « simplification dans le fonctionnement du service des douanes » ; le second menant notamment à une « modification de la réglementation douanière relative à l'application des droits²⁰³. » La résolution principale permet aux vérificateurs, sous certaines conditions, de ne plus contrôler physiquement l'exactitude des marchandises de les autoriser à laisser les préposés-visiteurs procéder eux-mêmes aux vérifications simples. L'administration renonce aussi à la surveillance systématique des embarquements par les préposés *écoreurs* au fur et à mesure des chargements sur les navires. Ces dispositions permettent ainsi de simplifier les opérations de visite et de sauvegarder les intérêts du Trésor, tout en légitimant des suppressions d'emploi. Ces décrets ont aussi pour objets de réduire les formalités touchant l'embarquement des houilles extraites des entrepôts fictifs servant à l'avitaillement des navires. Enfin la dernière décision touche aux modalités de la surveillance exercée par le service actif, principalement sur le littoral atlantique, pour permettre de réduire les effectifs en procédant à des conversions ou suppressions d'emplois. Ainsi, la direction générale supprime de petites brigades maritimes, notamment celles affectées à la garde des ports secondaires et en regroupe d'autres, augmentant ainsi la superficie des penthières. Comme cette dernière l'explique à l'ensemble des services extérieurs, elle souhaite « réduire les brigades côtières à leur plus simple expression²⁰⁴ ». Elle réitère l'opération une nouvelle fois en 1934, en comptant sur la modernisation matérielle et la motorisation de ses services.

Afin de préparer la réorganisation de la surveillance des postes des côtes atlantiques, pour réaliser des économies par des suppressions d'emplois, les directeurs régionaux se sont tournés vers leurs employés, principalement vers les syndicats afin de recueillir leur avis sur la question. La position de la section bordelaise est claire :

Nous voulons bien collaborer à ce travail de réorganisation en souhaitant qu'il aboutisse à des modifications hardies dans l'exécution d'un service qui n'a guère changé depuis cent trente ans, et que, tout en réalisant des économies sérieuses, tout en modernisant notre « outillage », il

²⁰² *Annales des Douanes*, année 1926, n°21, p. 349

²⁰³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 239

²⁰⁴ AD 85, Série P, 5 P 72 – Registre des transcriptions des notes, circulaires et courriers, 23 juin 1926 -7 septembre 1935. [1926-1935]

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

apporte une amélioration dans l'exécution d'un service particulièrement pénible ; dans le cas contraire nous sommes opposés à toute suppression²⁰⁵.

Les simplifications avancées par les syndicalistes girondins concernent principalement les services de nuit qu'ils proposent de réduire drastiquement. Ils suggèrent aussi de supprimer les passavants²⁰⁶ pour les marchandises circulant sur les rivières, ce qui permettrait de réaliser une économie de personnel tout en accordant une facilité au commerce. La section syndicale de Bordeaux conclue son exposé en expliquant les avantages que comporterait l'utilisation de bicyclettes par les agents isolés dans les différents postes longeant la Dordogne.

B. Moderniser les moyens matériels

Durant l'entre-deux-guerres, l'ensemble des réformes étendant le rayon des douanes et supprimant des emplois, principalement aux frontières maritimes, ne peut se réaliser sans l'introduction de moyens matériels nouveaux. En 1930, la direction générale présente en détail un projet de modernisation de son administration. Elle confie à ses directeurs régionaux la réalisation d'enquêtes sur les possibles améliorations des installations douanières et sont chargés de dresser un plan d'urgence des rénovations. Dans son programme, le directeur à Nantes en prévoit à la fois pour les lieux de vie mais surtout de travail. Ce dernier se préoccupe spécialement des travaux d'électrification dans le patrimoine immobilier de sa circonscription. Une grande partie de ceux-ci concernent les postes fixes (corps de garde, bureaux, etc...), pour la plupart des constructions anciennes, qui ne répondent plus aux besoins de l'époque. Ainsi lors de la signature de nouveaux baux, l'administration requiert l'installation de lumière électrique, comme dans le bureau de Saint-Hilaire-de-Riez (Vendée). Pour les logements appartenant à la Masse ou à la direction générale, les frais et améliorations sont laissés à l'appréciation des directions régionales sur les budgets qui leurs sont alloués. Selon l'administrateur à La Rochelle, les dépenses sont justifiées par l'amélioration du confort des locaux occupés par le service²⁰⁷. Dans plusieurs constructions, les agents ne disposent pas non plus de moyens de chauffage, les appareils devenus défectueux n'étant pas régulièrement

²⁰⁵ *Bulletin officiel de la section girondine du syndicat national des agents du service actif des douanes*, n°2, 3^e trimestre 1926, p. 18-24.

²⁰⁶ Permis de circulation des marchandises délivré par l'administration.

²⁰⁷ AD17, Série P, 5 P 2816 – Bâtiments : Saint-Hilaire-de-Riez (1883-1939)

remplacés, par manque de crédits. Pour les corps de garde de plusieurs pièces – généralement répartis entre une pièce principale où les agents prennent leurs ordres et une autre réservée au repos avec des couchages – équipé d'un seul poêle à l'image de celui d'Auray (Morbihan), le dispositif ne permet pas de chauffer l'ensemble de la surface. Il doit être principalement placé au rez-de-chaussée pour permettre à l'ensemble du personnel d'en bénéficier mais aussi pour conserver le matériel et les archives. Des travaux de réparations et d'entretien (toitures, peintures, blanchiment, etc...) sont réalisés dans ces constructions de petites surfaces à usage de corps de garde, comme en témoignent les relevés énonciatifs dressés au début des années 1930²⁰⁸.

À la fin des années 1920, la direction générale évoque aussi l'acquisition de lampes électriques pour la visite des navires, du matériel de chemin de fer et des véhicules circulants dans le rayon des douanes. La décennie suivante est l'occasion de doter de nombreuses brigades en matériel lumineux moderne et de réparer les appareils défectueux. L'administration équipe, par exemple, le poste de Beauvoir-sur-Mer (Vendée) de lampes portatives pour réaliser la visite des véhicules à la sortie du passage du Gois²⁰⁹. La brigade ambulante de Nantes bénéficie d'une dotation similaire pour la visite des navires. Au sein des brigades considérées comme inférieures par la direction générale, l'état de dégradation du matériel est significatif. De nombreux agents travaillent sur des feuilles inventaires et des registres très anciens, datant souvent du début du siècle voire du siècle précédent. Pour la capitainerie de Vannes, le directeur à Nantes milite pour la « réfection des inventaires sur des bases plus rationnelles²¹⁰ » et l'adoption d'une nouvelle formule, au début des années 1930. Dans cette même localité est soulevée la question des cartouches de munition qui semblent de ne pas avoir subi d'inspection depuis au moins 6 ans en 1931 alors qu'elles doivent être renouvelées tous les 5 ans. Le capitaine, ne sachant si elles ont pu subir l'influence de l'humidité – dans une région où celle-ci est bien présente – propose qu'elles soient brûlées au tir à la cible, et ce dorénavant tous les 5 ans. Cette suggestion présente le double avantage de laisser des cartouches sûres entre les mains des agents et de les entraîner aux pistolets Ruby²¹¹ avec lesquels ils ne sont pas assez familier.

Le niveau de modernisation des installations douanières est nettement inégal entre les différents postes de la façade atlantique, dans les années 1930. Les deux grands ports de l'Ouest,

²⁰⁸ AD44, Série P, 5 P 205 – Bâtiments. - Travaux et entretien, recensement des besoins : circulaires, notes devis, correspondance, (1902 - 1949).

²⁰⁹ Lettre du capitaine à Beauvoir au directeur à Nantes, 6 mars 1930. AD44, 5 P 206.

²¹⁰ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes dans la capitainerie de Vannes, 1931, AD44, 5 P 12.

²¹¹ *Id.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Nantes et Bordeaux, se différencient, selon l'inspecteur des Finances M. Coquelin, « par l'organisation des quais, de l'outillage et des magasins, perfectionnés à Bordeaux, vétustes et incommodes à Nantes²¹² ». Dans la deuxième moitié des années 1920, la rénovation du matériel de pesage sur les quais du port ligérien paraît indispensable. Pourtant, dans les années suivantes de rares changements ont été réalisés dans les conditions matérielles du travail. Coquelin dresse la liste de ces réalisations : construction d'un nouveau magasin peu important (tente n°4), perfectionnement de l'outillage servant au déchargement des navires bananiers, des magasins récemment aménagés qui ont malheureusement été détruits par un incendie [annexe n° 47]. Il précise qu'à l'exception des magasins situés quai Wilson, déjà en place depuis un certain temps, les tentes sont toujours « basses, mal éclairées et trop exigües²¹³ ». Cependant la modernisation de ces installations doit résulter de la Chambre de Commerce qui a déjà mis en place un projet²¹⁴ de travaux permettant l'élargissement des quais et au terme duquel le port serait doté de magasins modernes et d'instrument de levage perfectionnés, projet qui doit encore demander de nombreuses années. Ainsi le directeur insiste sur la capacité d'adaptation de la Douane à toutes les situations, notamment pour l'application des règlements obligatoires mais faisant de fait reposer une lourde charge sur ses agents. L'inspecteur des Finances arrive à la conclusion qu'aucune augmentation de personnel ne pourrait résoudre les lacunes dans le service d'écou au vu de la situation. Il conseille au directeur de rappeler aux compagnies de commerce et de navigation leur devoir pour faciliter le travail des douaniers et ainsi réduire les fatigues.

²¹² Lettre de l'inspecteur général chargé de la 4^e division au ministre des finances, 27 novembre 1930. AD44, 5P12.

²¹³ *Id.*

²¹⁴ Projet comprenant principalement le comblement de deux bras de la Loire et le passage du chemin de fer en tunnel ou en tranchée.

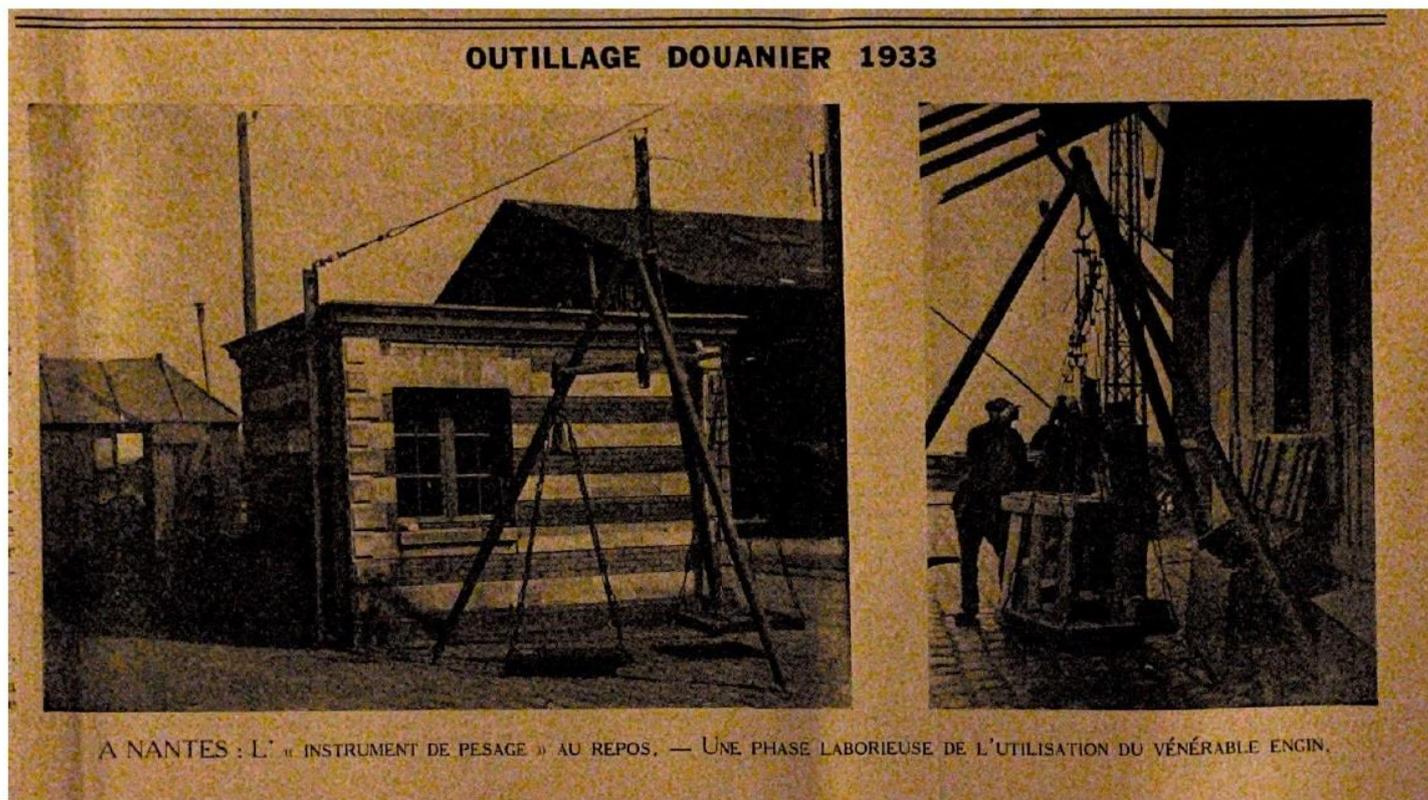


Figure 16 : Présentation de l' « instrument de pesage » ou « vénérable engin », à Nantes dans les colonnes de *L'Essor*, n°168, 23 octobre 1933.

Durant la même période, la situation est différente dans le port de Bordeaux. L'outillage y est perfectionné, on a déjà procédé à l'élargissement et au dégagement des quais, à la construction de magasins modernes et spacieux facilitant le travail d'écor. Cette situation, plus pratique pour les douaniers légitime l'absence de renforcement des effectifs et donc la réalisation des économies budgétaires.

La direction générale se préoccupe aussi d'achever le déploiement des lignes téléphoniques pour relier les postes fixes (bureaux, corps de garde, etc...) entre eux, en privilégiant dans un premier temps les frontières terrestres²¹⁵. Dès la mise en place de la réforme de 1926, le SNDA évoque la pauvreté voire l'absence de ces installations illustrant selon lui « la mécanique qui date de 1791 ». Il s'interroge notamment sur la mise en place d'appareils reliant les différents bureaux dans les ports maritimes²¹⁶. En 1927, l'administration s'empare de la question des communications urgentes entre les bureaux et les postes de la direction de Nantes, non pourvus de postes de téléphone²¹⁷. Elle évoque, selon les informations recueillies,

²¹⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 339-340

²¹⁶ *L'Action douanière*, n°20, 25 novembre 1926, p. 1

²¹⁷ Note au directeur à Nantes, 1^{er} août 1927. AD 85, 5 P 72 – Registre des transcriptions des notes...

la possibilité de recourir à des appareils privés ; les abonnés seraient dédommés du prix des communications par l'administration. Dans les postes où cela sera possible, elle invite, de préférence, les receveurs et les chefs de poste à utiliser les cabines téléphoniques publiques. Jusqu'à la fin des années 1940, le receveur aux Sables d'Olonne, Henri Le Suün, doit par exemple se rendre dans l'hôtel voisin du bureau pour passer des appels téléphoniques²¹⁸. L'installation de cet outil moderne permettrait dans certains postes de limiter les déplacements inutiles ou monopolisant trop longtemps les agents. Dans la direction de Nantes, l'administrateur envisage l'achat de deux appareils pour que les résidences de Batz et du Croisic restent en contact permanent et, de fait, éviter le déplacement journalier d'un agent de cette dernière brigade. Il serait contacté en cas de nécessité de service à Batz et permettrait ainsi d'économiser un emploi à l'administration²¹⁹.

C. Motoriser l'administration

Depuis les années 1920, l'administration des douanes n'a pas connu de progrès notables en matière d'équipements motorisés. En 1924, elle avait cependant lancé une enquête dans les directions régionales pour savoir si les conditions topographiques, la difficulté des communications ou d'autres circonstances justifiaient la mise en service de voitures destinées au contrôle des chefs divisionnaires. Dans les années 1920, les moyens de locomotion régulièrement utilisés par les officiers sont le train, le tramway, la bicyclette voire le bateau, pour assurer leur mission de contrôle des agents sous leurs ordres, dans des penthières s'élargissant de plus en plus. En réponse, l'inspecteur divisionnaire aux Sables d'Olonne indique que les difficultés de contrôle « ont été signalées déjà maintes fois. » Citant les horaires de trains pour rejoindre chaque poste, se plaint de découcher très fréquemment et évoque l'état de fatigue engendré par ces longs déplacements ; il conclut que s'il disposait d'une voiture ses vérifications « gagneraient en imprévu²²⁰. » Cependant après cette enquête aucune automobile n'est mise à sa disposition.

La réforme administrative préparée en 1926, s'appuie en grande partie sur l'introduction de moyens matériels modernes principalement pour la surveillance préventive du littoral à

²¹⁸ Souvenirs personnels tirés d'un entretien avec son fils (mon grand-père) réalisé en 2020.

²¹⁹ Notes ajoutées par le directeur à Nantes au rapport de la tournée de vérification réalisée par l'inspecteur des Finances dans la capitainerie de La Baule, 28 octobre 1931, AD44, 5P12.

²²⁰ AD17, Série P, 5 P 2803 – Inspections, organisation des tournées (1886-1939)

l'aide de véhicules automobiles. La direction générale décide alors de réaliser un premier essai dans une inspection de la direction de Saint-Malo. Le SNDA, évoquant ce premier test, assure que l'administration a toujours reculé « devant l'emploi des moyens modernes pour assurer la surveillance des côtes et des frontières²²¹ », et se félicite qu'elle ait changé d'avis. Pourtant ses représentants s'inquiètent de l'aggravation de la situation morale et matérielle des agents suite à cette réforme. Après une phase d'expérimentation, l'administration décide d'adopter un mode de surveillance basé sur l'emploi de l'automobile et la réduction drastique des effectifs aux frontières maritimes (sur l'Atlantique en particulier), augmentant ainsi le rayon d'action des services douaniers.

En 1928, elle autorise par exemple le capitaine aux Sables d'Olonne, blessé de guerre, à se servir de son propre véhicule pour l'exécution de ses tournées de surveillance. Il doit alors renoncer à utiliser cette automobile pour son usage personnel. En échange, la direction générale lui obtient une exemption d'impôt de circulation auprès des contributions indirectes²²². Dans les années 1930, l'administration des douanes généralise à titre précaire et révocable l'utilisation de véhicules personnels pour les besoins du service, sous réserve de la souscription d'une assurance. L'année suivante, le directeur régional à Nantes écrit à son supérieur que de nombreux arguments militent en faveur de la mise en service d'une voiture dans l'inspection des Sables d'Olonne et s'engage à trouver lui-même un garage à louer dans la ville et à désigner deux préposés chauffeurs²²³. L'inspecteur bénéficie finalement du transfert de l'ancienne automobile de Saint-Nazaire, dont l'administration a prévu le remplacement²²⁴. L'attribution de véhicules aux différents postes de douanes suppose donc la location voire la construction, comme à La Baule en 1937, d'un garage destiné à abriter l'engin²²⁵.

À la fin des années 1920, le parc automobile de la Douane n'avait pas bénéficié d'améliorations importantes. En 1928, une instruction vient codifier les règles concernant l'utilisation, l'entretien et la conduite des véhicules administratifs. Ce même document précise que l'emploi de ces engins doit permettre de multiplier les apparitions et de varier les services sur l'étendue des penthières. Enfin, la direction prévoit l'usage de camionnettes dont l'objectif doit être de transporter à pied d'œuvre des unités, parfois avec leurs bicyclettes, et de les déposer à des points précis autour desquels ils doivent rayonner. Ces douaniers regagneraient ensuite leur résidence, soit par leurs propres moyens, soit à l'aide de la camionnette qui les attendrait à

²²¹ *L'action douanière*, n°5, 10 mars 1926

²²² Décision administrative du 28 juin 1928. AD17, 5 P 2803 – Inspections, organisation des tournées (1886-1939)

²²³ AD17, 5 P 2803, *op. cit.*

²²⁴ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes aux Sables d'Olonne, 2 janvier 1930. AD 44, 5 P 13

²²⁵ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à la Baule, 8 juin 1937, AD 44, 5 P 13

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

un endroit déterminé²²⁶. Dans un rapport d'octobre 1930²²⁷, la direction générale expose de nouvelles propositions pour accélérer la modernisation de la Douane, en se basant principalement sur la motorisation. Elle prévoit, par le biais d'une augmentation des crédits, d'accroître l'emploi d'automobiles dans le service et d'introduire des embarcations maritimes plus modernes. En 1935, pour faire face à l'intensification et la modification de la fraude, l'administration obtient des crédits supplémentaires pour l'achat d'automobiles et de motocyclettes supplémentaires. Pour pallier les lacunes de certaines sources sur les douanes aux frontières de l'Atlantique, les rapports d'accidents de service permettent de connaître les moyens de locomotion utilisés par les différents services. Ainsi à Audierne (Finistère), la brigade est l'une des rare privilégiées à disposer d'un sidecar mis à la disposition des préposés, au début des années 1930²²⁸.

L'administration prévoit aussi de moderniser les embarcations affectées aux frontières maritimes. À partir de 1933, elle entame la construction de nouvelles vedettes de croisières motorisées, qui sont en partie affectées dans des directions régionales de grande importance. L'administration fait construire, en parallèle, des vedettes de plus petit tonnage. En 1930, elle décide d'apporter des modifications à l'effectif naval de la direction de Nantes. Deux ans après, la brigade de Port-Navalo (Morbihan) bénéficie du lancement d'un marché de gré-à-gré pour la construction de deux canots à moteur, l'autre devant être affecté à Brest. Dès la mise en usage, le directeur régional donne des instructions afin que les services de croisière soient intelligemment organisés pour réduire la dépense en carburant. Il recommande ainsi de n'utiliser qu'un seul moteur le plus régulièrement possible²²⁹. De fait, l'insuffisance des crédits budgétaires limite la fréquence et l'étendue des services de croisières, la situation est d'ailleurs identique à Saint-Nazaire. Ces embarcations offrent aussi l'opportunité d'augmenter la mobilité des services, celle de Nantes permet de déposer des agents de la brigade ambulante sur des îles de la Loire propice aux débarquements frauduleux²³⁰. Durant cette même période, la direction générale réalise des travaux pour installer l'éclairage électrique sur les vedettes motorisées déjà existantes. Elle fait aussi construire ou transférer, vers des brigades de second ordre, des navires de plus petits tonnages. En Vendée, l'administration remplace l'embarcation des Sables d'Olonne, par le *Cormoran* qui appartenait au poste de Cordemais et celle de la Fosse par la

²²⁶ Lettre des communes des douanes n° 1360 du 26 janvier 1928, dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 340

²²⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 339-340

²²⁸ *Annales des douanes*, 19 février 1931, n°8, p. 73

²²⁹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Port-Navalo, 21 avril 1933. AD 44, 5 P 13

²³⁰ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes en croisière sur la Loire, 10 août 1934 AD 44, 5 P 13

Civelle, de Nantes. Cette dernière doit aussi former des agents, qui deviennent alors des « techniciens », capables de manier et d'entretenir ce nouvel équipement.

II. Améliorer le quotidien des agents

A. Relever la condition intellectuelle et professionnelle des agents

Après la Première Guerre mondiale, l'administration des douanes s'est préoccupée d'alléger la fatigue et la pénibilité du travail des agents du service. Lors de sa nomination en décembre 1924, le nouveau directeur général, Louis de Moüy, entendait s'emparer de la question des horaires de travail au sein des brigades des douanes. Le gouvernement français avait instauré en avril 1919, la loi de huit heures qui s'adressait uniquement aux employés du secteur privé. Dès l'année suivante, le syndicat de la fonction publique militait pour son extension à tous les secteurs de la société. Dans l'administration des douanes, la gestion du travail reste très inégale pour le personnel ; le régime des brigades est beaucoup plus contraignant que celui des bureaux. Ces agents exercent des journées de labeur pouvant atteindre les 12 heures. En novembre 1925, ils obtiennent finalement la limitation de la durée journalière de travail à heures dans les brigades²³¹. Afin de rentabiliser au mieux les heures de service, la direction prend plusieurs dispositions modifiant la tâche des douaniers. Elle suggère de limiter voire de supprimer les « temps morts », en diminuant par exemple la durée des conférences professionnelles, en changeant la manière de surveiller certains points, etc. Elle envisage aussi de réduire d'une heure les circulations de nuit qui sont fréquentes dans les brigades mais aussi très fatigantes pour les agents. Il paraît alors évident que cette réduction des horaires va conduire à un allègement de la surveillance sur le terrain. L'administration autorise alors les directeurs à rendre intermittente la garde de certains points. Dans la direction de La

²³¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 267-269

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Rochelle, destinée à disparaître, on précise, les brigades doivent privilégier les services découpés, très variés, avec beaucoup d'imprévus et diminuer le plus possible les embuscades²³². En 1925 l'administration supprime aussi les « réunions de l'ordre » pour les services de nuit. Auparavant le brigadier devait assister au départ de service de chaque escouade afin de lui donner son ordre de service, qui était ensuite inscrit sur un registre. Ces derniers peuvent désormais être donnés par écrit, en l'absence des sous-officiers. L'année suivante, cette pratique s'étend progressivement au service de jour, satisfaisant ainsi le SNDA qui militait pour que les préposés aient plus d'initiative et de responsabilité²³³.

La direction générale souhaite aussi faciliter les travaux d'écriture et édite, en 1927, un *Bulletin des brigades* qui permet de réduire le travail des copistes. L'utilisation judicieuse de cette revue professionnelle permet ainsi de compenser la suppression des conférences professionnelles hebdomadaires dans les brigades à très faible effectif. En 1928, l'administration a, en effet, décidé d'expérimenter cette pratique dans les postes du littoral ne dépassant pas trois unités. Devant des résultats satisfaisants, elle adopte définitivement cette mesure et la généralise à tous les postes des côtes²³⁴. Pour remplacer les conférences préparées par les officiers, des heures de service sont réservées à la lecture du *Bulletin* et notamment aux instructions spécialement soulignées par les capitaines. Au cours de leurs tournées de surveillance, les officiers devront procéder à des interrogations pour s'assurer que les agents ont bien connaissance des textes et en rendre compte dans leurs journaux de travail²³⁵. Des réunions mensuelles sont cependant maintenues, à des dates fixées suffisamment à l'avance pour que la plus grande partie puissent y assister. Dans les brigades du Morbihan, toutes ces réunions professionnelles hebdomadaires sont donc supprimées sauf à Vannes, siège de la capitainerie. Dans cette ville, les officiers participent lorsque cela est possible à des conférences mensuelles. Dans les autres postes, elles sont remplacées par des heures de service consacrés à l'étude des textes officiels dont la liste est arrêtée par le capitaine. Le directeur à Nantes indique cependant, en analysant les journaux de travail, que les officiers interrogent convenablement les préposés et les matelots, mais pas suffisamment les sous-officiers²³⁶. En 1930, il constate au Tour du Parc, que le dernier fascicule du bulletin des brigades avait été classé dans la collection des documents de l'espèce sans avoir été découpé. Il est permis d'en déduire que malgré les

²³² Note du directeur régional à La Rochelle sur l'application de la journée de huit heures dans la capitainerie des Sables d'Olonne. AD85, 5 P 71.

²³³ Décisions administratives des 30 mars 1925 et 28 mai 1926. Jean Clinquant, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 243

²³⁴ *Bulletin des brigades*, 12 mars 1929, p. 228

²³⁵ *Bulletin des brigades*, 1^{er} juin 1928, p. 111-112

²³⁶ Extrait du rapport de l'adjoint à l'inspecteur général des Finances, 1931. AD44, 5 P 12

recommandations faites par l'administration, les agents ne consultent pas suffisamment cette publication et négligent leur instruction professionnelle²³⁷.

Au cours des années 1930, l'administration confirme sa volonté d'employer dans les brigades des recrues d'un bon niveau pour s'adapter à l'évolution rigoureuse du métier, principalement de préposé. Dans un rapport daté du 27 octobre 1930, le directeur général Pierre Chaudun suggère pour la première fois la fondation d'une « école des douaniers²³⁸ » où les stagiaires recevraient une formation technique obligatoire tout en améliorant leur « état d'esprit » basé sur des principes moraux. L'administration, ne pouvant augmenter les effectifs pour compenser l'évolution du métier de douanier, cherche à améliorer la qualité du recrutement et à élever le niveau de l'examen auquel sont soumis les postulants à l'emploi de préposé²³⁹. Le 24 mai 1936 le ministre des Finances, Marcel Régnier, autorise la création de cette école des préposés. Cette dernière, dont le projet est ralenti faute de budget ou d'immeubles suffisant, ouvre ses portes à Montbéliard le 1^{er} mars 1938 et est inauguré le 14 mai, en présence de nombreuses personnalités. Grâce à un accord passé avec la municipalité, l'établissement s'installe dans le château de Montbéliard. Les frais d'aménagement sont pris en charge par la ville, la Masse s'occupe du loyer et l'Etat fournit à ses frais tout le matériel scolaire. Comme il l'a été dit précédemment le SNDA n'a eu de cesse de militer pour le développement d'une formation professionnelle, sans toutefois aller jusqu'à évoquer la création d'une institution. Il avait lui-même conçu son propre organe de formation *L'école du douanier* qui devient *L'Actualité douanière*, directement adressé aux agents du service actif. Le directeur général Louis Hyon a d'ailleurs réalisé la préface de son *Guide du douanier* publié en 1938, insistant sur une fonction exigeant « des connaissances beaucoup plus étendues et plus précises à la fois²⁴⁰ ». Le syndicat salue donc « cette importante réalisation administrative dont le besoin se faisait sentir depuis longtemps déjà²⁴¹ », ajoutant que les « jeunes camarades » vont découvrir la vie commune. Dans son projet, la direction générale a pensé au confort des élèves : cuisine moderne, installation de l'électricité pour remplacer le charbon, et met même à leur disposition une salle de loisirs, une salle de jeux, une bibliothèque, etc. Le directeur général Louis Hyon dans son discours d'inauguration, le 14 mai 1938, insiste d'ailleurs sur ce point :

²³⁷ *Id.*

²³⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 344-345

²³⁹ SAEF, B-0033447/1 : Organisation et fonctionnement du ministère des finances, douanes (1918-1943)

²⁴⁰ SNDA, *Le guide du douanier...*, *op. cit.* 367 p.

²⁴¹ *L'Action douanière*, n°649, 10 mars 1938, p. 1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Quant au château-fort, dont la silhouette domine votre cité et votre histoire, vous avez su, à la faveur de judicieux aménagements, en faire pour nos agents une résidence pleine de commodités et d'agrément. Vous avez su introduire dans ses vieilles murailles le progrès et le confort, sans en aliéner le caractère, la personnalité et la grandeur. Bien qu'un modernisme de bon aloi ait présidé à sa réfection, sa haute et puissante stature évoque toujours, pour le visiteur, le souvenir des vaillances passées et des héroïques résistances. Je voudrais que, dans cette heureuse adaptation, nos jeunes préposés sachent trouver le symbole de ce que doit être l'Administration à laquelle ils appartiendront demain : gardienne des vertus et, des traditions qui, de tous temps, ont fait sa force et son renom, mais animée, néanmoins, de modernisme et de progrès ; inébranlable dans ses principes de droiture, de probité et de dévouement à la chose publique, mais toujours prête aux adaptations, aux évolutions nécessaires de technique ou de méthode. C'est le vœu que je formerai, Messieurs pour terminer [...]²⁴².

L'ambition du SNDA est de faire de cette nouvelle structure une « école de la solidarité », précisant que dès leur entrée les stagiaires « sont devenus partie intégrante de la famille douanière²⁴³ », ayant accès au même intérêt des organisations syndicales et mutualistes que les collègues des frontières. La durée des cours est fixée à trois mois et demi. Un arrêté du 7 octobre 1938 vient ensuite déterminer les modalités de l'examen probatoire que chaque stagiaire doit passer à la sortie de l'école. L'ouverture de ce centre d'instruction connaît un écho outre-Manche, les quotidiens britanniques comme le *Yorkshire Post* et le *News Chronicle* en font l'éloge dans leurs éditoriaux soulignant « que l'on y enseignerait la manière de bien se conduire à l'égard des voyageurs étrangers²⁴⁴ ». De son côté, l'ambassadeur français à Londres rapporte au département des Affaires étrangères l'excellente impression qu'a produite en Angleterre l'édification de cette école où les douaniers seront instruits « de la correction et de la courtoisie dont ils doivent faire preuve²⁴⁵. » Cette création est donc significative de l'importance que l'opinion publique anglaise attache à l'accueil de ses ressortissants par les autorités douanières étrangères.

²⁴² *Annales des douanes*, n°24, 16 juin 1938

²⁴³ *L'Action douanière*, n°649, 10 mars 1938, p. 1

²⁴⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 345

²⁴⁵ Note n° 8950, 3/2 du 15 décembre 1937. *L'Actualité douanière*, n°48, 5 janvier 1938.

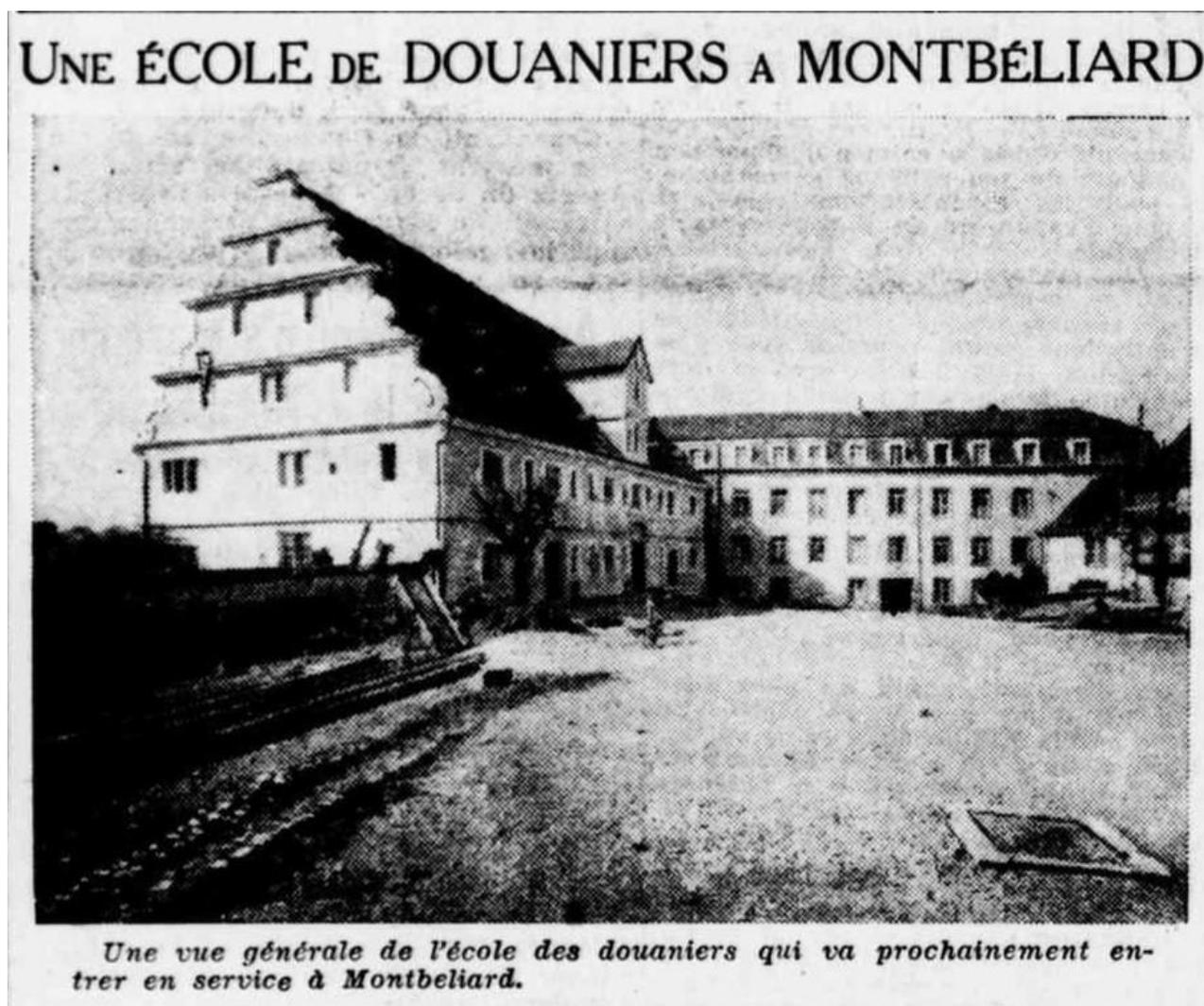


Figure 17 : Vue générale du château de Montbéliard accueillant l'école d'application, *Le Phare de la Loire*, 10 mai 1938, p. 1

Les préposés vont désormais entrer dans les brigades, après ce passage obligatoire par Montbéliard, avec une connaissance administrative entière de leur métier, qui s'est complexifié avec l'extension des attributions des agents du service actif. L'école ferme temporairement durant la Seconde Guerre mondiale, le château est occupé par l'armée allemande avant d'héberger, vraisemblablement en novembre 1944 l'état-major du Général de Lattre de Tassigny²⁴⁶. Elle ouvre à nouveaux ses portes aux élèves à partir de 1946, avec la reprise des recrutements.

²⁴⁶ Albert Laot, *Histoire de l'École nationale des douanes de Neuilly*, Paris, Association pour l'histoire de l'administration des douanes françaises, 1996, p.

B. Rénover le patrimoine immobilier de l'administration

L'entreprise de modernisation de la direction générale doit aussi concerner le patrimoine immobilier de la Douane. L'une des difficultés principales est qu'elle doit s'opérer en même temps que l'amélioration des moyens matériels. De nombreux locaux affectés à usage de bureaux, de corps de garde ou encore de casernes sont des constructions anciennes en mauvais état qui ne répondent souvent plus aux besoins de l'époque. La situation est cependant très inégale sur l'ensemble du littoral atlantique et dépend en grande partie du soin attaché à la conservation des bâtiments. Certains logements sont anciens mais convenablement entretenus, à l'image des deux immeubles domaniaux de Pont-d'Armes, à usage de caserne et à la fois de bureau et de logement au receveur, qui sont pourvus de l'électricité dès 1931²⁴⁷. Dans les années 1930, *L'Essor* a consacré dans plusieurs de ses numéros une rubrique photographique aux bâtiments douaniers, qu'ils soient modernes ou plus anciens, où cette inégalité est perceptible. En 1930, les auteurs présentent l'installation qui sert de bureau de visite et de corps de garde aux employés de La Rochelle-Pallice qui illustrent la « grande pitié des bureaux de douane²⁴⁸ ». À l'inverse en 1933, ces derniers complimentent le bureau de Béhobie, à la frontière espagnole, qui fait honneur selon eux à l'administration ainsi qu'à son architecte²⁴⁹. [annexe n° 48]

Le rapport de l'administration daté d'octobre 1930 – cité précédemment – recommande aussi de réserver une part importante des crédits consacrés aux dépenses immobilières aux logements des douaniers, particulièrement des brigades, pour qu'ils jouissent « du minimum de confort auquel peut prétendre l'ouvrier²⁵⁰ ». Dans son ouvrage consacré à la *Masse des brigades*, A. Fouré note la volonté de l'administration d'apporter du confort et de l'hygiène dans les logements qui en manquent cruellement et de construire des bâtiments dans les régions déshéritées faisant face à une pénurie de logement. Ainsi elle se fixe pour objectif d'élaborer un programme d'ensemble d'améliorations du patrimoine douanier, en parallèle de celui fixé pour les bureaux et les corps de garde, prévu sur plusieurs années et pour un montant fixé à 45 millions de francs. L'auteur dresse la liste des réalisations se rapportant au casernement qui sont déjà terminées ou en voie d'achèvement. Sur le littoral atlantique, il cite la construction de

²⁴⁷ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Pont-d'Armes, 22 avril 1931, AD 44, 5 P 13

²⁴⁸ *L'Essor*, n° 114, 1^{er} janvier 1930, p. 1

²⁴⁹ *L'Essor*, n° 170, 1^{er} décembre 1933, p. 6

²⁵⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 340

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

maisons douanières à Bassens (direction de Bordeaux) et celle de logements à Guissény et l'Aber Wrac'h (direction de Brest)²⁵¹. En 1929, le directeur régional à Nantes, Armand Manet recueille, au cours de ses tournées de vérifications, des informations dans le cadre du programme général des améliorations des installations douanières qu'élabore l'administration. La compilation de ces dernières lui permet d'établir un plan d'urgence des travaux à réaliser dans sa direction qui s'étend désormais à la Vendée et à une partie de la Charente-Inférieure. L'année précédente, il avait déjà été très étonné d'observer que dans la caserne de Nantes les douaniers s'étaient rassemblés pour faire installer à leurs frais l'éclairage électrique dans leurs appartements et décidé que chaque nouvel occupant rembourserait cette somme à l'ancien locataire²⁵². Les couloirs et les parties communes étant toujours éclairés au gaz, le directeur lance un marché de gré à gré pour uniformiser la situation, décision approuvée par l'administration²⁵³. Dans cette grande caserne, de nombreux agents des brigades ont, de surcroît, plusieurs fois indiqué se trouver trop à l'étroit dans leurs logements et émis le vœu d'être installés plus spacieusement, sans obtenir satisfaction. En 1928, M. Manet invite l'inspecteur principal à Nantes à consulter les agents et le représentant local du syndicat, afin de savoir si certains logements ne pourraient pas être agrandis en captant des pièces dans des locaux inhabités suite aux réductions d'effectif²⁵⁴.

En 1925, de nombreux appartements et dortoirs deviennent vacants suite à la suppression du casernement pour les douaniers célibataires. L'administration envisage de réhabiliter une partie de ces pièces pour améliorer le quotidien des agents (création de buanderie, agrandissement des logements, etc.), lorsque ses crédits le permettront. En 1928, l'inspecteur des douanes aux Sables d'Olonne indique au directeur à Nantes que les dortoirs inoccupés de célibataires de la caserne, doivent être rénovés voire transformés en habitations. Faute de budget suffisant, une partie est transformée en buanderie et l'autre en dépôt pour le matériel de la brigade – c'est le cas des matériels militaires appartenant au bataillon des douanes. En 1930, des travaux de modernisation sont réalisés dans cette caserne, notamment l'installation dans les WC de « sièges à la turque avec réservoir de chasse d'eau et la pose d'éviers dans les logements des agents²⁵⁵. » Pour autant, le directeur à Nantes estime qu'il reste

²⁵¹ A. Fouré, *La masse des brigades des douanes*, op. cit. p. 59-61.

²⁵² Révision de l'estimation des valeurs locatives des logements occupés par les agents des douanes dans les différentes casernes, 13 août 1928. AD44, 5 P 205

²⁵³ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes dans la caserne de Nantes, 1^{er} décembre 1928, AD 44, 5 P 13

²⁵⁴ Note du directeur régional à l'inspecteur principal à Nantes, 2 juillet 1928, AD 44, 5 P 205.

²⁵⁵ AD44, Série P, 5 P 205 – Bâtiments. - Travaux et entretien, recensement des besoins : circulaires, notes devis, correspondance, (1902 - 1949).

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

des réparations à faire, l'immeuble n'étant pas encore éclairé à l'électricité. Il propose de réaliser les travaux nécessaires dès que les « circonstances le permettront²⁵⁶. »

Dans les logements domaniaux, l'administration des douanes prend en charge les dépenses pour les travaux de gros œuvre alors que les réparations sont supportées par la Masse. Les conseils régionaux de cette dernière nous renseignent sur les améliorations et modernisations à apporter dans le parc immobilier. Pour les bâtiments tenus à bail, les travaux d'entretien incombent aux locataires et sont pris sur les fonds de la Masse dans la plupart des cas. Les grosses réparations, en vertu du droit commun, restent à la charge des propriétaires, situation qui met parfois l'administration en difficulté. Dans une période où la direction générale cherche à offrir plus de confort aux employés en installant l'électricité, elle se heurte à des propriétaires peu dociles. À la fin des années 1930, celui de la caserne de Nantes refuse à plusieurs reprises d'installer l'éclairage électrique dans les couloirs conduisant aux caves et greniers, alors qu'il existe de grands risques d'incendie et une gêne pour les agents se déplaçant avec des lampes portatives²⁵⁷.

Dans un article daté de 1936, *L'activité girondine* évoque un crédit de « 30 millions » de francs que l'administration aurait sollicité auprès du gouvernement, pour réaliser la première étape d'un nouveau programme de grands travaux destinés à la réfection des casernes en mauvais état et la construction de « maisons douanières²⁵⁸ ». La section bordelaise du SNDA voit ici l'occasion de reprendre un projet de construction d'une nouvelle caserne à Bassens, qu'elle avait déjà développée et proposée à la direction en 1930. Le bureau syndical avait décrit à l'époque ces bâtiments, construits pendant la dernière guerre, comme des « nids à tuberculose », qui n'ont pas connu de travaux réfections qui semblent indispensables (remblais, tout à l'égout, etc...) depuis les années 1920 [annexe n° 49]. En 1920, le bureau et la brigade de Bassens sont en effet installés dans une partie de l'ancienne poudrerie de la ville construite en 1915-1916²⁵⁹ [annexe n° 50]. Dans l'article consacré au manque d'hygiène dans l'immeuble, on perçoit clairement l'impression que se font les douaniers syndiqués d'une différence de traitement entre les officiers et le receveur d'un côté et les agents inférieurs de l'autre. Six ans après, le conseil d'administration écrit que ce projet a été abandonné faute de crédits nécessaires et remet en discussion une nouvelle mouture. La construction d'une nouvelle caserne, plus grande, pour accueillir l'ensemble de l'effectif de la brigade, notamment ceux qui logent avec

²⁵⁶ AD 44, Série P, 5 P 13 – Tournées d'inspection des services par le directeur... *op. cit.*

²⁵⁷ Rapport du conseil régional de la Masse à Nantes, 21 décembre 1937, AD 44, 5 P 205.

²⁵⁸ *L'Activité girondine*, n°41, septembre-octobre 1936, p. 2

²⁵⁹ Décret du 2 décembre 1920. Les plans de ces constructions sont conservés au Musée national des douanes, France sous la côte 1 D 38.

difficultés dans la commune, est chiffrée par le syndicat entre 1,5 et 1,8 million de francs. La lecture de l'ouvrage sur *La masse des brigades des douanes* avait cependant laissé à penser que la « construction de maisons douanières à Bassens » avait été ou était en cours de réalisation²⁶⁰. L'absence de sources fiables ne permet pas d'éclairer ce point et de dire si véritablement une telle construction a vu le jour.

Durant la période de l'entre-deux-guerres ce sont donc principalement les questions d'hygiène et de salubrité qui préoccupent les agents vivant dans les casernes des douanes. En 1937, les douaniers vivant dans celle de Port-Navalo se plaignent de la qualité de l'eau du puits situé dans le jardin. Le directeur à Nantes, en tournée de visite dans la brigade, fait procéder à un test par le chimiste des finances qui conclut que l'eau est chargée en dépôts organiques et effectue directement le curage de l'installation²⁶¹. Au cours des années 1930, plusieurs documents évoquent les dégradations et la saleté dans les casernes de Saint-Nazaire et de Nantes, dont sont principalement responsables les occupants. Le directeur régional, René Putot, attire plusieurs fois l'attention de ses agents sur leur responsabilité à bien se comporter et à tenir propre leurs logements. À Saint-Nazaire, il recommande au service de casernement de veiller à l'entretien des parties communes et surtout de s'opposer à ce que les enfants ne détériorent les couloirs et les paliers en jouant. R. Putot propose aussi d'envisager des sanctions pour les ménages ne surveillant pas suffisamment leurs bambins²⁶². En 1938, ce dernier constate avec stupeur une situation inquiétante à Nantes indiquant que de nombreux crachats « souillent les couloirs », que les enfants écrivent sur les murs et que les ménagères en répandant de l'eau en grande quantité autour des éviers salissent les couloirs. Le directeur invite le capitaine à organiser une conférence professionnelle pour que les douaniers fassent eux-mêmes des recommandations à leurs familles pour préserver la propreté de l'habitation²⁶³. Enfin, la modernisation des locaux doit aussi permettre aux femmes récemment employées dans la Douane de bénéficier d'un confort certain. L'administration adapte donc les bureaux à ce nouveau personnel. En 1931, le directeur régional à Nantes profite de la réfection des water-closets de l'entresol de l'Hôtel des douanes (quai de la Fosse) pour installer des sièges pour dames et un appareil à la turque pour les autres employés²⁶⁴.

²⁶⁰ A. Fouré, *La masse des brigades des douanes*, op. cit., p. 61.

²⁶¹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Port-Navalo, 5 juin 1937, AD 44, 5 P 13

²⁶² Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Saint-Nazaire, 23 décembre 1932, AD 44, 5 P 13

²⁶³ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Nantes, 13 décembre 1938, AD 44, 5 P 13

²⁶⁴ Note du directeur à Nantes à la direction générale, 1^{er} juillet 1931. AD 44, 5 P 205

C. La construction de la caserne de Croix-de-Vie, un exemple de modernisation

Durant cette période importante de rénovation du parc immobilier de la Douane, de nouveaux bâtiments sont construits pour remplacer les installations devenues inconfortables. À l'image de la caserne de Croix-de-Vie (Vendée), la direction générale profite de circonstances favorables pour faire sortir de terre des constructions contemporaines offrant tout le confort moderne aux agents. Dans la brigade vendéenne, les douaniers logeaient, depuis 1843, dans une caserne propriété de l'administration située sur la place de la Liberté²⁶⁵ [annexe n° 51]. Ils partagent alors le sort de beaucoup de leurs collègues des deux services dans les années 1920-1930 : un édifice n'ayant subi aucune amélioration notable, vétuste voire particulièrement insalubre.

Le projet d'une construction nouvelle à Croix-de-Vie ne naît pourtant pas de la volonté de la direction des douanes mais du maire de la commune. En 1931, il présente à son conseil municipal un projet de rachat de la caserne, dont la démolition et la reprise du terrain sont destinées à développer le marché de la ville et donc d'augmenter les droits de places, qui constituent les principales ressources communales. Le bâtiment doit, selon lui, être détruit pour « cause d'utilité publique²⁶⁶ » ; il entame donc des tractations auprès de l'inspecteur principal des douanes aux Sables d'Olonne et du directeur régional situé à La Rochelle. Ce dernier, n'ayant pas les crédits suffisants, refuse d'investir dans un tel projet mais consent à échanger gratuitement l'immeuble inesthétique contre une nouvelle caserne « plus moderne et plus hygiénique ». Il voit ici l'opportunité de reloger ses agents dans un bâtiment plus moderne et surtout plus salubre tout en évitant les frais de réfection qui aurait été à prévoir rapidement dans l'immeuble rue de la Liberté. Cependant aucune bâtisse ne semble convenir aux besoins de service. En juin 1933, le conseil municipal doit alors accepter de construire ladite caserne à ses frais. Les recherches mènent au seul terrain domanial approprié situé au lieu-dit la « Roussière » dans le prolongement des rues du Bac et de la Petite Ile, en bordure de la rivière la Vie. Ce dernier doit, en premier lieu, faire l'objet de travaux de remblayage et d'endigage car il est

²⁶⁵ Anne Le Suün, « Maurice Durand et la caserne des Douanes de Croix-de-Vie », *Olonne*, n°258, décembre 2021, p.16-19

²⁶⁶ AD85, 1 O 894 – Affaires communales, communes de Croix-de-Vie : construction d'une caserne des douanes (1935-1938)

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

régulièrement recouvert lors des grandes marées. La nature de ce terrain ralentit l'avancée du projet et dès 1934 le directeur à La Rochelle et les douaniers s'impatientent. Ce dernier a suspendu tous les projets de travaux d'entretien dans la caserne destinée à la démolition pour éviter des dépenses qui s'imposaient déjà pour la remettre en « état d'habitabilité²⁶⁷ ». Elle se trouve alors dans un très mauvais état et devient de plus en plus inconfortable pour les employés.

Dès 1933, la municipalité a confié le projet de construction à l'architecte départemental Maurice Durand, qui présente ses plans et devis à la commune et à la Douane en juin 1936. À l'issue de cette entrevue le projet est adopté pour un montant s'élevant à 470 415 francs. La mairie confie les travaux d'électricité, d'installation sanitaire et la clôture côté cour d'honneur à des entrepreneurs locaux. Son objectif est d'enrayer le chômage saisonnier de l'hiver tout en donnant un regain d'activité au commerce de Croix-de-Vie avec l'extension du marché. La nouvelle caserne située Boulevard de l'Égalité n'est finalement livrée qu'en 1939 et les sept agents composant le bureau et la brigade s'y installent le 1^{er} septembre. Le bâtiment d'une superficie de 595 m² comprend sept logements ainsi que deux bureaux. L'espace réservé aux deux fonctions principales de la Douane est parfaitement séparé et organisé [annexe n° 52]. Chaque employé et sa famille disposent de son propre logement disposé en trois ou quatre pièces principales et une cuisine. Chaque famille dispose aussi d'un WC placé à l'extérieur du bâtiment ainsi que d'un raccordement à l'électricité. Ces installations modernes pour l'époque améliorent considérablement la vie quotidienne des agents. Cette caserne est nettement plus spacieuse que beaucoup d'autres constructions douanières de l'époque. À titre de comparaison, la construction de WC et les travaux d'électrification de la caserne des douanes des Sables d'Olonne n'ont lieu qu'au cours des années 1930, alors qu'il s'agit de la brigade la plus importante de la capitainerie et que le bâtiment accueille beaucoup plus de résidents.

Cependant, trois ans plus tard, l'administration engage déjà de nouvelles dépenses car le bâtiment souffre beaucoup des intempéries²⁶⁸. Les projets de destruction de la « Vieille douane » et de réfection de la Place du Marché envisagés par la municipalité, sont quant à eux paralysés par le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Le 4 août 1945, le conseil Municipal adopte la démolition du bâtiment en ruines, comptant sur l'aide de la main-d'œuvre allemande dont le coût est relativement bas²⁶⁹. La caserne moderne de Croix-de-Vie, est quant à elle toujours debout et été reconvertie, dans les années 1980, en zone commerciale donnant principalement sur le port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Une annexe de la direction

²⁶⁷ *Id*

²⁶⁸ AD17, 5 P 2531 – Dossier personnel de Bertrand Lesbats

²⁶⁹ AD85, AC 75 7 – Délibérations et archives numérisées de la Commune de Croix-de-Vie. Mai 1896-févr. 1947

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

interrégionale de Nantes se trouve toujours dans les anciens locaux que les agents partagent avec les affaires maritimes²⁷⁰.



Figure 18 : Vue aérienne de la commune de Croix-de-Vie en 1956. La nouvelle caserne apparaît clairement à la droite de l'image.
Source : remonterletemps.ign.fr.

²⁷⁰ Arnaud Picard, « La douane à Saint-Gilles-Croix-de-Vie », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°71, 2021, p. 9

III. Rationnaliser les effectifs aux frontières maritimes

A. 1926-1931 : la suppression de la direction régionale de La Rochelle

Dans son rapport remis en 1923, le comité « Marin » préconisait de réduire le nombre de directions au sein de l'administration française, en particulier dans la Douane, et de régionaliser la « compétence territoriale²⁷¹. » Cette position avait d'ailleurs été retenue dans l'administration des Postes. Un document rédigé en 1929 dans la direction des douanes de Marseille évoque la disparition d'environ 13 directions²⁷². Allant moins loin que les recommandations sur le remodelage de la carte douanière, le gouvernement de Raymond Poincaré promulgue le 1^{er} octobre 1926 un décret « portant suppression de deux directions des douanes²⁷³ ». Le nombre des directions régionales de la France continentale est ramené de 24 à 22, avec la disparition des directions de La Rochelle et de Montpellier (Article 1^{er}). Selon les dispositions de l'article 2, le ministre des Finances déterminera par un arrêté les conditions de rattachement aux circonscriptions voisines des services compris dans les directions supprimées. Selon l'arrêté, ces dernières ne devaient « leur maintien [qu']à la surveillance des industries salicoles²⁷⁴ », ce que les simplifications apportées prochainement sur le mode de perception de la taxe sur les sels ne justifient plus. La préparation du projet a été l'objet de nombreuses discussions et de tergiversations, comme on peut le lire dans *L'action douanière*. Dans un article daté du 25 juillet 1926, le SNDA aborde la suppression prochaine la direction de La Rochelle, considérant que cette dernière n'a plus de raison d'être depuis longtemps. Le service des brigades est tombé à « 10 officiers, 79 sous-officiers, 238 préposés et matelots, soit au, total, 327 hommes²⁷⁵ ». Cependant l'auteur, qui signe « un réformiste », évoque un possible revirement qui aurait eu lieu dans les esprits des administrateurs de la Douane. Ceux-ci auraient finalement décidé d'agrandir la direction rochelaise au détriment de celles de Nantes et de

²⁷¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 238

²⁷² Lettre de la dame-employée Marie Durand née Laplace (direction de Marseille) adressée au député des Alpes-Maritimes. SAEF, 1C-0026705

²⁷³ *Annales des Douanes*, année 1926, n°20, p. 328

²⁷⁴ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 3 octobre 1926, p. 10947

²⁷⁵ « Pour sauver une direction qui pourrait supprimée », *L'action douanière*, n°14, 25 juillet 1926, p. 1

Bordeaux. Ledit « réformiste » considère en conclusion que donner un semblant de raison d'être à l'échelon de La Rochelle pour préserver les privilèges du personnel supérieur serait un acte de « sabotage ».

En septembre 1926, le directeur général avait finalement donné ordre à son subalterne à Nantes d'étudier dans quelles conditions la direction de La Rochelle pourrait être rattachée à sa voisine. Il est d'avis d'attribuer seulement la capitainerie de Rochefort à la circonscription de Bordeaux. L'annexion des autres postes à celle de Nantes permettrait aussi selon lui de réaliser des économies d'emplois²⁷⁶. À la suite d'un arrêté du 2 octobre, les services douaniers compris sur le territoire de l'ancienne direction des douanes de La Rochelle et stationnés au nord de la commune de Fouras sont rattachés à la direction de Nantes. Les autres bureaux et brigades sont placés sous le contrôle du directeur de Bordeaux. Pour l'ancienne régie de Montpellier, les services sont rattachés à la direction de Perpignan, à l'exclusion de ceux situés dans le département des Bouches-du-Rhône, qui sont incorporés à la direction de Marseille²⁷⁷. Cette décision s'accompagne aussi d'un « regroupement local des inspections, capitaineries et lieutenances²⁷⁸ » et entraîne selon Jean Clinquart l'économie de 17 emplois qui viendront s'ajouter aux emplois rendus disponibles par la réforme de la surveillance des industries salicoles, selon le ministère des Finances. Les agents amenés à se déplacer sont remboursés de leurs frais de déménagement par l'administration.

Le directeur régional à Nantes se rend lui-même à La Rochelle dès le 8 octobre pour inspecter l'état du matériel de la direction qu'il découvre trop ancien et délabré. Il apprend par le biais du contrôleur en chef, resté sur place, qu'à l'exception des meubles qui garnissaient le cabinet particulier de l'ancien directeur, Félix Chiarisoli, l'ensemble des objets mobiliers devaient prochainement être cédés à l'administration des domaines²⁷⁹. L'administrateur nantais doit aussi solder les comptes de la recette principale ainsi que la direction de la Rochelle, les droits, paiements et mandats étant pris en charge dès le 1^{er} octobre, dans les écritures de celle de Nantes²⁸⁰. Les dispositions sont identiques entre les services de la masse et de l'habillement. Le travail des officiers chargés du contrôle des brigades s'accroît une nouvelle fois, ces difficultés restent perceptibles durant les années suivantes. La disparition de la direction de La Rochelle engendre notamment l'agrandissement de la capitainerie des Sables d'Olonne par

²⁷⁶ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes, 20 septembre 1926, AD 44, 5 P 13

²⁷⁷ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 3 octobre 1926, p. 10947

²⁷⁸ *Id.*

²⁷⁹ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à la Rochelle, 8 octobre 1926, AD 44, 5 P 13

²⁸⁰ Note du directeur général à celui de Nantes, 26 septembre 1926, SAEF, B-0019998/1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

l'annexion de trois brigades : Saint-Jean-de-Monts, la Barre-de-Monts et l'Ile-d'Yeu²⁸¹. En 1924, l'inspecteur divisionnaire aux Sables d'Olonne avait évoqué les gênes qu'occasionnaient la visite de la brigade de Saint-Jean-de-Monts, qui n'est accessible que par Saint-Hilaire-de-Riez et Beauvoir-sur-Mer. Cette situation, qui l'obligeait à découcher régulièrement, s'applique désormais au capitaine sablais. La tâche de ce dernier se complexifie d'autant plus s'agissant du poste de l'Ile-d'Yeu.

À partir de 1927, le directeur de Nantes entame ses premières tournées d'inspection dans le département de la Vendée et de la Charente-Inférieure. Cette première année est l'occasion pour lui de faire une tournée de reconnaissance pour se familiariser avec l'organisation des différents services. Lors de ses premiers contacts avec les brigades vendéennes, il est stupéfait par les manquements graves à la discipline qu'il observe chez les agents des brigades et les détaille dans son rapport général. Il découvre notamment un préposé de Saint-Hilaire-de-Riez au tabac de la ville en train de boire pendant ses heures de service ; un autre, de la brigade de Croix-de-Vie, en faction, en train de fumer et de s'entretenir avec des personnes extérieures à l'administration. Dans son mémoire, le directeur prend soin d'ajouter une note à l'attention des chefs des postes :

Les manquements relevés par M. le Directeur au cours de ses vérifications inopinées, donnent à penser que les agents des ports côtiers à faibles effectifs sont assez souvent en défaut. Il importe que tout relâchement dans l'exécution du service soit sanctionné avec la sévérité désirable²⁸².

Dans les années 1930, la seule modification importante de la carte douanière est la réinstallation des deux directions supprimées en 1926. L'administration des douanes avait patiemment attendu que les circonstances soient plus favorables pour solliciter la création de deux emplois de directeurs qui lui permettrait ainsi de revenir au *statu quo ante*. Elle met en avant comme argument principal l'ensemble des inconvénients dont souffrent les usagers, particulièrement du fait de l'éloignement des centres de décisions. La Douane obtient « sans trop de difficultés²⁸³ » l'inscription au budget de crédits nécessaires à la création d'un emploi d'administrateur à La Rochelle à compter du 1^{er} avril 1931, puis d'un autre à Montpellier en avril 1932²⁸⁴. L'étude rétrospective de la suppression de ces deux directions en 1926 comme de

²⁸¹ AD17, 5 P 2803 – Inspections, organisation des tournées (1886-1939)

²⁸² *Id*

²⁸³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 320

²⁸⁴ Loi de finances des 31 mars 1931 et 31 mars 1932. Décisions administratives des 1^{er} avril 1931 et 11 avril 1932.

leur réinstallation permet d'observer que dans l'administration douanière les considérations économiques l'emportent sur l'efficacité fonctionnelle²⁸⁵.

B. Des effectifs en baisse constante

Grâce à l'article premier de la loi du 3 août 1926, cité précédemment, le nouveau gouvernement conduit par le cabinet Poincaré est autorisé à « procéder par décrets, jusqu'au 31 décembre 1926 à toutes suppressions ou fusions d'emplois, d'établissements ou de services²⁸⁶. » Ce dernier se reposait en grande partie sur le rapport de la commission Marin. Chacune des dispositions intervenues en 1926 et exposées auparavant ont un impact global sur l'effectif de l'administration des douanes. Le personnel des services extérieurs connaît une diminution de 10,50 % ; on passe de 23 547 agents en 1925 à 21 081 en 1928²⁸⁷. La direction générale souhaite procéder à cette réorganisation en ménageant le plus possible les intérêts des agents. En octobre 1926, elle décide de supprimer tout appel au recrutement dans les circonscriptions les plus touchées par les mesures de réduction, soit celles du Midi et de l'Ouest, « du littoral de Nice à Saint-Malo ». Jean Clinquart a démontré que sur la façade atlantique, de Bordeaux à la cité malouine c'est le quart des effectifs qui ont été supprimés²⁸⁸. Le but de l'administration est d'utiliser les employés disponibles pour des tâches prioritaires et oriente alors sa politique vers un allègement de la surveillance aux frontières maritimes, objectif qui se maintient dans les années 1930²⁸⁹.

Durant cette décennie, l'évolution négative des effectifs des douanes n'est pas le résultat d'une progression linéaire, comme l'a démontré Jean Clinquart (voir le graphique ci-dessous). Elle est marquée par un développement modeste du personnel (2%) qui est brutalement arrêté par une réduction (supérieure à 10%), elle-même suivie par une reconstitution partielle tout aussi brusque²⁹⁰. En 1932, le cabinet d'Edouard Herriot institue un comité supérieur d'économies auprès du ministère du Budget, qui est une nouvelle fois chargée de trouver des mesures de réduction des dépenses²⁹¹. Il met aussi en place des commissions tripartites, dont

²⁸⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 320

²⁸⁶ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 4 août 1926, p. 8786

²⁸⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 236

²⁸⁸ *Ibid.*, p. 241-242

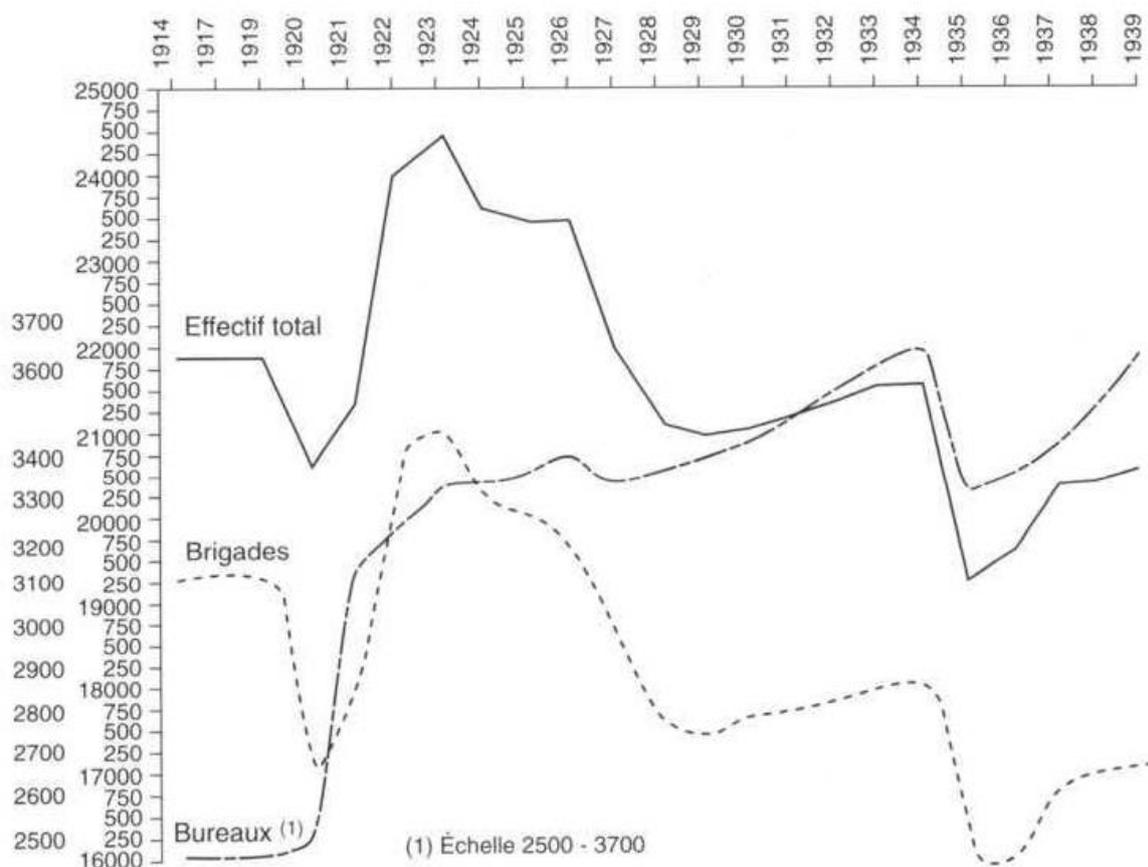
²⁸⁹ *Ibid.*, p. 321

²⁹⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 325

²⁹¹ Florence Descamps « Les comités de réforme administrative et d'économies budgétaires, 1919-1959 : vie et mort d'une politique de gestion publique ? », ... *op. cit.*,

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

une réservée à la Douane où siègent 12 membres, qui avait évité de fixer dans la loi des objectifs quantifiés. Les travaux, auxquels les syndicats se montrent réticents, trainent en longueur et sont certainement affecté par la chute du cabinet Herriot. Cette réforme administrative est finalement reprise au calendrier politique après la crise de février 1934, mais l'esprit n'est plus à la concorde avec les services et les syndicats.



Graphique 18: Graphique représentant l'évolution des effectifs du service extérieur de l'administration des douanes © dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, Paris, France, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 408

Durant cette période, de nombreuses brigades n'ont plus qu'un rôle préventif, dans lesquelles des douaniers exercent des fonctions d'observateurs chargés de recueillir des renseignements sur la contrebande. Dans la capitainerie de Vannes, des réductions « très sévères » ont été pratiquées depuis le milieu des années 1920, car les dangers la fraude sont extrêmement faibles. En 1930, l'administration envisage d'améliorer l'organisation actuelle dans cette région en réduisant la surveillance sur certains points pour l'augmenter par

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

endroits²⁹². Au cours des années 1930, les répercussions de la crise économique ont une forte influence sur le trafic commercial national et international des ports français, qui se trouve fortement ralenti. En 1932, ces conséquences semblent se faire moins ressentir dans le port de Nantes. La diminution du travail des agents est peu sensible car elle est compensée par la complexité des opérations douanières. De surcroît, le directeur régional s'est inspiré des directives tracées par l'administration afin d'obtenir un meilleur rendement de son personnel. Il a, pour cela, réaménagé ses services et recherché les emplois susceptibles d'être supprimés ou laissés temporairement en vacance. Ainsi, il a provisoirement ramené le nombre de vérificateurs à Nantes de 13 à 11, laissant les deux emplois sans titulaires, et choisi de supprimer un poste de préposé-visiteur et d'en maintenir un second en vacance²⁹³. À l'inverse, le ralentissement du mouvement maritime et commercial touche plus durement le port de Saint-Nazaire, dont l'effectif passe de 91 à 65 agents à la suite de dispositions prises en 1933. D'autres suppressions sont d'ailleurs envisagées pour l'année 1934²⁹⁴.

Après les événements qui ont ébranlé la France en février 1934, le nouveau président du conseil, Gaston Doumergue, obtient les pleins pouvoirs et fait voter un budget d'austérité qui se caractérise par une baisse des traitements et des suppressions d'emplois. Un ensemble de décrets-lois en date du 4 avril 1934²⁹⁵, prévoient que les effectifs des personnels civils ou militaires de l'État seront réduits de 10% pour faciliter la réforme administrative. Cette première mesure conduit chaque administration à se réorganiser en conséquence. Le gouvernement français décrète aussi la mise à la retraite anticipée des agents de l'état en surnombre ou dont l'emploi aura été supprimé. Le ministre des Finances Louis Germain-Martin, partisan de la déflation, s'attaque au régime des retraites en vigueur. Le décret-loi du 4 avril fixe de nouvelles règles de liquidation des pensions et en supprime les minimas et ramène le maxima de 75 % à 50 %, sauf cas exceptionnel. Enfin, le ministère décide de généraliser et d'augmenter le prélèvement sur les traitements des fonctionnaires. Ainsi cette mesure consiste en une réduction de 5 à 10 % des salaires des agents. Un douanier débutant payé 9 000 francs subira donc une réduction annuelle de 450 francs, soit 37,50 francs par mois sur un traitement de 705 francs, selon les démonstrations du SNDA²⁹⁶. Pour un agent en fin de carrière, cette retenue mensuelle s'élèvera à 48 francs. La publication de l'ensemble de ces mesures provoque de vives

²⁹² Rapport de la tournée de vérification réalisée par l'inspecteur des Finances dans la capitainerie de Vannes, 26 août 1931, AD44, 5P12

²⁹³ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes à Nantes-Chantenay, 1932, AD 44, 5 P 13

²⁹⁴ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes, 1933, AD 44, 5 P 13

²⁹⁵ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 5 avril 1934, p. 3499-3500

²⁹⁶ *L'action douanière*, n°7, 10 avril 1934, p. 2

tensions ainsi que des critiques, d'autant qu'elles interviennent après une grave crise gouvernementale, notamment au sein de l'administration des douanes où les contacts entre le SNDA et le directeur général sont quasiment rompus. Les fonctionnaires et agents des services publics se réunissent d'ailleurs le 16 avril 1934 pour manifester sur leur lieu de travail contre ces décrets-lois « de spoliation²⁹⁷ ».

Le 5 mai, l'administration des douanes fait également l'objet d'un nouveau décret qui l'ampute de 1 950 agents, dont 1 650 dans le service actif. Son personnel atteint son plus faible niveau depuis 1914²⁹⁸. La direction générale procède à un allègement du dispositif douanier dans l'urgence. Cette décision est vivement critiquée notamment par les *Annales des Douanes* pour qui les suppressions ne résolvent rien si elles ne sont pas accompagnées d'une profonde réforme administrative²⁹⁹. Les brigades font l'objet de mesures draconiennes : des unités sont supprimées et d'autres sont regroupées. Aux frontières maritimes, la réduction d'emplois est de l'ordre de 20 %. Jean Clinquart a aussi démontré que l'étude des diminutions d'effectifs par circonscription, sur la frontière pyrénéenne, prouve que le désengagement a été plus important « que ne l'aurait exigé une répartition mathématique de l'économie imposée à l'administration³⁰⁰ ». Dans le numéro du 1^{er} octobre 1934 de la *Voix du douanier*, la section nantaise du SNDA commente pour ses adhérents cette nouvelle réforme administrative. L'auteur signale que, depuis 1926, l'administration a procédé à plusieurs reprises à des réductions de personnels. Il présente, pour étayer son propos, les chiffres des effectifs de sa direction sur plusieurs années, qui se trouvent dans les annuaires des douanes. Ainsi, cette dernière comptait 450 agents en 1928, 359 en 1933 et 314 en 1934, après la promulgation des décrets-lois qui ont aussi supprimé sept postes. Il ajoute que contrairement à la grande réforme précédente, aucun officier ou représentant syndical n'a été consulté. La suite de l'article indique que le bureau syndical, sur les conseils de l'échelon national, a adressé une demande d'audience à cinq parlementaires. Le député de Châteaubriant, Ernest Bréant, est le seul à refuser de rencontrer une délégation, préférant conserver son indépendance. Cette intervention offre surtout l'occasion de présenter une situation d'ensemble du métier de douanier en insistant sur l'insuffisance des traitements du préposé de base, une profession frappée « avec une extrême vigueur par les récents décrets-lois³⁰¹ ». Sur les quatre députés rencontrés, deux assurent aux

²⁹⁷ *Id.*

²⁹⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 326

²⁹⁹ *Annales des douanes*, 1934, p. 377

³⁰⁰ Ce constat on s'applique aussi pour le Nord et l'Est de la France. Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 326

³⁰¹ *La Voix du douanier*, n°1, 1^{er} octobre 1934, p. 1-2

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

représentants syndicaux qu'ils mettront tout en œuvre pour obtenir l'abrogation de ces dernières.

En 1934, dans certaines régions de la façade atlantique, la surveillance du littoral semble être sans intérêt face à l'absence depuis des années de constatations de faits de fraude. Dans la division des Sables d'Olonne, le capitaine considère que les débarquements frauduleux sont extrêmement rares et les prises généralement minimales. Il admet cependant que des versements peuvent s'opérer dans le dos de l'administration car les effectifs y sont « clairsemés »³⁰². Durant l'entre-deux-guerres, la disparition progressive de nombreux marais salants modifie la structure des services douaniers atlantiques. Après l'application des décrets-lois des 4 avril et 5 mai 1934, l'administration des douanes procède à la suppression de plusieurs bureaux de douanes, notamment dans la direction de Nantes : Bourgneuf, Pornic, Le Croisic, Kercabélec et Pont-d'Armes. Elle propose parallèlement de maintenir dans ces localités des bureaux annexes qui seront gérés par le chef de poste de la brigade locale (service actif)³⁰³.

Jean Clinquart a cependant démontré qu'en France métropolitaine ce sont les employés des brigades qui sont touchés en priorité par l'ensemble de ces mesures de réduction de personnel. Le service des bureaux s'accroît de 1 000 employés durant l'entre-deux-guerres, grâce notamment à l'apparition d'une fiscalité nouvelle, du développement du commerce extérieur, etc. Cette augmentation profite à toutes les circonscriptions douanières, mais les grands ports – dont fait partie celui de Bordeaux – représentent 37 % des emplois nouveaux³⁰⁴. La direction générale des douanes obtient finalement une reconstitution partielle de ses effectifs avec l'arrivée au pouvoir du Front Populaire. Le nouveau gouvernement concède à l'administration l'ensemble de ses demandes d'augmentation d'emplois (au total 774 postes), dans le budget de l'exercice 1937. Une note du directeur général évoque un crédit de 1 500 000 francs pour « amorcer la réorganisation de l'administration³⁰⁵ » pour, cette fois-ci, s'adapter aux exigences actuelles, celles d'une fraude toujours plus inventive voire parfois très violente. À la fin des années 1930, le directeur régional à Nantes envisage de renforcer les effectifs de certaines de ses brigades ou d'en recréer de nouvelles notamment dans la capitainerie de Vannes ou dans la commune de Donges. Il évoque enfin l'importance de la mobilité des douaniers en

³⁰² Réponse du capitaine aux Sables d'Olonne à une lettre du lieutenant à cette même résidence (18 août 1934), 22 août 1934. Archives André Lucot

³⁰³ Décret du 27 juin 1934. Note à la presse, Nantes, 3 juillet 1934. AD 44, 5 P 9.

³⁰⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 328

³⁰⁵ SAEF, B-0033447/1 : Organisation et fonctionnement du ministère des finances, douanes (1918-1943)

raison de la faiblesse du personnel dans certaines localités. Les agents des brigades voisines doivent réaliser des services ambulants pour compenser³⁰⁶.

C. Vers une plus grande mobilité du service des douanes

Après la Première-Guerre mondiale, l'administration des douanes avait orienté son action autour de la mobilité des agents du service actif en convertissant des brigades en unités exclusivement cyclistes, comme à Saint-Nazaire ou à le Tour-du-Parc. Ces dernières se multiplient sur la façade atlantique durant l'entre-deux-guerres. La direction générale décide ensuite de créer des brigades mobiles motorisées, ce qui lui permettrait de diminuer voire supprimer des effectifs, en les rendant plus mouvants. Dans une note rédigée en 1928, l'administration prévoit aussi l'usage à moyen terme de camionnettes chargées de déposer sur divers points de la penthière des douaniers rayonnant autour d'un point déterminé. Durant l'entre-deux-guerres, elle expérimente cette pratique dans plusieurs unités de la façade atlantique. Ainsi, dans les années 1930, le personnel de la brigade de Pont-d'Armes (Loire-Inférieure) se déplace en cas de besoin grâce à une Juvaquatre Renault conduite par un préposé dit chauffeur. Cette dernière emmène « quatre douaniers, en général le soir, les dépos[e] sur la côte et les repren[d] quelques heures plus tard³⁰⁷ ». En 1935, le lieutenant à Blaye prépare, en réponse à une note administrative, un plan de réorganisation des services de sa capitainerie. Il envisage de créer une nouvelle brigade motorisée dans sa commune, se référant aux projets de modernisation de la direction générale qui permettraient la suppression ou la diminution des effectifs. L'unité deviendrait alors entièrement mobile avec l'usage de plusieurs moyens de locomotion : brigade entière cycliste, usage d'une camionnette de service et d'une motocyclette. Ce dernier engin serait conduit de préférence par des sous-officiers chargés de la surveillance des opérations d'avitaillement. Le champ d'action de cette formation mouvante devrait alors s'exercer sur toute l'étendue de la capitainerie, par conséquent sur les unités voisines à faible effectif³⁰⁸.

La période de l'entre-deux-guerres, se caractérise aussi par une augmentation importante de la fraude et les progrès techniques accomplis en termes de transports qui n'ont

³⁰⁶ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes dans les postes de sa circonscription, 1937-1938, AD 44, 5 P 13

³⁰⁷ Jacques Péneau, *Les brigades du sel*, Herbignac, autoédition, 2022, p. 77.

³⁰⁸ Lettre du lieutenant à Blaye au capitaine à la même résidence, 24 juin 1935. Musée des douanes, France, 2 B 18

pas échappé aux contrebandiers. L'utilisation de voiture par les fraudeurs permet de charrier des chargements plus importants et d'échapper plus vite aux vérifications des douaniers. Pour faire face à cette recrudescence, l'administration doit impérativement développer des contrôles mouvants. L'analyse attentive des registres d'événements et des faits de contrebande détaillés dans les *Annales des douanes*, permet d'observer l'augmentation des saisies réalisées par les douaniers sur des véhicules de tourisme ou plus rarement des camionnettes. L'ensemble de ces actes délictueux, rapportés dans la publication douanière, ont exclusivement lieu dans la direction régionale de Bayonne. Ils concernent principalement la contrebande d'alcool et la bonneterie de soie prohibée à l'époque [annexe n° 53]. Dans cette optique, l'administration a doté la brigade mobile de la préfecture des Basses-Pyrénées d'une camionnette qui sillonne une grande partie de l'ouest du département frontalier de l'Espagne et de temps à autre celui des Landes³⁰⁹. Afin de répondre à l'augmentation de la fraude durant l'entre-deux-guerres, la direction générale décrète l'instauration de nouveaux moyens légaux. Elle augmente les peines prévues par le code des douanes, notamment à l'encontre des conducteurs de vedettes qui refuseraient de se soumettre aux sommations d'usage. Ces derniers encourent désormais 500 francs d'amende et la saisie immédiate de leur embarcation. En juillet 1934, elle étend au littoral les règles applicables aux frontières terrestres concernant le rayon des douanes. Sur les côtes, cette zone d'intervention n'était que de 10 kilomètres alors qu'elle est portée à 25 dans les terres. L'extension aux frontières maritimes de ce système permet l'introduction de la « police du rayon³¹⁰ » et de porter la profondeur de celui-ci à 20 kilomètres, avec possibilité d'aller jusqu'à 25 kilomètres suivant la topographie ou 60 kilomètres en cas de recherches de marchandises passées en fraude. Grâce à la « police du rayon », les obligations douanières en matière de circulation et de détention de produits s'appliquent désormais aux populations frontalières, notamment avec l'Espagne, et les douaniers peuvent mener des enquêtes à l'intérieur des terres³¹¹. Cette extension du rayon sur les frontières maritimes ne serait pas efficiente sans dotation de moyens matériels modernes à la fois de communication et de transport. Les agents doivent être capables, par exemple, de prendre en chasse les embarcations et de les faire accoster. Cependant, cette année 1934, comme détaillé plus haut est aussi celle des économies et des réductions. L'administration conseille alors à ses agents de n'agir que sur la base de « grandes présomption » en termes d'enquêtes à l'intérieur.

³⁰⁹ Citée dans un document daté du 10 avril 1943, ce qui indique qu'elle toujours en service durant la Seconde Guerre mondiale. SAEF, 1C-0027423, dossier personnel Saint-Martin Tajan

³¹⁰ Ensemble des règles et des mesures prises par la douane pour renforcer le contrôle douanier dans le rayon des douanes.

³¹¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 332-335

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

En août 1934, le directeur des douanes demande à ses représentants régionaux d'étudier si l'extension du rayon ne serait pas susceptible de permettre un réaménagement et une amélioration de la surveillance dans les ports. Invité à donner son avis, le lieutenant des douanes aux Sables d'Olonne déclare que « la récente réorganisation, ayant sensiblement diminué les effectifs des brigades côtières ; la surveillance des penthières est devenu difficile et inefficace³¹² ». Il constate qu'avec des étendues d'une profondeur pouvant atteindre un rayon de 60 kilomètres, il serait matériellement impossible avec le personnel actuel d'empêcher la fraude qui, fort heureusement, selon lui, ne concerne que les débarquements d'essence et les enlèvements illicites de sel. Pour le capitaine aux Sables d'Olonne questionné lui aussi, l'extension du rayon sur les côtes et les marais salants nécessiterait la création de brigades spéciales dotées de moyens de locomotion rapides (automobile, sidecars, etc...). Néanmoins, il considère le rayon maritime ne nécessite pas une telle dépense pour un résultat si peu important³¹³.

Durant l'entre-deux-guerres, cette extension sur le littoral des règles appliquées aux frontières terrestres se couple aussi à une fluctuation importante des zones de compétence des brigades des douanes. Un document daté de 1931 évoque, par ailleurs, la disproportion dans l'étendue de certaines penthières, notamment dans le Golfe du Morbihan, entre les unités de Sarzeau et le Tour du Parc. Face à cette situation, l'inspecteur des Finances propose de modifier leurs structures en transférant des points d'une penthières à l'autre. En réponse, le directeur à Nantes préfère maintenir le *statu quo* faisant valoir que l'absence de marais salants à Sarzeau permet de confier à cette unité la garde d'une étendue supérieure à celle dont la surveillance incombe aux brigades voisines. Le directeur général, validant cette proposition, précise cependant que la question serait de nouveau étudiée si les salins surveillés perdaient de leur importance³¹⁴. L'ensemble des décisions prises par l'administration durant cette période a fortement modifié le terrain d'action des agents. Les suppressions des brigades se répercutent indéniablement sur les formations voisines. L'apparition de brigades mobiles chargées d'appuyer les brigades de ligne, transforme aussi la structure des penthières, à l'image de celle de Pauillac [annexe n° 54]. En 1937, l'organisation de la surveillance douanière du littoral évolue une nouvelle fois, encore une fois au profit d'une meilleure répartition des effectifs. L'administration décide de maintenir les services des brigades dans les localités où le trafic

³¹² Lettre du lieutenant aux Sables d'Olonne au Capitaine à la même résidence, 18 août 1934. Archives André Lucot

³¹³ Réponse du capitaine aux Sables d'Olonne à la précédente lettre, 22 août 1934. Archives André Lucot

³¹⁴ Rapport de la tournée de vérification réalisée par l'inspecteur des Finances dans la capitainerie de Vannes, 12 avril 1931, AD44, 5P12

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

nécessiterait un agent à temps plein. Les autres unités doivent être converties en brigades mobiles motorisées chargées de la garde des côtes, de la police du rayon, de la surveillance des ateliers de salaisons et des conserveries, etc.³¹⁵

La dernière forme de mobilité, cette fois-ci subie directement par les douaniers, est certainement la mutation suite aux suppressions régulières d'effectifs. Ce mouvement prend encore plus d'ampleur après la réforme administrative de 1934 et constitue un bouleversement de la situation familiale des agents déplacés. Suite à l'application des décrets-lois des 4 avril et 10 mai de cette même année, quatre emplois de préposés sont supprimés dans la brigade de Biarritz. Deux agents doivent donc être déplacés car il n'existe que deux vacances de ce grade dans l'unité. L'un d'eux, le douanier Jean Fernon est donc affecté à Biriadou, mais sa femme ne peut pas partir avec lui car son état de santé est très précaire et nécessite les bienfaits de l'air marin. Le directeur à Bayonne décide alors de maintenir temporairement ce préposé à Biarritz, avant qu'il ne rejoigne sa nouvelle affectation à Hendaye-extérieur. Dans l'un de ses articles, le bureau syndical du SNDA, évoque des suppressions d'emploi de matelots dans la direction de Nantes, en application des décrets-lois d'avril 1934. Ces dernières ont conduit à la mutation de quatre agents pour des postes du littoral méditerranéen, déplacements qui selon l'auteur sont vécus par les intéressés comme une « peine disciplinaire extrêmement grave³¹⁶ ». Il affirme même dans une autre rubrique que ces changements de directions se sont effectués pour la plupart en dehors du cadre légal, sans tenir compte des règles fixées par le statut du personnel³¹⁷.

³¹⁵ Note administrative du 18 juin 1937 dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 321

³¹⁶ « La rationalisation administrative et ses répercussions, présenté par le bureau syndical », *L'action douanière*, n°10, 25 mai 1934, p. 2

³¹⁷ « La désorganisation administrative » *L'action douanière*, n°15, 10-25 août 1934, p. 2

Conclusion

Durant l'entre-deux-guerres, la direction générale est contrainte par mesure d'économie à répartir ses effectifs selon les tâches prioritaires. La frontière maritime, atlantique en particulier, est celle qui éprouve le plus ces changements. Les réductions de personnel interviennent paradoxalement à un moment d'accroissement considérable des missions douanières, avec ce que l'on qualifie de « pleins pouvoirs douaniers ». L'administration est contrainte de compenser cette diminution par la plus grande mobilité des unités de surveillance et à améliorer les moyens de liaison entre les différents services. Au cours des années 1920, la Douane n'a pas connu de progrès notables en matière d'équipements. Sur la façade atlantique, on compte déjà quelques brigades cyclistes et l'acquisition de rares véhicules automobiles. Pour moderniser les moyens matériels et les méthodes de travail, l'administration a besoin de ressources budgétaires importantes, dans une période où les gouvernements successifs réalisent des économies drastiques. À cela s'ajoute la question de l'amélioration des casernes et autres installations douanières. Pour la réalisation des grands travaux de rénovation la direction générale est entièrement dépendante des crédits qui lui sont alloués, et parfois des transformations du territoire auxquelles elle est soumise (réaménagements portuaires, etc.).

L'administration des douanes, en équipant l'ensemble de ses services en moyens matériels modernes, forme des techniciens aptes à les manier et à les entretenir. Durant l'entre-deux guerre, elle augmente les emplois dits « spéciaux » dans le service actif ; le nombre de préposés « chauffeurs » ou « téléphonistes » se multiplie dans les brigades atlantiques. La direction générale affirme alors sa volonté d'assurer un recrutement de bonne qualité dans le service des brigades. A partir de 1938, le passage obligatoire des stagiaires par l'école d'application de Montbéliard permet ainsi d'améliorer le niveau technique du personnel des brigades.

L'ensemble des réformes intervenues durant l'entre-deux-guerres, à la fois de modernisation et de suppression des effectifs, ont été vivement discutées par la presse spécialisée et les syndicats des douanes. Ce sont majoritairement les décrets-lois de 1934 qui ont suscité le plus de critiques de la part de ces fédérations. Dans les colonnes de *L'action douanière*, le SNDA décrit la rationalisation administrative comme une pratique odieuse allant jusqu'à la comparer au fordisme. Dans son analyse, il estime que la mission qui incombe au

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

personnel des brigades ne s'est pas allégée, mais s'est même accrue. Il envisage pour l'avenir une aggravation sous des formes diverses de la pénibilité du travail, notamment sur les frontières maritimes avec l'accroissement de l'étendue des penthières. Le SNDA prédit aussi l'augmentation de la journée de travail sous le couvert des nécessités de service. Dans un autre numéro, le syndicat ajoute que ces mesures de rationalisation administrative ont conduit à la « dés-or-ga-ni-sa-tion complète » de la surveillance des côtes et des ports³¹⁸.

Durant les années 1930, l'évolution négative des effectifs n'est donc pas le résultat d'une évolution continue. En 1930, la Douane comptait 21 200 agents dont 84 % étaient répartis dans le service des brigades. En 1939, l'effectif est ramené à 20 700 douaniers environ³¹⁹. L'entrée en guerre de la France en 1939, met brutalement fin à l'entreprise de modernisation de l'administration. La Seconde Guerre mondiale met notamment un terme à l'ébauche d'organisation maritime que la direction générale avait mise en place. Les conséquences du conflit – réquisition des embarcations, destructions d'un grand nombre d'entre-elles – anéantissent les progrès qui avaient été réalisés en termes d'équipement. À la Libération, l'administration doit repartir de zéro et réunir d'urgence le budget nécessaire à l'acquisition de vedettes, pour faire face à la recrudescence de la contrebande maritime.

³¹⁸ « La désorganisation administrative » *L'action douanière*, n°15, 10-25 août 1934, p. 2

³¹⁹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 324

Chapitre 6 : Le syndicalisme douanier sur la façade atlantique

« Le syndicalisme est devenu, dans la première décennie du XX^e siècle, une composante essentielle de l'écosystème douanier³²⁰. »

Dans l'administration des douanes, les premières décennies de la Troisième République sont marquées par un bouillonnement intellectuel qui contribue à la création de journaux, d'associations professionnelles puis bientôt de syndicats. Au temps des premières parutions, comme *La Douane* ou *Le douanier*, la presse constitue le seul moyen d'expression et d'action des douaniers. Après la promulgation de la loi du 1^{er} juillet 1901, on assiste à un foisonnement d'amicales douanières qui répondent aux vœux de nombreux acteurs de la vie administrative de la Douane, comme Jean-Baptiste Joseph Roux (ancien douanier, fondateur de *La Douane*). Elles connaissent toutefois des difficultés à se faire admettre par leur hiérarchie qui tolère un mouvement qu'elle ne peut endiguer. Les associations se muent rapidement en véritables syndicats, organisés et actifs, en s'appuyant sur un fort soutien de la presse, ce qui en fait une de ses spécificités. Après la Première Guerre mondiale, les amicales douanières adoptent le titre de « syndicat » sans pour autant en avoir le droit.

La période de l'entre-deux-guerres est caractérisée par un engagement substantiel des douaniers dans la politique et les organisations syndicales. Pourtant contraints à la réserve, de nombreux douaniers partagent leurs réflexions dans leurs organes de presse, voire s'engagent en politique. Au moment où débute cette étude, on assiste à la genèse de ces mouvements puis à leur montée en puissance. La séparation existant entre les deux services douaniers s'opère aussi au point de vue corporatif. Dans les années 1930, le personnel du service des bureaux est réparti entre deux groupements : le Syndicat national des agents de contrôle d'assiette et de perception et le Syndicat des agents de l'administration des douanes. Le service actif comporte trois formations : le Syndicat des officiers ; le Syndicat des sous-officiers et le Syndicat national

³²⁰ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 139-140.

des douanes actives de France et des Colonies³²¹. Ce chapitre aborde aussi la participation de ces fonctionnaires à des protestations de rue ou des manifestations, comme ce fut le cas le 12 février 1934³²². Les douaniers participent au fonctionnement et au financement des organismes mutualistes tels que l'Œuvre des orphelins des douaniers de France et des Colonies ou encore *L'Entr'aide* durant la Seconde Guerre mondiale. Ces divers syndicats concentrent la majorité du personnel de l'administration, à laquelle ils offrent des lieux de sociabilité où les douaniers évoluent en milieu fermé.

I. L'affirmation du syndicalisme

A. Genèse du mouvement syndical

Les premières années du début du XX^e siècle ont vu fleurir plusieurs associations de douaniers des services des brigades et des bureaux. Durant cette même période, plusieurs journaux corporatistes comme *Le Douanier*³²³ voient le jour. Les agents souhaitent profiter de la loi sur la liberté d'association du 1^{er} juillet 1901 pour constituer des amicales à défaut de pouvoir se syndicaliser. Le ministre des Finances, Joseph Caillaux, semble, dans un premier temps réticent à toute idée de création de ces associations professionnelles, position qu'il partage avec le directeur général des douanes Georges Bousquet. Ce dernier annonce à son personnel que la constitution de telles organisations ne saurait être tolérée par le ministère qui percevrait leur action comme un manquement à la discipline. Il craint principalement que les douaniers ne portent sur la place publique des débats concernant la gestion interne de

³²¹ SAEF, B-0053062/1 : grèves des 12 février et 16 avril 1934 : comptes rendus des directeurs régionaux, notes et correspondances relatives aux sanctions infligées aux agents, compte rendu et notes adressées au ministre. (1934-1936)

³²² Anne Le Suün, « Des douaniers militants : Saint-Nazaire et la grève générale du 12 février 1934 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, [à paraître]

³²³ Il s'agit d'un organe de presse réservé aux agents du service actif des douanes. Il parut de juillet 1893 à août 1914, à raison de deux numéros par semaine.

l'administration et que les amicales ne deviennent des relais de propagande et de revendications³²⁴. Non sans difficultés, plusieurs associations locales et nationales naissent toutefois à la suite de la nomination du nouveau directeur général, François Brunet. La première est fondée à Bordeaux en juin 1902, par des agents des brigades³²⁵. Dans la direction régionale de La Rochelle, une organisation identique est instituée dans le service actif en 1903. Il s'agit d'une société de prévoyance dont le but est de venir en aide « au veuf, à la veuve et aux orphelins d'un agent décédé ou dans l'infortune par suite de maladie prolongée³²⁶. » Après de nombreux et âpres débats, *Le douanier* parvient grâce à son influence dans le monde politique à fédérer les amicales sous la bannière d'une union générale du service actif et à faire entériner auprès du ministère des Finances le droit d'association des agents des brigades. Toutefois, la direction générale des douanes engage ses subordonnés à « se maintenir dans les limites de la loi de 1901, sans prétendre au bénéfice de la loi de 1884³²⁷ », relative aux syndicats professionnels. En 1905, vient ensuite la création de l'union générale du service sédentaire de la Douane qui devient la plus importante formation pour les employés de bureau avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale. Son siège est fixé à Bordeaux, port qualifié de « berceau de l'émancipation douanière³²⁸ » par Jean Clinquart, avant d'être transféré à Paris en 1907.

Des désaccords apparaissent très rapidement entre *Le douanier* et l'union générale du service actif, où quelques activistes n'acceptent guère les consignes de modération émanant de non-douaniers, parmi lesquels des députés. En juin 1906, lors de son premier congrès l'organisation annonce la création d'un concurrent au *Douanier*, *L'Action douanière* dont le premier numéro paraît en septembre de la même année. Le succès n'est toutefois pas immédiat auprès des adhérents de l'union générale du service actif. La publication peut cependant compter sur l'arrivée à sa tête de Fabien Albertin, ancien agent des bureaux qui avait quitté l'administration pour s'inscrire au barreau de Paris³²⁹. De nombreux soutiens du *Douanier* fondent des mouvements dissidents et le point d'orgue est certainement la constitution d'une union générale des sous-officiers des douanes, en 1907. Ces différentes organisations publient elles-aussi des bulletins périodiques qui, en raison de l'état lacunaire des sources, restent difficiles d'accès³³⁰. Durant la décennie suivante, apparaît chez les fonctionnaires des douanes

³²⁴ Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Troisième République... op. cit.*, p. 433-433.

³²⁵ *Ibid.*, p. 440-442

³²⁶ AD17, BR4586 – La Fraternelle des douaniers de la Direction de La Rochelle ; statuts.

³²⁷ Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Troisième République... op. cit.*, p. 451

³²⁸ *Ibid.*, p. 444

³²⁹ *Ibid.*, p. 453-453.

³³⁰ *Ibid.*, p. 456.

un mouvement pré-syndical marqué par des « divisions catégorielles³³¹ » et des visions discordantes de l'action revendicative. Dans les deux branches des services extérieurs, les agents affirment leur volonté de transformer leur organisation en syndicat lorsque la loi le leur permettrait. Durant la Grande Guerre, elles renouvellent ces affirmations.

Dans son précieux travail sur l'histoire de cette institution, Jean Clinquart a exposé la genèse du fait syndical dans les années 1920³³². Poussées par la Fédération générale des fonctionnaires dont elles font partie, les associations professionnelles de douaniers se constituent en syndicat dont l'objectif est de s'affilier à la CGT. En 1919, l'union générale du service actif devient le syndicat national des douanes actives de France et des Colonies (SNDA) et l'union générale du service sédentaire prend le nom de syndicat national des agents de contrôle d'assiette et de perception des douanes (SNAP). En mai 1920, l'association fraternelle des officiers suit le même chemin en fondant le syndicat des agents de contrôle du service actif des douanes (SNDC). Ces diverses formations se sont toutefois restructurées en violant la loi³³³, à l'image d'autres organisations au sein de la fonction publique³³⁴. Le gouvernement déclare rapidement la constitution de ces syndicats illégale et les contraint à la dissolution et à reprendre le statut d'association. Il engage également des poursuites judiciaires à l'encontre des dirigeants pour « infraction aux dispositions de la loi du 1884 sur les syndicats professionnels³³⁵ ». La dissolution des formations organisées dans l'administration des douanes est prononcée en mars 1923. Dans le même temps, le directeur général Jean Bolley, suivant les directives du ministre des Finances, informe les responsables syndicaux qu'il ne pourrait pas les reconnaître en tant que tel et donc ne pourrait pas les recevoir comme représentants du personnel. En 1920, les principaux syndicats adhèrent comme prévu à la CGT, mais le SNDA s'oriente vers l'autonomie dès 1921 (CGTU) à la suite d'une grave crise interne.

À la suite de l'arrivée au pouvoir du Cartel des gauches, le cabinet d'Édouard Herriot reconnaît le droit syndical aux fonctionnaires le 17 juin 1924, sans pour autant leur concéder le droit de grève. À la veille de cette reconnaissance, le SNDA se targuait de compter 17 450 adhérents soit 90% des effectifs du service extérieur de l'administration des douanes³³⁶. Dans

³³¹ *Ibid.*, p. 461.

³³² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, *op. cit.* p. 193-201.

³³³ La loi du 21 mars 1884 relative à la création des syndicats professionnels reconnaissait la liberté pour les syndicats de se constituer librement sans autorisation du gouvernement. Celle-ci excluait toutefois certaines populations du droit syndical dont les fonctionnaires et les travailleurs étrangers. Les travaux préparatoires de loi du 1er juillet 1901, sur le droit d'association, n'abordait pas la situation des fonctionnaires. Le gouvernement précise rapidement que le droit syndical leur est interdit mais ils peuvent toutefois s'associer librement.

³³⁴ Voir à ce sujet Jeanne Siwek-Pouydesseau, « Le syndicalisme des fonctionnaires (1900-1981) », dans *Vingtième Siècle*, revue d'histoire, n°37, janvier-mars 1993, p. 115-126.

³³⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, *op. cit.*, p. 194.

³³⁶ *L'Action douanière*, n°35, 10-25 juin 1934, p.1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

une circulaire datée d'août 1924, Herriot informe les directeurs et chefs de services qu'ils devront entretenir des relations professionnelles avec toutes les formations « quel que soit le régime dans lequel ces groupements sont constitués³³⁷ ». Durant les années 1920, deux nouveaux syndicats adhèrent à la fédération générale des fonctionnaires : le syndicat des sous-officiers (SNDOS) en 1928, puis celui des agents du cadre supérieur l'année suivante³³⁸. À la suite de la reconnaissance de l'existence officielle des organisations, ces dernières peuvent se faire entendre et jouent un rôle important dans tous les secteurs de la vie administrative. En 1925, la direction générale autorise les agents déférés devant le conseil de discipline à se faire représenter par des collègues, généralement issus des milieux syndicaux³³⁹. Cette même année des délégués élus par le personnel peuvent intégrer les commissions régionales d'avancement, entérinant une revendication ancienne des syndicats. Dans les années 1920, les représentants locaux et nationaux du SNDA usent de leurs compétences pour faire pression sur l'administration et le gouvernement au sujet des questions de traitement et de régime des retraites. Ils tentent également de faire supprimer toutes traces de militarisation dans les brigades sans y parvenir.

B. Les années 1930, une montée en puissance du syndicalisme

À la fin des années 1920, les diverses organisations syndicales regroupent une grande partie du personnel de l'administration des douanes et acquièrent une influence importante. En 1930, la question des traitements est au premier plan de l'action syndicale au sein des deux services. Le SNDA, qui proteste contre les propositions d'un « comité secret³⁴⁰ » agissant contre les agents des brigadiers, avait déjà organisé une première manifestation à Paris, qui fut interdite et contenue par le gouvernement. En octobre 1930, de nombreux douaniers du service actif descendent encore une fois dans la rue, dans la capitale et en province, pour protester contre l'insuffisance de la nouvelle grille de traitements. Le mouvement et ses meneurs sont durement sanctionnés par la direction générale qui punit près d'une centaine d'agents dans toute la France³⁴¹. Ces mesures répressives renforcent l'inimitié entre la fédération du service actif et

³³⁷ Jeanne Siwek-Pouydesseau, « Les fonctionnaires entre association et syndicat », dans Danielle Tartakowsky et Françoise Tétard, *Syndicats et associations*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 67-76.

³³⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 195

³³⁹ *Ibid.*, p. 265.

³⁴⁰ *L'Action douanière*, n°21, 25 novembre 1936, p. 2

³⁴¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 305-306

l'administration. L'amnistie en faveur des fonctionnaires sanctionnés devient un thème de revendication supplémentaire pour le syndicat qui organise, dès février 1931, un congrès exceptionnel pour défendre et apporter une « aide totale aux victimes de la répression³⁴² ». Dans son périodique, sous le titre « Contre la répression, les protestations continuent³⁴³ », il publie les ordres du jour adoptés par les sections et sous-sections locales qui, d'une même voix, adressent des appels à la solidarité syndicale.

Dans les années 1930, le SNDA se mue en contre-pouvoir et ses échanges avec le directeur général, Pierre Chaudun [annexe n° 2], se détériorent rapidement jusqu'à la rupture complète de tout lien. L'absence de relations entre ces deux entités s'étend de l'automne 1930 à janvier 1936 et l'arrivée d'un nouveau chef à la tête de l'administration³⁴⁴. Après son congrès national en 1931, le syndicat relate dans les colonnes de *L'Action douanière* l'incident qui a conduit à cet éloignement. L'événement se déroule le 17 octobre 1930 lors d'une entrevue entre le directeur général et la délégation syndicale. Cette dernière avait sollicité une audience pour faire part à la hiérarchie des « inquiétudes provoquées dans les sections par l'annonce que la question de l'ancien cadre de la visite, supprimée lors de la publication des décrets-lois d'octobre 1926, était reprise par l'administration³⁴⁵ ». La délégation était également chargée d'évoquer la réorganisation du service des brigades qui serait basée sur la fusion de la Douane et des contributions indirectes. Durant cet entretien d'octobre 1930, dont seul subsiste la version du syndicat, l'ambiance entre les différents interlocuteurs s'assombrit très rapidement. Dès le début de la conversation, Pierre Chaudun, qui ne laisse pas parler les délégués, annonce avoir décidé de revenir à l'ancien système, à savoir le rétablissement du cadre de la visite. Le directeur laisse alors sans voix ses contradicteurs, qui déclarent être venus spécifiquement pour protester contre ce retour et en expliquer les différentes raisons. Les représentants syndicaux, après avoir développé plusieurs points de leur programme dans une ambiance très froide, en viennent au sujet qui va conduire à la rupture avec le chef de l'administration : l'incident de Saint-Louis-Route. À la fin du mois d'août 1930, dans la direction de Strasbourg, un couple de voyageurs aisés fut l'objet d'une visite aléatoire de leurs bagages par les services de la Douane. Les deux agents inférieurs furent victimes de la colère des protagonistes qui se plainquirent au receveur local d'avoir été insultés. Le registre de travail de la brigade fait état d'une punition que l'un des agents reçut de l'inspecteur local, considérée comme injustifiée par le syndicat³⁴⁶. Le

³⁴² *L'Action douanière*, n°5, 10 février 1931, p. 1

³⁴³ *L'Action douanière*, n°23, 10 janvier 1931, p. 2

³⁴⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 177.

³⁴⁵ *L'Action douanière*, n°18, 25 octobre 1930, p. 1

³⁴⁶ *L'Action douanière*, n°17, 10 octobre 1930, p. 1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

directeur estime que cette affaire ne regarde par le SNDA. La délégation tente vainement d'expliquer que le rôle de son groupement est de défendre les intérêts matériels de ses membres mais aussi leurs intérêts moraux³⁴⁷. Pierre Chaudun considère toutefois l'incident comme réglé, à la suite d'une décision prise par le ministère des Finances. Revenant sur l'événement en 1931, le SNDA décrit la suite de cette audience ainsi :

Pour avoir déclaré que puisque l'administration s'obstinait à couvrir, au nom du principe d'autorité et contrairement à tout sentiment de justice, des actes nettement caractérisés d'arbitraire, il ne restait plus au syndicat qu'à s'adresser au Parlement, M. Chaudun invita les délégués à sortir, ce qu'ils firent en annonçant leur intention bien arrêté de défendre jusqu'au bout l'autorité morale de la corporation, dont certains chefs faisaient bon marché³⁴⁸.

Après cet incident, où la délégation fut mise à la porte par le directeur général, selon la version qu'en donne le syndicat, la rupture est consommée et plus aucune rencontre n'est organisée avec la direction. Le syndicat en explique les raisons à ses membres dans *L'Action douanière* : « Le bureau n'a pas sollicité d'entretiens dont il est assuré d'avance qu'ils ne peuvent être guère utiles étant donné les sentiments que professe à l'égard des brigades l'actuel directeur général³⁴⁹ ». Selon Jean Clinquart, se sont ces propos jugés inacceptables qui poussent Pierre Chaudun à chasser les représentants syndicaux de son bureau³⁵⁰. Le groupement parlementaire soutenant les douaniers à la Chambre est mis au courant de l'événement et fait une démarche auprès de la direction générale, entrevue durant laquelle son chef déclare considérer l'incident comme clos et être prêt à accorder une nouvelle audience. En 1931, durant son congrès national, le bureau du SNDA renouvelle le récit de ses relations conflictuelles. L'orateur termine son propos en énonçant une position qui ne bougera pas durant plusieurs années :

Le congrès dira l'attitude qu'il conviendra d'adopter à l'avenir dans nos rapports avec le chef de l'administration. La conviction du bureau est que mieux vaut renoncer à tous rapports, s'il ne doit pas être permis aux représentants de notre groupement, d'exprimer en toutes circonstances les sentiments du personnel touchant les problèmes si nombreux et si pressants qui le préoccupent³⁵¹.

³⁴⁷ *L'Action douanière*, n°18, 25 octobre 1930, p. 2

³⁴⁸ *L'Action douanière*, n°11, 10 juin 1931, p. 2

³⁴⁹ *Id.*

³⁵⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 177.

³⁵¹ *L'Action douanière*, n°11, 10 juin 1931, p. 2

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Le SNDA, confirmant cette attitude, se borne à exposer ses revendications aux chefs de division concernés. Durant les années 1930, le syndicat du service actif réitère ses invectives contre le directeur général, l'accusant d'être contre l'action syndicale, en réprimant les mouvements de grève, notamment après les événements de février 1934. Les dirigeants lui reprochent également d'être opposé aux revendications morales (hausse des rémunérations, améliorations des conditions de travail, etc.) du personnel. Selon Jean Clinquart, Pierre Chaudun fut injustement victime de cette antipathie. Il estime que le SNDA s'est enfermé dans une posture réfractaire plutôt que de « simuler diplomatiquement la petite dose de repentir³⁵² » qui aurait pu mettre fin à cette situation inconfortable. Le syndicat aurait fait preuve de « résipiscence » trop tardivement et sous la contrainte, lorsque l'administration créa une mutuelle rivale à la sienne. Chaudun aurait eu à gérer « la période la plus difficile de l'histoire de la Douane dans l'entre-deux-guerres³⁵³ ». L'annonce de son départ en novembre 1936 donne la mesure de l'animosité dont il était l'objet. Dans les colonnes de *L'Action douanière*, la nouvelle figure en gros caractère et en pleine page.



Figure 19 : Annonce du départ du directeur général Pierre Chaudun par le SNDA © *L'Action douanière*, n°21, 25 novembre 1936, p. 2

Le départ « du tortionnaire de 1930 » est vécu comme une « heureuse nouvelle » qui « libère l'administration³⁵⁴ ». Par la même occasion, le syndicat, au nom des agents des brigades, assure également le nouveau chef de l'administration, Louis Hyon, de son esprit de

³⁵² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 177.

³⁵³ Id.

³⁵⁴ *L'Action douanière*, n°21, 25 novembre 1936, p. 2

collaboration et de dévouement³⁵⁵. Le syndicat des agents du service sédentaire se contente d'un commentaire très bref : « Du départ de M. Chaudun, nous ne dirons rien, notre silence aura, par lui-même, suffisamment de signification³⁵⁶ ». Avec l'arrivée au pouvoir du Front populaire, Jean Clinquart évoque « une syndicalisation de l'État³⁵⁷ », période durant laquelle de nombreux militants furent amnistiés et des délégations furent régulièrement reçues par les cabinets ministériels. Jusqu'en novembre 1938, le nouveau directeur général sut créer un lien étroit entre sa fonction et les organisations syndicales qui est rompu par la nomination de son successeur³⁵⁸. L'annonce de son départ est traitée différemment par le SNDA, l'émotion est palpable. Lors de la réunion d'adieu, les dirigeants du syndicat avaient « les yeux embués³⁵⁹ ». Ce changement de direction ne signifie cependant pas un retour à l'état des choses antérieur à 1936. Le nouveau chef de l'administration déclare rapidement s'inscrire dans la continuité de Louis Hyon et vouloir poursuivre son action [annexe n° 2]. Lors de sa première audience avec les délégations syndicales, il leur déclare qu'il s'efforcera de remplir trois objectifs : servir l'État, mieux organiser les services et donner des satisfactions matérielles et morales aux agents³⁶⁰. Ces deux dernières préoccupations doivent permettre de faciliter les rapports entre les usagers et l'administration et d'améliorer l'exécution du travail douanier. À l'issue de cette réunion, il accepte sa nomination comme président d'honneur de l'Union mutualiste et de l'ODOD. Son directorat (1936-1938) est marqué par d'importants projets de réorganisations, l'inauguration de l'école des douanes, un soutien à plusieurs travaux corporatistes³⁶¹ mais surtout le déclenchement de la guerre civile espagnole, quelques mois après sa nomination. De fait, cette entente cordiale avec les syndicats et les commissions d'études continuent à fonctionner jusqu'à la déclaration de guerre.

C. L'organisation syndicale au niveau local

Durant l'entre-deux-guerres, les syndicats douaniers, tolérés mais pas juridiquement reconnus, peuvent s'appuyer sur une puissante implantation locale, reposant sur les fondations

³⁵⁵ *L'Action douanière*, n°21, 25 novembre 1936, p. 4

³⁵⁶ *L'Essor*, n°204, 21 novembre 1936, p. 1

³⁵⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 307

³⁵⁸ *Ibid.*, p. 310

³⁵⁹ *Ibid.*, p. 178

³⁶⁰ *L'Essor*, n° 264, 11 novembre 1936, p. 1-2.

³⁶¹ Nous pensons ici à la préface qu'il rédige pour *Le Guide du douanier* du SNDA présenté ci-après p. 304

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

des associations de secours mutuels créées grâce à la loi de 1901. Chaque groupement est divisé en sections syndicales correspondant à chaque direction régionale des douanes. Celles-ci sont administrées par un bureau formé de plusieurs membres élus pour un an et composé notamment d'un secrétaire, d'un trésorier et de leurs adjoints si besoin. Ces sections locales peuvent s'appuyer sur plusieurs sous-sections qui doivent répondre à des nécessités d'ordre géographique ou administratif nettement définies. Durant la période étudiée, les difficultés de liaisons entre les différentes brigades de la direction de Bayonne – régulièrement évoquées dans les colonnes de *L'Action douanière* – exigent la formation de sous-sections adhérant au SNDA³⁶². Seul le conseil national ou le congrès sont autorisés à habiliter la constitution de ces structures et à en fixer éventuellement leur représentation au sein des réunions. Elles sont administrées par un secrétaire adjoint qui fait partie de droit du bureau de la section régionale. Ces dernières peuvent tenir autant de réunion que l'exigent les circonstances. L'ordre du jour doit porter exclusivement sur des questions d'ordre professionnel et économique. Les sujets politiques, confessionnels, religieux ou mettant en cause la vie privée des membres, sont prohibées³⁶³. Durant l'entre-deux-guerres, les sections et sous-sections régionales sont animées par des douaniers qui deviennent des personnalités syndicales reconnues et influentes au niveau national. Elles fondent leur propre organe de presse dont le but est de refléter entièrement les faits et gestes des conseils d'administration [annexe n° 55]. L'alimentation de ces publications s'additionne aux fonctions à temps plein des douaniers. La parution de ces journaux devient également un puissant outil de propagande dans les années 1920 et 1930. Dès la reconnaissance de l'existence de syndicats de fonctionnaires par le gouvernement, la hiérarchie douanière s'oppose toutefois à toute propagande syndicale dans l'enceinte des locaux de l'administration, caserne comprise. Elle interdit aux militants l'affichage de tracts dans les bureaux ainsi que la diffusion de journaux³⁶⁴. Après la déclaration ministérielle du 17 juin 1924, le cabinet d'Édouard Herriot avait invité les chefs de service départementaux à se mettre en relation avec les groupements locaux de fonctionnaires. Le gouvernement jugeait cette démarche utile à la paix sociale³⁶⁵.

Durant l'entre-deux-guerres, les sections régionales des différents syndicats portent et soutiennent les revendications du congrès et du conseil national. Elles concernent principalement le reclassement de l'emploi de douanier et l'augmentation du traitement des

³⁶² *L'Action douanière*, n°17, 10-25 septembre 1926, p. 3

³⁶³ BNF, JO-15755, Statut du syndicat national des agents du service actif des douanes et des œuvres annexes. *L'Essor*, n°3, 1^{er} mars 1945, p. 9

³⁶⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 197

³⁶⁵ *L'Action douanière*, n°23, 25 décembre 1924, p. 2

fonctionnaires. Sur le plan local, elles formulent des récriminations et des vœux propres à leur situation, que le bureau transmet aux directeurs régionaux concernés. En février 1930, la section nantaise du SNDA profite de la tribune offerte aux cellules locales par *L'Action douanière* pour s'insurger contre un événement qui s'est déroulé un soir d'août 1929 et ses suites. Cette réaction fait suite à l'incendie de la vedette de la brigade de Nantes, de construction récente, et qui aurait pu coûter la vie à un patron et trois matelots. Ces derniers doivent la vie sauve à leur réactivité et à celle des pompiers ainsi qu'à la faible quantité d'essence présente à bord de l'embarcation au moment des faits. Ce sont les résultats de l'enquête menée par l'administration afin d'établir les responsabilités de chacun qui provoque la riposte du bureau de la section nantaise du SNDA. Sur les quatre douaniers présents, seul le patron est mis en cause et traduit devant le conseil de discipline en décembre 1929. Les délégués du personnel, parmi lesquels des représentants syndicaux, sont chargés de sa défense estimant que son « innocence est éclatante³⁶⁶ ». L'accusation cherche à prouver que l'agent était resté trop longtemps au mouillage et avait trop attendu pour faire le plein du réservoir. Ce dernier est finalement victime d'un changement disciplinaire. Les militants du groupement nantais cherchent alors, dans leur tribune, à prouver l'absence de responsabilité du patron dans l'événement et s'interrogent sur un possible défaut de construction. Ils mettent notamment en cause l'installation électrique responsable d'incendies dans des circonstances analogues. L'auteur s'attaque enfin aux conseils de discipline et à leurs membres qui ne se préoccuperaient ni de la vérité, ni de la justice³⁶⁷. Dans les années 1930, les sections locales des différents syndicats douaniers cherchent à regrouper et à fédérer le plus de membres possible dans leur corporation. Elles réservent notamment aux partisans des moments de convivialité, des secours mutuels ou encore se font le relais des offres pédagogiques proposées par les groupements nationaux. En novembre 1930, la section girondine du SNDA décide d'intéresser davantage ses adhérents au syndicalisme et fait voter la présence obligatoire aux réunions pour tous ses membres qui habitent Bordeaux³⁶⁸. Elle insère également en première page de son organe de presse sa vision des devoirs du syndicaliste³⁶⁹. Ces derniers sont dirigés vers la participation active de chacun dans l'organe régional. La section girondine insiste également sur la cohésion entre ses membres et l'esprit de corps syndical qui depuis plusieurs années est parvenue à concurrencer le paternalisme douanier du XIX^e siècle. Par l'utilisation de caractères gras, elle insiste sur l'importance de

³⁶⁶ *L'Action douanière*, 10 février 1930, p. 2

³⁶⁷ *Id.*

³⁶⁸ *L'Activité girondine*, n°9, 1^{er} juin 1931, p. 1

³⁶⁹ *L'Activité girondine*, n°10, 1^{er} août 1931, p. 1

l'obole pour faire vivre les idées syndicales. Ces dernières doivent par ailleurs s'épanouir bien au-delà de la presse corporatiste qualifiée « d'armes du faible ». Celle-ci ne doit être perçue par le syndicaliste comme un simple vecteur, moyen d'action permettant d'obtenir satisfaction auprès de l'administration et du gouvernement.

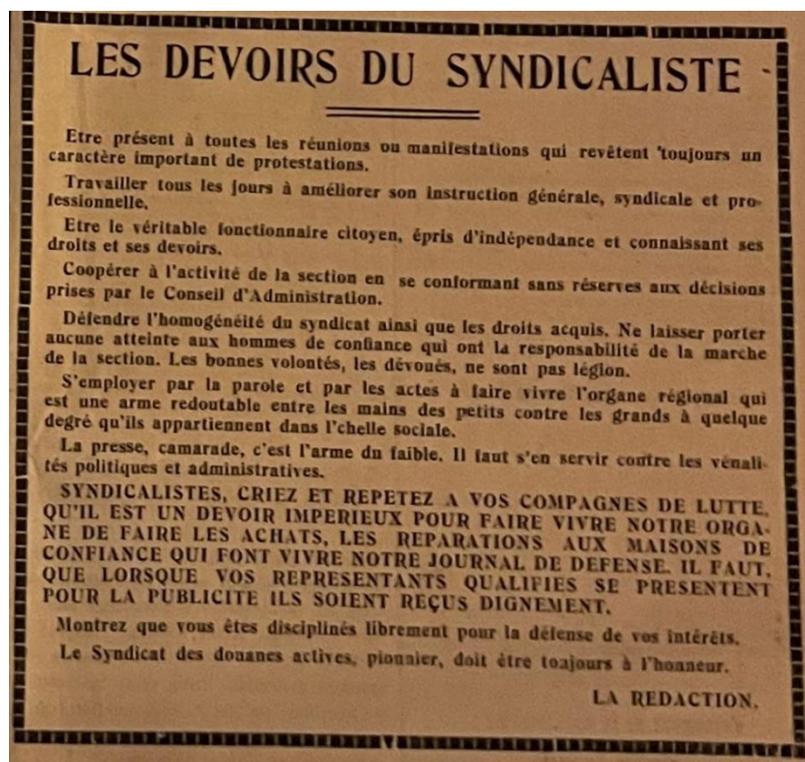


Figure 20 : Les devoirs du syndicaliste selon la section girondine du SNDA © *L'Activité girondine*, n°9, 1er juin 1931, p. 1

Dans les années 1930, à l'image des tensions qui émaillent les relations entre le SNDA et le directeur général, des conflits existent entre les divers syndicats locaux et entre les agents et la hiérarchie, en particulier dans la direction de Bordeaux. Après les manifestations d'octobre 1930 et la répression dont sont victimes plusieurs douaniers, une crise naît entre la section girondine du SNDA et la direction régionale. Les relations sont rompues entre les deux parties. Lors du congrès régional de mai 1931, les responsables syndicaux évoquent une « atmosphère [...] irrespirable³⁷⁰ », qui s'étend également entre les agents inférieurs et leur hiérarchie. L'année 1931 est marquée par des joutes verbales par journaux interposés entre *L'Activité girondine* et *Le réveil du sous-officier*, organe officiel du SNDSO. Sur deux colonnes, ce dernier syndicat dénonce l'omission volontaire, par la section bordelaise, de la sanction dont fut victime

³⁷⁰ *L'Activité girondine*, n°9, 1er juin 1931, p. 1

un sous-officier présent à la manifestation de 1930. Cet oubli, selon le SNDSO, permettrait au SNDA de se poser en victime et d'oublier le « geste de pitié³⁷¹ » qu'aurait eu le directeur des douanes à Bordeaux à l'égard d'un agent mis en cause. Au terme de son article, l'auteur annonce la démission de dix sous-officiers du syndicat du service actif³⁷². La réponse cinglante de la section bordelaise du SNDA est publiée dans le numéro du mois suivant de *L'Activité girondine* et donne la mesure des relations irréconciliables entre les deux groupements. En préambule, la rédaction annonce savoir se rendre coupable d'indiscipline syndicale en publiant sa riposte au « syndicat fantôme³⁷³ ». Elle admet avoir volontairement passé sous silence certains noms et événements, et réaffirme son soutien aux agents frappés moralement. Elle est persuadée de connaître l'auteur de l'article du *Réveil du sous-officier* et appelle leurs adversaires « messieurs de la jaunisse ». Dans de nombreuses sections locales le climat entre les syndicats et la direction générale se dégrade davantage à la suite des événements de février 1934. Comme sur le plan national, la situation s'améliore avec l'arrivée au pouvoir du Front populaire. Les groupements régionaux se fédèrent autour de la dénonciation de la montée du fascisme en Europe.

D. La reformation des syndicats après la Seconde Guerre mondiale

Avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les syndicats de fonctionnaires des douanes étaient politiquement tolérés mais pas juridiquement reconnus. Durant le Régime de Vichy tout groupement à forme syndicale est interdit aux agents de l'État, à travers un ensemble de dispositions légales. Une première loi, datée du 16 août 1940, prévoit la dissolution de l'ensemble des confédérations ouvrières (CGT, CFTC) et patronales. En octobre 1940, les organisations syndicales de fonctionnaires sont légalement dissoutes et le gouvernement introduit la possibilité de former des associations professionnelles compatibles avec le nouvel État³⁷⁴. Ces dernières ne sont admises qu'entre agents occupant des emplois similaires à l'intérieur d'une même administration. Un comité central placé sous l'autorité du président du Conseil est chargé de procéder à la liquidation des biens des anciens groupements syndicaux. Cette commission dispose également du pouvoir d'affecter ce capital aux nouvelles associations reconnues par le Régime de Vichy. Le 9 novembre, le gouvernement publie des décrets portant

³⁷¹ *Le réveil du sous-officier*, n°42, février 1931, p. 2

³⁷² *Id.*

³⁷³ *L'Activité girondine*, n°7, 1^{er} mars 1931, p. 1-2

³⁷⁴ Article 8 de la loi du 15 octobre 1940.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

dissolution immédiate des centrales syndicales (CGT, CFTC, etc.)³⁷⁵. La promulgation de ces différents textes provoque la publication d'un texte d'union CGT/CFTC : *Le Manifeste du syndicalisme libre* également appelé *Manifeste des douze*. Cette proclamation est considérée comme le premier acte d'action syndicale des confédérés dans la Résistance. Le comité d'Entr'aide créé dans l'administration des douanes en 1939, à l'initiative des organisations syndicales, poursuit son activité, légale sous l'Occupation.

Plusieurs dirigeants syndicaux maintiennent toutefois des liens avec le gouvernement pour se tenir informés de ce qui se prépare en haut lieu et pour tenter de sauver ce qui peut l'être. Parmi eux figurent Charles Laurent, Robert Lacoste et Pierre Neumeyer, membres de la fédération des fonctionnaires et du bureau confédéral de la CGT, qui participent également à la création de Libération-Nord³⁷⁶. Dans la Douane, Neumeyer, ancien employé de l'administration, fonde avec l'ancien secrétaire général du SNAP, « L'Entente fraternelle des douanes ». Le but assumé de cette association loi 1901 est de gérer les œuvres de solidarité (caisse de prêts, caisse de Nice, assurances-accidents) et de venir en aide aux différentes victimes de la guerre. Cette « entente » permet de maintenir un lien étroit avec les anciens membres du syndicat. Dès sa création, elle dispose d'un versement important de fonds du syndicat dissous, à la suite de sa mise sous séquestre. La présidence est confiée à Neumeyer et figurent au conseil d'administration plusieurs membres appartenant à l'association professionnelle avant-guerre. Grâce aux liens que ces dirigeants ont su maintenir, cette société a pu effectuer un certain nombre de démarches en faveur du personnel durant l'Occupation. Elle est notamment intervenue auprès de la direction générale et du ministère des Finances en faveur des agents repliés des zones dangereuses. L'association a aussi défendu les projets qui avaient été ceux du congrès du SNAP avant-guerre (relèvement des indemnités, etc.). Des délégations de *L'Entente fraternelle* ont été reçues de nombreuses fois par le directeur général, qui selon les dires du syndicat *a posteriori*, ne se méprenait pas sur l'activité réelle de l'association. Celle-ci aura rempli le rôle d'un syndicat clandestin jusqu'à la fin de l'occupation allemande³⁷⁷.

Lors des accords de Perreux, le 17 avril 1943, la CGT confédérée et la CGTU se réunifient dans la clandestinité. Cette réunification entraîne la reconstitution de la fédération des fonctionnaires. En septembre 1943, une ordonnance publiée par Alger abroge la loi du 15

³⁷⁵ *Journal officiel*, 12 novembre 1940

³⁷⁶ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français : l'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, p. 486-488

³⁷⁷ *L'Essor*, n°1, 1^{er} novembre 1944, p. 1-2

octobre 1940 et précise que les associations professionnelles créées par le gouvernement de Vichy devront être dissoutes dès la Libération du territoire. Dans l'administration des douanes, le SNDA se reconstitue en octobre 1944, non sans donner lieu à plusieurs incidents sur lesquels nous reviendrons. Le poste de secrétaire général provisoire est confié à Élie Guilbaud, employé dans le service sédentaire de la direction de Nantes. Le bureau syndical se fixe comme objectif de rétablir, en faveur du personnel, les parités de classements obtenues en 1938, dans le but de réaliser l'assimilation totale du cadre des douaniers avec celui des commis et commis principaux des régies. Les dirigeants syndicaux n'ont pas pu obtenir satisfaction sur cette revendication car le gouvernement publie une ordonnance en janvier 1945, portant réforme des traitements des fonctionnaires de l'État. Ce texte ne satisfait pas le syndicat, qui milite pour sa modification et réadopte la grève comme mode d'action dès 1945³⁷⁸. La section de Bayonne se réunit certainement pour la première fois depuis le déclenchement de la guerre, en octobre 1944. Elle transmet des revendications propres à son organisation locale qui, selon ses représentants, intéressent également l'ensemble des fonctionnaires. Elle exige l'abrogation de la loi du 17 juillet 1940, relative à l'accès aux emplois publics, la création d'une commission d'avancement comprenant des représentants du personnel, la reclassification et le reclassement des traitements, etc.³⁷⁹. Dans la division nantaise, les militants syndicaux accueillent à grand bruit en novembre 1944, deux agents réintégrés dans les cadres de l'administration après avoir été écartés durant l'Occupation. Un vin d'honneur est organisé pour honorer « ces deux victimes du régime de Vichy³⁸⁰ ». Une minute de silence est également respectée pour commémorer les camarades morts « dans la lutte pour reconquérir nos libertés et pour chasser l'envahisseur de notre territoire³⁸¹ ». La soirée s'achève sur un rappel au devoir de solidarité, base essentielle du syndicalisme, en faveur des familles victimes de la guerre. Dans cet esprit d'entraide, le bureau national du SNDA lance en février 1945 une grande « souscription en faveur des familles des camarades déportés, fusillés ou assassinés par la Gestapo ou tués en combattant pour la Libération³⁸² », dont le montant minimum est fixé à 50 francs.

Les 17 et 18 février 1945, le SNDA organise son premier congrès syndical national depuis la Libération. Ce dernier est marqué par l'absence de cinq sections locales qui ne sont pas officiellement reconstituées : Brest, Saint-Malo, Metz, Strasbourg et Mulhouse. Ces dernières ne sont donc pas représentées dans les groupes de travail du conseil d'administration.

³⁷⁸ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 1

³⁷⁹ *L'Action douanière*, décembre 1944, p. 2

³⁸⁰ *Id.*

³⁸¹ *Id.*

³⁸² *L'Action douanière*, n°3, février-mars 1945, p. 1

La présence de poches de résistances allemandes sur la façade atlantique complexifie la refondation de l'organisation syndicale. La section de La Rochelle est toutefois parvenue à se réorganiser à Niort, où la majorité des services douaniers sont repliés. Elle est représentée par un agent des brigades de la direction, qui est détaché à la police économique³⁸³. Cette première réunion nationale permet de saisir les différents incidents qui ont marqué la reprise d'activité du bureau syndical. Après la reconstitution du SNDA, le secrétaire de la section de Paris a fait le déplacement jusqu'à Nantes pour rencontrer Élie Guilbaud, pour l'informer de l'hostilité des camarades de sa circonscription envers un représentant qui avait une grande influence avant-guerre. Après plusieurs tractations, ce dernier est exclu de ses responsabilités, majoritairement pour sa participation dans la fusion de l'union mutualiste avec la mutuelle générale, qui avait été dénoncée par les militants. Durant ce congrès de février 1945, le secrétaire général se félicite d'avoir été parmi les premiers à avoir condamné le pacte germano-soviétique. Il ajoute toutefois que la « puissante armée soviétique³⁸⁴ » va contribuer à l'écrasement du fascisme en Europe. Le bureau syndical regrette *a posteriori* la partie de la motion qui visait à exclure du SNDA ceux qui se refusaient à condamner le pacte germano-soviétique. Élie Guilbaud revient ensuite sur son parcours et celui de l'organisation durant l'Occupation. À partir de 1941, alors qu'il se trouvait à Nantes, il dit avoir œuvré dans la clandestinité avec les unions départementale et locale. Le 20 juin 1945, il est officiellement élu secrétaire général pour l'année 1945-1946, après avoir posé une condition à son élection : le congrès devait l'autoriser à continuer à habiter à Nantes avec sa famille. Il ne voulait pas s'installer à Paris pour des raisons personnelles³⁸⁵.

Dans le service sédentaire, le syndicat majoritaire (SNAP) s'est reconstitué dans la clandestinité, avec à sa tête l'ancien secrétaire général, Émile Guiader. Déporté en Allemagne, ce dernier ne remplira toutefois jamais ses fonctions, il décède en mai 1945 au camp de Sandbostel (Stalag X B)³⁸⁶. Le bureau syndical met rapidement en place une caisse de solidarité particulière appelée « Les amis de Guiader » afin d'apporter à son épouse et ses enfants toute l'aide dont ils auront besoin. La reprise officielle de l'activité syndicale entraîne la dissolution immédiate de *L'Entente fraternelle*, organisation qui avait servi de « trait d'union³⁸⁷ » durant l'occupation allemande. Le SNAP reprend alors tout l'actif et le passif de l'association. Comme le SNDA, les militants syndicaux des douaniers sédentaires sont rapidement reçus en audience par le directeur général. Les premières réunions des sections locales sont là encore l'occasion

³⁸³ *L'Action douanière*, n°3, février-mars 1945, p. 2

³⁸⁴ *Id.*

³⁸⁵ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 1

³⁸⁶ « Hommage à notre très cher et très regretté ami Guiader », *L'Essor*, n°4, 15 juillet 1945, p. 1

³⁸⁷ *L'Essor*, n°2, 15 décembre 1944, p. 1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

de rendre hommage à ceux qui ont donné leur vie pour la patrie et d'affirmer leur volonté d'œuvrer à « la fin victorieuse de la guerre³⁸⁸ ». Dès la Libération partielle du territoire français, les syndicats douaniers se préoccupent tout particulièrement des questions d'épuration politique, administrative et syndicale. Entre 1944 et 1945, les deux principales organisations syndicales, SNDA et SNAP, font part de leurs désaccords avec les pouvoirs publics sur la manière dont elle est menée dans le pays – un point rapidement évacué au profit des discussions autour du reclassement du cadre de douanier, qui avait subi des modifications durant le régime de Vichy. À partir de 1945, les syndicats revendiquent également une hausse des traitements pour les fonctionnaires et se préoccupent de la nécessaire réorganisation des services douaniers tant dans les bureaux que dans les brigades. En juin 1946, lors du 32^e congrès du syndicat des douanes, les délégués des 27 sections régionales approuvent à une forte majorité la fusion avec le syndicat des officiers des douanes. Ce groupement prend alors le titre de « Syndicat des agents de constatation, recherche et surveillance des douanes ». *L'Action douanière* devient le seul organe officiel de cette nouvelle fédération³⁸⁹. La loi du 19 octobre 1946, en conformité avec la Constitution du 27 octobre, reconnaît la liberté syndicale aux fonctionnaires de l'État. Les syndicats de douaniers sont donc, pour la première fois depuis leur création, juridiquement reconnus.

³⁸⁸ Ordre du jour de la réunion de la section de Bordeaux, 9 novembre 1944. *L'Essor*, n°2, 15 décembre 1944, p. 3

³⁸⁹ *L'Action douanière*, n°14, juin-juillet 1946, p. 2

II. Les différents moyens d'action

A. La presse syndicale

1) L'émergence de la presse syndicale douanière (fin XIX^e – début XX^e siècles)

Dans l'administration, les premiers titres de presse corporatistes paraissent dès les débuts de la Troisième République et prennent de l'ampleur à l'orée du XX^e siècle. Ils naissent donc bien avant le fait syndical et, de fait, ouvrent la voie aux amicales. Leur influence ne fut cependant pas spectaculaire mais suffisante pour toucher à la fois l'administration, les parlementaires et les fonctionnaires des douanes eux-mêmes. Le personnel a su créer son propre espace de discussion et d'expression qui répondait à ses attentes. La forme de ces journaux est presque identique entre ces publications et se retrouve aussi dans celles d'autres institutions comme la gendarmerie. Le ton y est revendicatif et la critique parfois acerbe. Une large place est accordée au courrier des lecteurs. Cette presse participe notamment à la construction d'une certaine image du douanier introduisant une façon particulière de parler de son quotidien et de son travail³⁹⁰. À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, s'affirme ainsi l'idée que ces fonctionnaires sont les « parents pauvres de la République³⁹¹ ». La période de l'entre-deux-guerres est marquée par une importante production de publications syndicales à la fois nationales et locales, d'une longévité variable³⁹². Ce foisonnement reste cependant complexe à évaluer en raison de l'état lacunaire des sources. Le premier titre important est indubitablement les *Annales des douanes*, publication officieuse de la direction générale créée en 1903, qui reproduit de nombreuses circulaires, lettres communes et notes administratives. De surcroît, elle compile des chroniques où se manifestent toutes les opinions et se fait l'écho d'informations très variées. Au début du XX^e siècle, elle est concurrencée par un organe indépendant porté par

³⁹⁰ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 142

³⁹¹ *Ibid.*, p. 6-7

³⁹² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, *op. cit.* p. 199.

plusieurs agents des brigades, *Le douanier*, dont le premier numéro paraît en 1893. Il édite à partir de 1905, à la suite de la fondation de nombreuses amicales du service actif, un supplément appelé *Bulletin officiel des amicales du service actif des douanes* dans lequel les agents peuvent retrouver les comptes rendus des réunions locales³⁹³. Après la création de l'union générale du service actif, des intérêts divergents vont conduire l'association à fonder son propre journal *L'Action douanière*³⁹⁴. *Le douanier*, de son côté, ne survit pas au-delà de la Première Guerre mondiale.

À la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, une dynamique éditoriale identique traverse d'autres institutions de la République. La presse gendarmique prend son essor sensiblement en même temps que la presse douanière³⁹⁵. Le douanier J-J. Roux a, dans la gendarmerie un « alter-ego³⁹⁶ », dont il devait certainement ignorer l'existence : le capitaine François Paoli. Alors à la retraite, ce dernier fonde en 1897 *Le Gendarme, moniteur de la Gendarmerie et de la Garde Républicaine*³⁹⁷. Dans cette lignée, le capitaine Bonnafous fonde en 1909, *Le Phare*, organe de presse des retraités dont l'influence ne dépasse cependant pas le cadre régional du Sud-Ouest³⁹⁸. En 1911, naît au niveau national le journal *Le Progrès*, qui se revendique organe officiel de la Fédération Nationale des Retraités de la Gendarmerie. Ces deux publications, animées par des comités locaux, mêlant amicalisme et mutualisme, professent des opinions très différentes, en raison principalement de leur rayonnement. Ces divergences ne doivent cependant pas cacher les ressemblances : elles reposent sur un lectorat de pensionnés. Cette presse des retraités évolue dans un « un paysage éditorial encombré³⁹⁹ » gouverné par des titres anciens, représentés par des éditeurs puissants (*Le Journal de la Gendarmerie* et *L'Écho de la Gendarmerie*). Leur originalité repose cependant sur la participation de retraités, voire d'agents en activités, comme rédacteurs souvent cachés derrière des pseudonymes. En 1912, *Le Phare* interrompt toutefois sa parution face à la concurrence du *Progrès* et le succès de son audience nationale. Celle-ci lui permet d'être régulièrement relayée par la presse générale mais surtout d'être diffusée auprès des parlementaires. Durant cette période, la Douane et la gendarmerie traversent une crise institutionnelle profonde aux fondements différents mais aux expressions quasi similaires. Avant la Première Guerre

³⁹³ Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Troisième République... op. cit.*, p. 442-443.

³⁹⁴ *Ibid.*, p. 453.

³⁹⁵ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 97.

³⁹⁶ *Ibid.*, p. 70.

³⁹⁷ Vincent Audigier, *La Gendarmerie selon la revue corporative « Le Gendarme, moniteur de la Gendarmerie et de la Garde Républicaine » de 1897 à 1913*, Paris IV, maîtrise sous la direction de Jean-Noël Luc, 1999, 161 p.

³⁹⁸ Arnaud-Dominique Houte, « Un métier en crise ? La gendarmerie de la Belle Époque d'après ses retraités », *Sociétés & Représentations*, n° 16, 2003, p. 153-165.

³⁹⁹ *Ibid.*, p. 156.

mondiale, un sentiment de mal être et de déclassement touchent ces deux professions. Les points de fixation sont la faiblesse des retraites et le blocage de l'avancement. Chez les gendarmes, ces revendications cachent une importante crise morale. Arnaud-Dominique Houte dresse l'inventaire des critiques ponctuelles développés dans la presse gendarmique : « médailles militaires chichement accordées, manque de repos, longueur des tournées, contraintes de la tenue militaire, rigueur de la discipline, etc.⁴⁰⁰. » À la lecture de ces journaux se dégage l'impression d'une « profonde rancœur » qui frappe également les douaniers. Les deux corporations expriment alors un besoin de réforme et formulent des revendications similaires (uniforme, démilitarisation, etc.)⁴⁰¹. Ces deux presses reçoivent par ailleurs un même accueil de la part de la hiérarchie et de leur administration⁴⁰². À propos de la gendarmerie à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, Arnaud-Dominique Houte écrit que l'on a affaire à un « proto-syndicalisme de métier, où la défense du corps l'emporte sur les revendications catégorielles⁴⁰³ », analyse qui pourrait aisément s'appliquer à l'administration des douanes. Il faut toutefois se garder de penser que ces deux presses sont absolument semblables. Selon Mathurin Lohier, la presse gendarmique se distingue par un côté plus « traditionnaliste⁴⁰⁴ ». Elle accorde plus de place à la vie de famille des gendarmes et s'adresse directement à leurs femmes, au travers de publicités notamment. Chez les douaniers, les réclames pour le linge de maison sont laissées de côtés au profit de celles pour les bicyclettes ou les grossistes en vin. Pour l'historien, cette différence repose sur le nombre plus important de célibataires dans la Douane avant la Première Guerre mondiale. Celui-ci note aussi une différence de « coloration politique⁴⁰⁵ » entre les deux corporations. La presse douanière est largement républicaine tandis que les titres gendarmiques sont plus volontiers nostalgiques de l'Empire. Au XX^e siècle, on observe cependant dans les modalités d'actions des similarités entre ces deux institutions, afin de faire entendre leurs revendications : participation active des retraités pour contourner les règles officielles en matière de griefs, adresses directes aux parlementaires, etc.

⁴⁰⁰ *Ibid.*, p. 158

⁴⁰¹ Sur ce point se référer au chapitre 2 et le point sur le rejet de la culture militaire p. 124-125

⁴⁰² Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 98.

⁴⁰³ Arnaud-Dominique Houte, « Un métier en crise ? La gendarmerie de la Belle Époque... », *op. cit.*, p. 165

⁴⁰⁴ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 99.

⁴⁰⁵ *Ibid.*, p. 100

2) La montée en puissance de la presse syndicale durant l'entre-deux-guerres

Au niveau national, *L'Action douanière*⁴⁰⁶ représente certainement le titre de presse le plus puissant durant l'entre-deux-guerres. Il s'agit alors de l'organe officiel du SNDA, organisation qui revendique près de 16 000 adhérents en 1934⁴⁰⁷. Ce journal corporatif est tiré à 30 000 exemplaires dans les années 1930, à un rythme bimensuel. Il est envoyé gratuitement à tous les adhérents. Y figurent en première page des articles et analyses des lois concernant les douanes, différentes discussions à la Chambre des députés ou encore des événements politiques et internationaux importants. Dans les pages suivantes, les rédacteurs détaillent les contenus des conseils d'administration, des réunions des sections locales, l'actualité des directions et des brigades régionales et des analyses des décisions administratives. Enfin, une partie est toujours dédiée à la mutuelle générale des douanes et aux dons réalisés par les douaniers à l'Œuvre des Orphelins. Pour le service sédentaire, le SNAP fait imprimer un bimensuel intitulé *L'Essor*, au format sensiblement identique à celui de *L'Action douanière*. Enfin, le SNDSO Colonies se dote aussi de son propre organe officiel, *Le réveil du sous-officier*⁴⁰⁸. Les organisations professionnelles ont aussi l'occasion de publier des articles et de relayer des informations dans *Le fonctionnaire syndicaliste*, organe de la fédération autonome des syndicats de fonctionnaires. Dans les années 1930, on assiste à une forte rivalité entre *L'Action douanière* et ses concurrents des deux autres syndicats douaniers, principalement après la grève générale du 12 février 1934. Après cette manifestation, l'organisation du service actif s'est montrée très critique envers le service sédentaire et les sous-officiers des brigades, en dénonçant leur inaction, voire en accusant certains chefs de s'être directement attaqués à leur mouvement. Ces derniers sont alors assimilés aux fascistes que les douaniers militants combattent. La réponse ne se fait pas attendre. En mai 1934, *Le fonctionnaire syndicaliste* publie plusieurs extraits de lettres d'agents du cadre supérieur adressées au syndicat, dont l'une évoque directement la ligne éditoriale de *L'Action douanière* et plus généralement toutes les formes de publications corporatives :

⁴⁰⁶ Le Syndicat national des agents des Douanes CGT (SNAD CGT) conserve aujourd'hui une collection complète de cette publication, dans leurs bureaux situés 263 rue de Paris à Montreuil.

⁴⁰⁷ *L'Action Douanière*, n°8, 25 avril 1934, p. 4.

⁴⁰⁸ Ces deux derniers titres sont conservés à la Bibliothèque Nationale de France (BNF).

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Ne pourriez-vous pas parler de l'attitude qui est prise par *L'Action Douanière* ? Est-il tolérable que cette feuille, répandue dans tous les postes, continue à vilipender tous les chefs qui essayent de faire leur devoir ? Voilà le nœud vital de la question : crise d'autorité. Aussi longtemps que l'on tolérera que *L'Essor*, que *L'Action Douanière* et autres journaux du même acabit répandent la calomnie et l'injure sur les chefs à tous les degrés de la hiérarchie, sans que des sanctions disciplinaires interviennent, ce sera la maison à l'envers. Mais je suis peut-être de la vieille école, hélas !⁴⁰⁹

De son côté, *Le réveil du sous-officier* publie le rapport de la réunion de la section girondine du 24 novembre. Cette dernière félicite son bureau national pour sa mise au point dans cette réponse : « à la mauvaise foi et aux écarts de langage des dirigeants de L'Action Douanière qui cherchent, par ces procédés, à camoufler la vérité aux yeux de ceux qu'ils croient, trop souvent, leurs crédules adhérents⁴¹⁰ ».

Les sections locales du SNDA se sont dotées de leur propres journaux corporatistes. Plus proches de la base, ces publications se sont montrées nettement plus rudes avec l'autorité administrative. Pour la façade atlantique, quatre titres sont encore conservés dans les archives, parfois de manière sporadique, deux pour la direction de Bordeaux, un pour celle de Nantes et autant pour celle de Brest⁴¹¹ [annexe n° 55]. Cet outil leur a permis de faire connaître leurs revendications, les travaux du bureau et surtout d'entretenir un lien étroit avec les adhérents comme le précise le *Bulletin officiel de la section girondine* lors de sa création⁴¹². Cette production veut offrir une tribune libre où l'anonymat n'est pas souhaité. L'emploi d'un pseudonyme est cependant autorisé pour tous les articles concernant les projets de réorganisation, les critiques dans l'exécution générale du service, etc.

B. L'engagement en politique

Les relations que les deux principaux syndicats entretiennent avec les milieux politiques sont elles aussi singulières. En décembre 1921, la scission syndicale donnant naissance à la Confédération Générale du travail unitaire (CGTU) trouble profondément les relations

⁴⁰⁹ *Le fonctionnaire syndicaliste*, n°177, 23 mai 1934, p. 4

⁴¹⁰ *Le réveil du sous-officier*, n°85, décembre 1934, p. 2

⁴¹¹ *Bulletin officiel de la section girondine* remplacé par *L'Activité Girondine*, *La Voix du douanier* (Nantes) et *Bulletin de la section brestoise du syndicat national des agents du service actif*

⁴¹² *Bulletin officiel de la section girondine*, n°1, deuxième trimestre 1926. BNF

qu'entretiennent entre eux les différents syndicats des douanes⁴¹³. Le service sédentaire ainsi que les officiers, fidèles à la Fédération générale des fonctionnaires restent attachés à la CGT. La décision est nettement plus complexe au sein du syndicat des brigades, dont les membres dirigeants sont sympathisants du Parti communiste (PCF). En 1922, le conseil d'administration du syndicat décide d'un retrait « provisoire⁴¹⁴ » de la CGT, sans néanmoins rompre avec la fédération générale des fonctionnaires. En 1927, lors du congrès fédéral, ces syndicats sont sommés de réintégrer la CGT sous la menace d'une exclusion de la fédération générale. Les représentants du syndicat du service actif réaffirment leur rejet de la CGT et préconisent la création d'une fédération autonome des fonctionnaires, à laquelle ils adhèrent immédiatement. Les douaniers participent d'ailleurs activement à sa fondation et au premier congrès constitutif qui se tient le 12 février 1928⁴¹⁵. À partir de 1933, ils militent finalement pour un retour au sein de la Fédération générale et de la CGT. Dans les années 1920, dans les centres douaniers les plus importants comme Le Havre ou Marseille, se développe une intense propagande communiste au sein du service actif. Au sein de la caserne havraise, la cellule politique imprime même son propre bulletin clandestin, *La Douane rouge*⁴¹⁶. À Saint-Nazaire (Loire-Inférieure), au cours des années 1920-1930, plusieurs agents des brigades se rapprochent des milieux communistes locaux et notamment du Secours rouge international (SRI)⁴¹⁷. C'est à leurs côtés, que plusieurs douaniers défilent et défient l'autorité douanière lors de la journée de grève générale du 12 février 1934. En réaction, la direction générale se dresse contre toute forme de propagande syndicale à l'intérieur des bâtiments administratifs – surtout dans les casernes – et les violations de ces ordres font régulièrement l'objet de sanctions disciplinaires. En juin 1938, un préposé de Nantes, récemment réintégré dans les cadres l'administration, est inscrit d'office au « carnet B »⁴¹⁸ de la Loire-Inférieure. Il s'agit d'une reprise de son enregistrement à celui de la Seine-Inférieure, pour affiliation au groupe communiste du Havre dont il était un militant actif. Son inscription sur ce fichier conduit à sa surveillance attentive par la préfecture en janvier 1940⁴¹⁹.

⁴¹³ Scission au sein de la CGT née du départ d'une partie minoritaire qui souhaitait s'affilier à l'Internationale syndicale rouge. Cette frange forme alors la CGTU.

⁴¹⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 197.

⁴¹⁵ *L'Action Douanière*, n°8, 25 février 1928, p. 1.

⁴¹⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 197.

⁴¹⁷ Organisation fondée à Moscou en 1922, sorte de concurrence politique à la Croix-Rouge. L'objectif de cette association est d'offrir une aide internationale « aux combattants de la révolution ».

⁴¹⁸ Outil de surveillance créé en 1886, par le général Boulanger, dans le but de lutte contre les activités d'espionnage. Depuis 1922, les individus dangereux sont répartis en trois groupes différents : les étrangers soupçonnés d'espionnage ; de même pour les Français censés représenter un danger certain pour l'ordre intérieur.

⁴¹⁹ Lettre du préfet de la Loire-Inférieure au directeur des douanes à Nantes, 19 janvier 1940. Musée national des douanes, France, 3 A 15 : dossier individuel de Joseph Carne.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

En revanche, les relations qu'entretenaient le syndicat du service sédentaire et le parti socialiste puis la SFIO se font beaucoup plus discrètes⁴²⁰. C'est pourtant sous l'étiquette de ce parti républicain que le vérificateur principal à Bordeaux, Georges Pé, se présente aux élections législatives de 1936. Dans une profession de foi longue de trois pages [annexe n° 56], le candidat, désigné à l'unanimité pour représenter les groupes socialistes de la circonscription, présente un programme à la fois pacifiste et antifasciste mais aussi de protection contre la crise et la politique de déflation⁴²¹. À l'issue du scrutin, il obtient un score de 1 463 voix sur 16 833 inscrits, derrière le député de droite sortant, Philippe Henriot. Le douanier renonce finalement avant le deuxième tour et Henriot est élu⁴²². Homme influent dans le monde syndical, Georges Pé devient ensuite une figure importante du transit des armes vers la république espagnole depuis la région bordelaise. En 1937, alors que le directeur régional à Bordeaux lui en fait la demande, le vérificateur refuse de renoncer à son activité politico-syndicale. S'engageant seulement à ne pas faire de propagande auprès des employés travaillant dans l'usine qu'il surveille, il est l'objet d'un contrôle attentif puis est déplacé d'office à Hendaye à partir du 1^{er} avril 1940⁴²³.

Au début des années 1930, les douaniers militants sont particulièrement préoccupés par la montée du fascisme en Europe. Avec l'arrivée au pouvoir d'Hitler en 1933, les formations syndicales examinent les différents moyens d'action qu'il serait possible de mettre en place afin d'empêcher sa propagation en France⁴²⁴. Ces syndicalistes perçoivent dans l'attitude de plusieurs de leurs supérieurs l'utilisation de « méthodes préfascistes » et plusieurs comparent la « Police privée du Port autonome du Havre » à des « commissaires spéciaux⁴²⁵ ». Pour répondre à cette inquiétude, un représentant local du SNDA souhaite rédiger un rapport sur la lutte contre le fascisme et la guerre qu'il présente au conseil national⁴²⁶. En se basant sur les conclusions de son délégué, il estime qu'il est du devoir des militants de participer à tous les groupements « luttant efficacement contre le fascisme » et de faire front commun contre cette menace⁴²⁷. Le syndicat des douanes actives puis la fédération autonome participent financièrement et matériellement au comité d'Amsterdam, mouvement international de lutte

⁴²⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit. p. 200.

⁴²¹ Profession de foi du candidat Georges Pé, aux élections législatives du 26 avril 1936. Musée national des douanes, France, 2 A 761, dossier individuel.

⁴²² Notice Maitron de Pierre « Georges » Pé, <https://maitron.fr/spip.php?article125243>

⁴²³ Musée national des douanes, France, 2 A 761, dossier individuel de Georges Pé.

⁴²⁴ Antoine Prost, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », *Le Mouvement social*, n° 54, 1966, p. 8-9

⁴²⁵ *L'Action Douanière*, n°13, 10 juillet 1933, p. 4.

⁴²⁶ *L'Action Douanière*, n°8, 25 avril 1933, p. 3.

⁴²⁷ Compte-rendu de la séance du 24 juin 1933 du congrès national du SNDA. *L'Action Douanière*, n°13, 10 juillet 1933, p. 4-5.

contre la guerre et le fascisme créé en août 1932 à l'initiative d'Henri Barbusse et Romain Rolland. *L'Action Douanière* diffuse régulièrement en première page ses communiqués de presse. Lors du Congrès antifasciste européen des 4, 5 et 6 juin 1933, organisé dans la salle Pleyel, le mouvement d'Amsterdam fusionne avec le Congrès européen contre le fascisme et la guerre pour former le comité Amsterdam-Pleyel⁴²⁸. Ce même mois, lors d'une réunion à Paris, le syndicat des brigades annonce sa volonté de créer un comité de défense unique, ouvert à toutes les organisations syndicales, dont le but est de composer un manifeste à l'endroit de la classe ouvrière, pour impulser un mouvement de résistance⁴²⁹. Pourtant, tout en continuant de réaffirmer son attachement à l'antifascisme et au pacifisme, ce syndicat ne propose pas d'autres moyens d'action que l'union et la propagande. Il faut attendre le début de l'année 1934 et la montée en France d'une agitation de droite, pour que renaisse le thème cher à la CGT de la grève générale. Dès 1936, l'ensemble des syndicats douaniers apportent leur soutien aux républicains espagnols durant la guerre civile qui ébranle le pays. En octobre 1938, la section girondine du SNAP publie dans *L'Essor* une motion dans laquelle ses militants rendent « hommage au peuple tchécoslovaque⁴³⁰ », tout en se réjouissant « qu'un accord ait évité la guerre⁴³¹ »

La proximité de certains douaniers des syndicats du service actif avec les milieux communistes est sérieusement remise en question après la signature du pacte germano-soviétique le 23 août 1939. Alors que le PCF s'aligne rapidement sur la politique extérieure de Moscou, la CGT, majoritairement confédérée, condamne le 24 août le pacte par 18 voix contre 8, après une discussion serrée. Le 29, le bureau national du syndicat des douanes actives condamne alors avec une très grande fermeté cet accord jugé inique. La situation s'envenime encore plus après l'invasion de la Pologne le 1^{er} septembre 1939. Le bureau confédéral décide, le 18 septembre – le lendemain de l'invasion de la Pologne par l'URSS – d'exclure de son organisation tous ceux qui refusent de désavouer le pacte⁴³². Une nouvelle fois, le syndicat douanier suivant la ligne de la CGT a des mots très forts pour qualifier la « trahison de Moscou ». Il demande à toutes ses sections régionales de chasser tous « ceux qui se refuseraient à répudier catégoriquement la politique de l'URSS⁴³³ ». [annexes n° 57 et 58]

⁴²⁸ *L'Action Douanière*, n°11, 10 juin 1933, p. 3.

⁴²⁹ Compte-rendu de la séance du 24 juin 1933 du congrès national du SNDA. *L'Action Douanière*, *op. cit.*

⁴³⁰ *L'Essor*, n°222, 18 novembre 1938, p. 8

⁴³¹ *Id.* La section girondine du SNAP fait ici référence aux accords de Munich, signé le 30 septembre 1938.

⁴³² Déclaration de la Confédération Générale du Travail du 18 septembre 1939

⁴³³ *Le Petit Marseillais*, 16 octobre 1939, p. 2

C. Faire grève

1) L'adoption de la grève comme mode d'action dans les syndicats des douanes

La participation de plusieurs douaniers syndiqués à la manifestation du 1^{er} mai 1920 est certainement la première transgression du personnel des douanes à l'interdiction du droit de grève pour les fonctionnaires. La réponse disciplinaire ferme de l'administration sert souvent de référence aux syndicats – du service actif principalement – pour évoquer la répression administrative. Dans les années 1920-1930, leur influence croît de manière exceptionnelle, les organisations syndicales doivent convaincre les agents de prendre part à des actions plus radicales et de recourir à la grève. En 1926, le syndicat du service sédentaire s'est essayé à une opération appelée « grève du zèle », qui reposait sur une application stricte des règlements sans risques de sanctions⁴³⁴. Cette dernière est l'un des moyens de « sabotage » régulièrement utilisé par les syndicats pour faire entendre leurs revendications. Dans la Douane, *Le Fonctionnaire syndicaliste* en donne d'ailleurs les grandes lignes : « Le sabotage [...] a pour but d'embouteiller les gares et les ports par l'application stricte et totale des mesures de vérifications et de surveillance dans le domaine économique. » Au sein du service actif, les éléments radicaux militent pour des actions plus dures. La masse des syndiqués se montre cependant hésitante. La participation à des mouvements de grèves fédérales est débattue à partir de 1930⁴³⁵. En 1929, la police parisienne a immobilisé aux portes de la Capitale, un cortège d'agents des douanes qui, en autocar, protestaient contre la politique salariale, à l'appel de la fédération autonome des fonctionnaires⁴³⁶.

Dans les années 1930, ce sont les questions de traitements et de retraites qui préoccupent les syndicats et poussent les douaniers dans la rue. En octobre 1930, des manifestations de rues ont lieu dans plusieurs grandes villes françaises pour s'insurger contre le montant des nouveaux traitements. La direction générale, anticipant la participation de ses employés à ces mouvements, leur interdit de manifester sous peine de sanctions. *Le Fonctionnaire syndicaliste*

⁴³⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit. p. 305.

⁴³⁵ *Id.*

⁴³⁶ *Id.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

dénonce alors des « tentatives d'intimidation de l'administration⁴³⁷ ». Cette dernière met finalement ses menaces à exécution et engage des poursuites disciplinaires contre les agents considérés comme des meneurs. Dans les milieux syndicaux, on évoque la mise en place de « cours martiales » chargées de juger les coupables. À Bordeaux, deux brigadiers sont traduits devant un conseil de discipline organisé dans le cabinet du directeur situé dans l'Hôtel des douanes. Ils sont accusés d'avoir, nonobstant l'interdiction édictée par l'autorité, organisé un cortège qui finalement n'a pas défilé et d'avoir participé à un meeting à l'issue duquel plusieurs de leurs subordonnés ont distribué des tracts.



Figure 21 : Photographie des agents ayant organisé le meeting du 26 octobre 1930, à Bordeaux. © *L'Activité girondine*, n°6, 1er décembre 1930.

Ces douaniers, défendus tous deux par le même avocat, écopent chacun d'une réduction d'ancienneté, sept mois pour l'un, un an pour l'autre. L'annonce de ces peines déclenche la

⁴³⁷ *Le Fonctionnaire syndicaliste*, 20 novembre 1930.

grogne de la section girondine du SNDA ainsi qu'une manifestation de solidarité organisée à l'initiative des agents de la brigade du Chartrons (quartier de Bordeaux)⁴³⁸.

2) « Le Fascisme ne passera pas ! », le succès du 12 février 1934

À la fin de l'année 1933, les inquiétudes des douaniers se cristallisent autour des discussions parlementaires puis du vote d'un texte du gouvernement de Camille Chautemps. C'est l'article 10 de la « loi tendant au rétablissement de l'équilibre budgétaire⁴³⁹ » qui offusque principalement les fonctionnaires. Il prévoit une manipulation des seuils de prélèvement sur les salaires compris entre 15 000 et 80 000 francs. En réaction, des premiers rassemblements se tiennent à Alger, au Havre et à Rouen les 15 et 16 décembre 1933. Le 23, jour du vote de la loi, les fonctionnaires de plusieurs bureaux remettent à leurs chefs de service un ordre du jour dans lequel ils protestent contre les « mesures votées » et affirment leur solidarité et leur accord avec leurs dirigeants. À Bordeaux, comme dans d'autres grandes villes, les agents sortent une nouvelle fois de leur réserve pour protester⁴⁴⁰. Les débordements intervenus lors de la manifestation antiparlementaire du 6 février 1934 scandalisent profondément la gauche et les antifascistes français.⁴⁴¹ La CGT est la première formation à réagir à ces émeutes, en organisant dès le lendemain un conseil d'administration qui décide d'organiser une grève générale de 24 heures, pour soutenir dans un premier temps le gouvernement Daladier. Un télégramme fixant cette journée au lundi 12 février est ensuite largement diffusé aux organisations adhérant à la CGT⁴⁴². Le mot d'ordre est repris par la CGTU, la Fédération Autonome et toutes les organisations syndicales, notamment celles des fonctionnaires. Dans son premier numéro de février 1934, *L'Action Douanière* titre « Le Fascisme ne passera pas ! Le prolétariat a su répondre aux provocations des Camelots du Roy et des "Croix de Feu"⁴⁴³ », se félicitant que le mot d'ordre de grève générale ait été suivi par l'ensemble des organisations syndicales sur tout le territoire national. Comme l'a montré Antoine Prost, cette journée fut un véritable succès à

⁴³⁸ *L'Activité Girondine*, n°6, 1^{er} décembre 1930.

⁴³⁹ Loi du 22 décembre 1933.

⁴⁴⁰ *L'Essor*, n°171, 1^{er} janvier 1934, p. 3-4.

⁴⁴¹ Sur ce sujet voir : Marc Bernard, *Faire front : les journées ouvrières des 9 et 12 février 1934*, Paris, La Fabrique éditions, 2018, 181 p ; Brian Jenkins, Chris Millington, *Le Fascisme français. Le 6 février 1934 et le déclin de la République*, Paris, Éditions Critiques, 2020, 348 p. ; Antoine Prost, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », *Le Mouvement social*, n° 54, 1966, p. 7-27,

⁴⁴² Antoine Prost, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », *op.cit.*, p. 10.

⁴⁴³ *L'Action Douanière*, n°3, 10 février 1934, p. 1.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Paris et dans sa banlieue, ainsi que dans l'ensemble du pays⁴⁴⁴. Le déroulement de la journée du 12 février dans l'administration des douanes est très largement documenté grâce aux comptes-rendus rédigés par les directeurs régionaux mais aussi aux multiples articles de presse. Un petit opuscule a également été publié au sein de la direction de Marseille pour témoigner de cette manifestation.

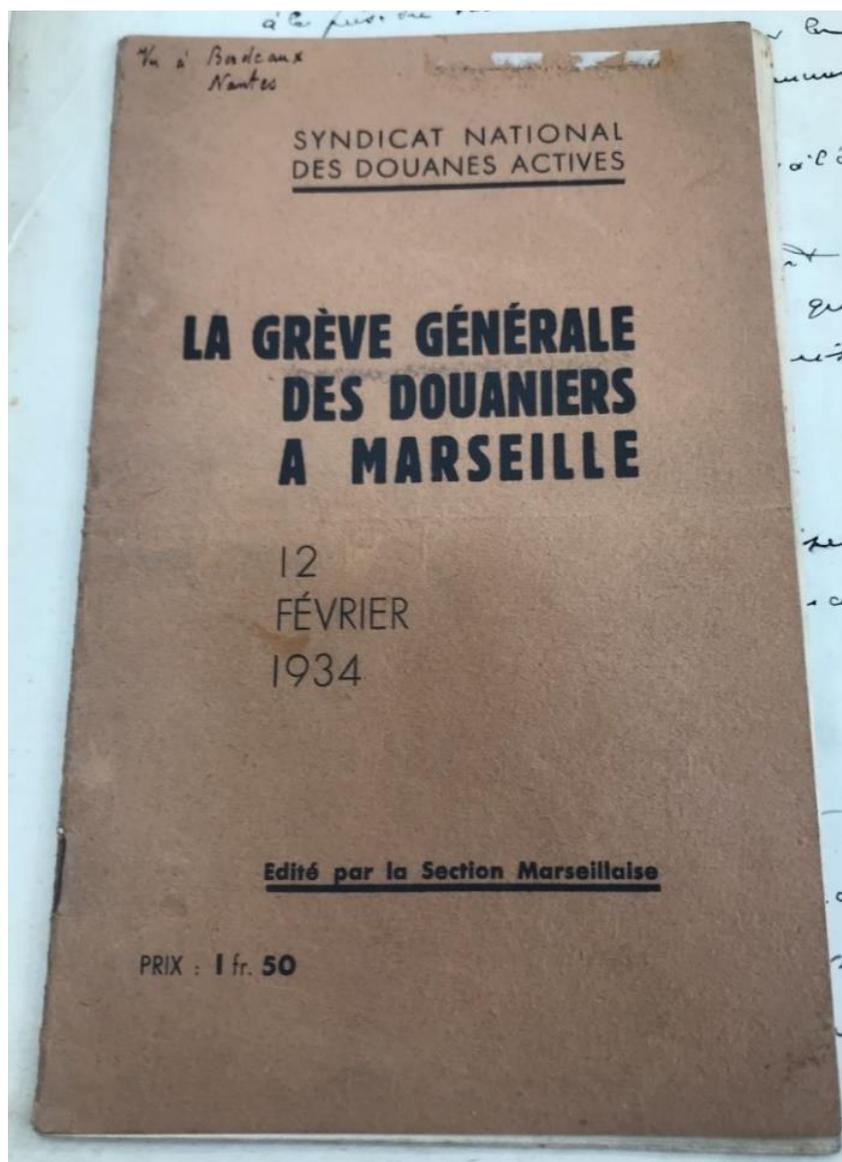


Figure 22 : Couverture de la brochure sur la grève générale à Marseille © AD44, 5 P 116, Conduite des agents. (1898-1940).

⁴⁴⁴ Antoine Prost, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », *op.cit.* p. 10.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

Le directeur général des douanes, dans son rapport au ministre des Finances, affirme que le mouvement de grève, très inégal, « n'a présenté d'importance qu'à Paris et à Marseille⁴⁴⁵ », villes pour lesquelles son rapport est nettement plus développé. Il avance les chiffres de 180 grévistes dans les bureaux pour un effectif total de 3027 employés (soit 6%) et de 1600 perturbateurs pour le cadre des brigades, sur un effectif de 15 731 (10%). Comptabilisant tous les agents ayant interrompu, même temporairement, leur service, le directeur considère « que ces chiffres font nettement apparaître l'insuccès de la grève générale organisée par les organismes corporatifs » et les analyse comme « des symptômes favorables⁴⁴⁶ ». Cependant, dans une seconde note, il nuance ce tableau et voit dans ce mouvement national de grève une situation revêtant « un caractère de réelle gravité⁴⁴⁷ ». C'est, en effet, la première fois dans l'histoire de la corporation que des agents ont en nombre relativement important « cessé collectivement leur travail ». Il alerte plus fortement sur l'influence d'organismes « soviétiques » qui, aux côtés des agents auraient formé des comités de grèves. Pour les syndicats, en revanche, notamment celui des douanes actives, c'est un véritable succès. Tout en saluant la façon admirable dont le mot d'ordre fut suivi dans les grands centres douaniers de Paris, Marseille, Bordeaux, Saint-Nazaire, etc..., le SNDA regrette qu'à Brest deux agents du service actif aient accepté de remplacer des douaniers du service sédentaire en grève. Les représentants syndicaux invitent le conseil d'administration de cette section à prendre position « sur cette défaillance inexcusable⁴⁴⁸ » et de prendre les sanctions nécessaires.

Deux groupements, le syndicat des Agents de contrôle d'assiette et de perception et celui des douanes actives, convainc leurs adhérents, par voie de circulaires, en date du 8 février 1934, de participer à la grève générale du lundi 12 février pour protéger la République menacée⁴⁴⁹. Par erreur d'appréciation, les sections locales s'interrogent en assemblée générale sur leur participation, alors que cette dernière a déjà été actée. Elles devaient uniquement discuter et déterminer les modes d'action et organiser le déroulement de la grève. La participation à cette journée du 12 février a donc bien été préparée en amont par les douaniers militants. Le directeur des douanes de Nantes évoque précisément les « prescriptions » formulées par le directeur

⁴⁴⁵ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances datée du 13 février 1934. SAEF, B-0053062/1

⁴⁴⁶ *Id.*

⁴⁴⁷ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances rédigée dans les jours suivants la grève. SAEF, B-0053062/1

⁴⁴⁸ Compte-rendu de la réunion du conseil du SNDA du 20 février 1934. *L'Action Douanière*, n°4, 25 février 1934, p. 3.

⁴⁴⁹ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances rédigée dans les jours suivants la grève. SAEF, B-0053062/1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

général dans un télégramme daté du 9 février à l'attention de tous les directeurs⁴⁵⁰. Le 10 février, il convoque le capitaine en résidence à Saint-Nazaire, pour lui demander de surveiller attentivement les agents sous ses ordres et de lui transmettre le compte-rendu détaillé des événements. La situation est identique dans la direction de Bordeaux, où le directeur, informé du mot d'ordre invitant le personnel à interrompre le travail, en appelle au sens du devoir mais surtout au bon sens des agents de tous grades. Dans une note, affichée dans tous les bureaux, postes et corps de gardes, il affirme qu'il tiendra son rôle à savoir assurer la tenue « régulière du service⁴⁵¹ ». La plupart des sections locales des syndicats des deux services se réunissent en assemblée générale pour voter la participation – ou non – à la grève générale. À Bordeaux, le soir du 10 février, le syndicat service sédentaire décide à une très forte majorité de ne pas obéir au mot d'ordre. Dans le service actif, la réunion du 11 février n'ayant pas réussi à convaincre, les douaniers se réunissent à la première heure le 12, après avoir pris connaissance des journaux de la veille, se mettent en grève. Ils forment alors deux cortèges, qui, parcourant les quais, débauchent leurs collègues. La préfecture, alertée de ces agissements par le directeur régional, envoie un détachement de police, qui arrive trop tard⁴⁵².

Lors de cette journée historique, la situation à Saint-Nazaire s'est différenciée de celle des autres brigades de la façade atlantique. Le mouvement est préparé en amont entre la section nazairienne du syndicat des douanes actives, par le biais de son secrétaire, le sous-brigadier Falaize, et le Secours rouge international (SRI). Le 12 février, à la prise du premier quart, soit à 6 heures du matin, l'entrée de la caserne est bloquée par des douaniers grévistes et des ouvriers pour intimider les fonctionnaires hésitants et s'opposer à la sortie des non-grévistes qui doivent rejoindre leur poste. Vers 8 heures, un piquet de grève composé d'une dizaine de personnes – dont certains étrangers au service et munis de brassards rouges – se placent devant la grille de la recette principale pour empêcher la prise de service des agents des bureaux. Dans les rapports des chefs de poste de la capitainerie transparaît la pression exercée par les douaniers grévistes sur leurs collègues et leurs familles. De 6 à 12 heures, un préposé assure le commandement d'un piquet de grève chargé d'exécuter la surveillance des quais, usurpant ainsi les prérogatives des chefs légaux. Son objectif était, selon le directeur régional, de s'opposer à l'enlèvement de marchandises, mais il n'y en avait aucune en consigne sur les quais⁴⁵³. Dans le début de l'après-

⁴⁵⁰ AD44, 5 P 116, *op. cit.*

⁴⁵¹ Note du directeur des douanes de Bordeaux adressée aux deux services, le 10 février 1934. SAEF, B-0053062/1

⁴⁵² Compte-rendu de la journée de grève par le directeur des douanes à Bordeaux adressé au directeur général, le 12 février 1934. Service des archives économiques et financières, B-0053062/1

⁴⁵³ Rapport du capitaine à Saint-Nazaire à l'inspecteur principal à cette même résidence, du 13 février 1934. AD44, 5 P 116.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

midi, les agents se trouvent devant la grille de la Compagnie Générale Transatlantique avec de nombreux ouvriers grévistes qui interdisent l'accès à la concession de cette compagnie de navigation. Cet attroupement d'au moins deux cents manifestants bloque aussi l'entrée du parc aux vérificateurs et aux préposés-visiteurs des douanes, qui doivent se replier dans les bâtiments à la recette principale. La grève prend finalement fin à 18 heures, permettant au service de reprendre normalement. Le 13 février, le lieutenant de la capitainerie, dresse le bilan de la journée : sur les 56 agents qui devaient effectuer leur service, 26 ont été défaillants⁴⁵⁴.

Le 20 février 1934, le conseil des ministres décide que les faits de grève donneront lieu à des sanctions disciplinaires dans « tous les cas où ils se seront accompagnés de "violences matérielles ou morales"⁴⁵⁵ ». Dans la direction de Nantes, la première phase de la répression commence par les interrogatoires de tous les agents présents – grévistes ou non-grévistes – ainsi que de tous les hommes mis en cause. Le 18 mars, face à l'ouverture de cette enquête administrative, le SRI distribue des tracts invitant les ouvriers de la ville à s'insurger contre les menaces de sanctions qui pèsent sur les douaniers grévistes qui ont « eu le courage de descendre dans la rue le 12 février 1934 pour clamer leur foi révolutionnaire⁴⁵⁶ ». Le 22 mars, l'association organise une manifestation aux pieds de la caserne des douanes. L'événement est couvert par quelques titres de la presse quotidienne locale. *L'Ouest-Éclair* donne peu de détails, nous apprenons uniquement que le rassemblement fut sans incidents et que les manifestants avaient profité de l'heure de la débauche des chantiers voisins. Dans les colonnes du *Phare de la Loire* on peut ainsi lire :

Une petite manifestation.

Une dizaine d'Unitaires, sous la conduite de M. Biremb[a]ult se sont rassemblés hier soir, à 17 heures, à la sortie des Chantiers, face à la caserne des Douanes. Cette manifestation – c'en était une, car les drapeaux étaient sortis – avait pour but, comme le fit connaître M. Birembault à une vingtaine de cyclistes arrêtés par la curiosité, mais qui n'attendirent même pas la fin de l'allocution, de protester contre les sanctions administratives prises à l'égard d'un douanier qui s'était fait remarquer parmi les manifestants lors de la grève générale du 12 février.

M. Birembault demanda à ses auditeurs s'ils étaient d'accord sur la rédaction d'un ordre du jour à remettre à la direction des Douanes. Les spectateurs n'étant que spectateurs, n'avaient pas à dire oui ou non. Ils s'abstinrent. M. Birembault les remercia de la "profonde solidarité ouvrière" qu'ils manifestaient en

⁴⁵⁴ Rapport du lieutenant à Saint-Nazaire à son capitaine du 13 février 1934. SAEF, B-0053062/1.

⁴⁵⁵ Copie d'une note écrite le 7 mars 1934 par M. le Directeur du Contrôle des Administrations financières et des dépenses Engagées pour tous les services. AD44, 5 P 116

⁴⁵⁶ Lettre du directeur des douanes à Nantes au directeur général des douanes du 13 février 1934. SAEF, B-0053062/1.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

agrément l'ordre du jour et les douze manifestants s'en allèrent après avoir crié : "Vivent les douaniers" et en chantant "l'Internationale"⁴⁵⁷.

Dans les mois qui suivent, les douaniers militants de la direction de Nantes semblent découragés, voire craintifs, face à la sévérité de l'administration. Ils ne participent pas aux mouvements qui ont lieu dans toute la France les 15 et 16 avril 1934, contre les décrets-lois du 4 et 14 avril visant respectivement les agents de l'État et les pensionnés civils et militaires. Le lundi 16, ils ne prennent pas part à l'arrêt de travail d'une heure décrétée par le Cartel des fonctionnaires.

La phase d'interrogatoires clôturée, les cinq agents mis en cause sont traduits devant un conseil de discipline, organisé le 26 avril 1934 dans le cabinet du directeur régional à Nantes. Ils sont représentés par deux avocats, Me Albertin (pour les douaniers Falaize et Jégou) et Me Fourny (pour Gouret, Bouilly et Hervy), comme l'autorise l'administration dans de telles situations. Les efforts des deux défenseurs sont malheureusement vains et les cinq fonctionnaires inculpés se voient infliger une peine de changement disciplinaire. Au douanier Falaize, considéré comme l'organisateur de cette journée le conseil ajoute à la sentence une réduction d'ancienneté de grade de deux ans et six mois⁴⁵⁸. À la sortie des conseils, les douaniers sont attendus par plusieurs camarades des brigades nantaises ainsi que des membres du syndicat des Contributions Indirectes venus les soutenir. Le cortège converge ensuite vers la Bourse du Travail où les agents frappés disciplinairement sont invités à occuper le bureau sous la présidence du sous-brigadier Falaize.

⁴⁵⁷ Coupures de presse du journal *Le Phare de la Loire*. AD 44, 5 P 116.

⁴⁵⁸ Procès-verbaux des différents conseils de discipline du 26 avril 1934. SAEF, B-0053062/1.

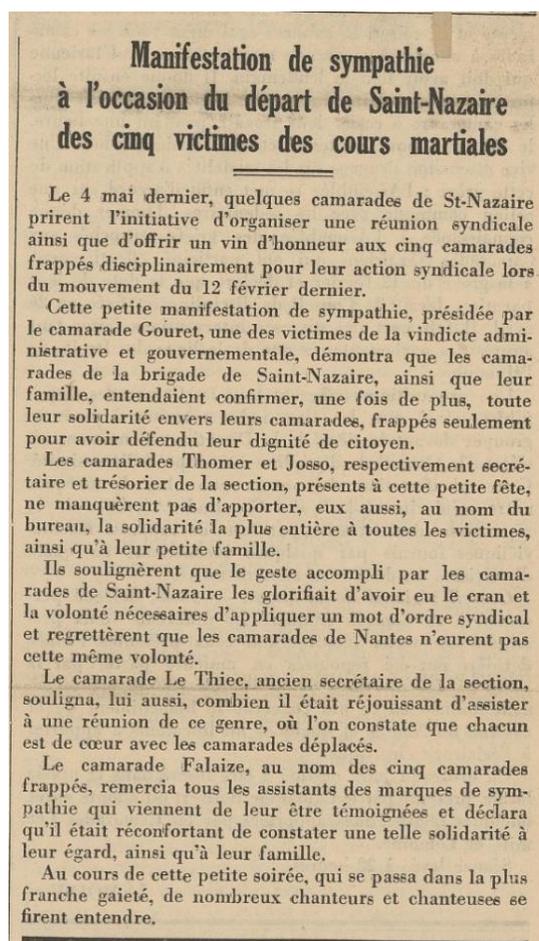


Figure 23 : Article à propos de la manifestation qui eut lieu à Saint-Nazaire. © *La Voix du douanier*, n°4, 1er juillet 1934. © BNF

En mai 1934, la fédération autonome des syndicats de fonctionnaires, dans *Le Fonctionnaire syndicaliste*, indique qu'elle a demandé audience aux partis de gauche afin « de protester contre les poursuites disciplinaires engagées à Nantes et à Marseille⁴⁵⁹ ». Une délégation du Syndicat des douanes sédentaires, dont un agent de la direction de Nantes, est reçue à la Chambre par Vincent Auriol mandaté par la SFIO dont il est le secrétaire général. Cette rencontre conduit à la rédaction d'une lettre remise directement au ministre des Finances [annexe n° 59].

Au cours des deux années suivant ces événements, l'abrogation des mesures prises à l'encontre des agents frappés de sanctions administratives est au cœur des revendications exprimées par l'ensemble des syndicats. L'arrivée au pouvoir du Front Populaire, en mai 1936, transforme les relations conflictuelles entre d'un côté les syndicats et de l'autre la direction générale et le gouvernement. En 1936, des mesures de réparations interviennent en faveur des

⁴⁵⁹ *Le fonctionnaire syndicaliste*, n°133, 5 mai 1934, p. 4.

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

douaniers nazairiens frappés disciplinairement. À travers les sommiers⁴⁶⁰ de quatre agents déplacés, il est possible de voir que leurs demandes de retour à Saint-Nazaire ont été acceptées. Le retour du sous-brigadier Falaize ne se fait d'ailleurs pas dans le calme et l'indifférence, et celui-ci entre en conflit avec plusieurs de ses collègues. Cependant parmi les cinq douaniers qui avaient été condamnés, un matelot n'a pas bénéficié des mesures de réparation. Pour lui rendre justice et lui obtenir enfin sa demande de retour, des démarches sont entreprises par la section nantaise du SNDA et la Ligue des Droits de l'Homme. Le sous-secrétaire d'État à la Marine, François Blancho – futur maire de Saint-Nazaire – intervient en sa faveur, en reprenant les arguments des syndicats⁴⁶¹. Suite à l'arrivée au pouvoir du Front Populaire, les syndicats des fonctionnaires militent pour la promulgation d'une loi d'amnistie pour compléter les mesures de réparation. Cette dernière est votée le 12 juillet 1937. Une amnistie pleine et entière est donc accordée à tous les fonctionnaires, employés ou ouvriers des services publics qui ont été ou seront frappés de peines disciplinaires pour des faits commis antérieurement au 2 mai 1937 (article 5). Dans la direction de Nantes, cette loi replace le sous-brigadier Falaize dans la « situation administrative qu'il aurait acquise si aucune sanction n'avait été prise contre lui⁴⁶² ». Cette mesure constitue l'épilogue des événements qui ont bouleversé la direction des douanes de Nantes et en particulier la brigade de Saint-Nazaire.



Figure 24 : Caricature en faveur de l'amnistie publiée dans l'Action Douanière (36e année, n°10, 10 juin 1936). © CGT – Douanes

⁴⁶⁰ Tableaux reprenant l'intégralité de la carrière des douaniers avec indication des lieux, dates et montant des émoluments. Ils sont conservés au Musée national des Douanes, France à Bordeaux, sous la côte 1 A 90.

⁴⁶¹ Lettre écrite le 7 octobre 1936 par M. Blancho sous-secrétaire d'État à la Marine à M. le Ministre des Finances. Service des archives économiques et financières, B-0053062/1.

⁴⁶² SAEF, B-0053049/1 : Notes et correspondances concernant notamment les agents exclus temporairement ou définitivement des cadres (1937-1938), les agents réintégrés (1937-1938), les agents non réintégrés, les agents non amnistiés.

3) 1946 : La reconnaissance du droit de grève

À la suite de la Libération, la grève est toujours interdite aux fonctionnaires. En 1946, elle devient un droit constitutionnel et non plus une faute contractuelle. Dans le préambule de la constitution du 27 octobre 1946, il est établi que « le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent⁴⁶³ » et en fait ainsi un « principe particulièrement nécessaire à notre temps ». Cette prérogative est affirmée et précisée en 1950, par un arrêt du Conseil d'État⁴⁶⁴. Cependant, les douaniers n'ont pas attendu cette constitutionnalisation et étaient déjà entrés dans une période de grèves toujours considérées comme illégales. En septembre 1946, la situation créée par les mesures de reclassement prioritaires adoptées par le Conseil des ministres et accordées à certaines fédérations de fonctionnaires (magistrature et enseignement) les poussent à menacer d'organiser des mouvements particularistes. Considérant que ces mesures sont susceptibles de porter atteinte à l'unité des fonctionnaires, la fédération des fonctionnaires et en particulier la branche du syndicat national des agents de constatation de recherche et de surveillance des douanes, décide que la grève est la seule manière de faire entendre ses revendications⁴⁶⁵. Par un télégramme, toutes les brigades et bureaux des douanes sont invités à cesser le travail à compter du 20 septembre. Les comptes rendus et appréciations des cinq sections atlantiques (Bayonne, Bordeaux, La Rochelle, Nantes et Rennes) sur l'événement sont unanimes : la grève a été quasi-totale⁴⁶⁶. À Paris, le 20 septembre, les quotidiens régionaux considèrent que les douaniers sont à la pointe du mouvement⁴⁶⁷. À Bordeaux, les douaniers en faction sur les quais et les divers entrepôts du port ont abandonné leurs postes. Les passagers du paquebot *Jamaïque*, qui a accosté dans la nuit, n'ont pas été soumis à la fouille réglementaire. Il s'agit d'une première dans l'histoire des relations entre la Douane bordelaise et les compagnies transatlantiques⁴⁶⁸. Contrairement à la frontière orientale des Pyrénées, la surveillance n'est plus exercée à Hendaye et le long de la Bidassoa, mais le trafic de marchandises est à l'époque interrompu entre la France et l'Espagne. Ce mouvement de grève de 1946 semble avoir, selon les syndicats, fait reconnaître l'utilité publique de la fonction de la

⁴⁶³ Constitution du 27 octobre 1946, alinéa 7.

⁴⁶⁴ Arrêt Dehaene du 7 juillet 1950.

⁴⁶⁵ *L'Action Douanière*, n°16, octobre 1946, p. 2

⁴⁶⁶ *Id.*

⁴⁶⁷ *Sud-Ouest*, n°643, 21 septembre 1946

⁴⁶⁸ *Les dernières dépêches de Dijon*, 21 septembre 1946, p. 3/4

Douane pourtant « tant dénigrée⁴⁶⁹ », lorsque tous ses services sont à l'arrêt. Sur la suite à donner au mouvement, l'ensemble des sections locales sont unanimes : elles recommenceront jusqu'à avoir gain de cause. Les douaniers obtiennent finalement satisfaction avec la création du statut général des fonctionnaires, le 19 octobre 1946. L'action de ces agents, combinée à celle d'autres fonctionnaires, a certainement participé à la légalisation du droit de grève.

III. Les différents moyens d'action sociale

A. Un lien étroit avec les œuvres de mutualité

Le projet de créer une association de solidarité entre agents, grâce à des caisses de secours mutuels en cas d'accident, maladie ou décès, naît plusieurs années avant la constitution des amicales douanières. Elle est théorisée par Jean-Baptiste Joseph Roux, auteur d'un manuel à l'intention des fonctionnaires des douanes et fondateur du journal corporatif *La Frontière*, en 1870, à l'existence éphémère. Il avait préconisé que les agents du service actif forment entre eux une « fraternelle⁴⁷⁰ » des brigades. Avec la disparition de cette publication deux ans après sa création et malgré sa substitution en *Douane Militaire, journal administratif*, son projet est un échec et ne fut pas mis en œuvre⁴⁷¹. L'idée se fait finalement jour à la fin du XIX^e siècle, grâce au journal *Le douanier*. Ses représentants arrivent au même constat que J.J. Roux : « les agents des douanes se trouvent démunis face aux aléas de l'existence. Seuls, ils ne peuvent s'en prémunir. Mais ensemble, ils en ont les moyens⁴⁷². » En janvier 1899, ils lancent alors la *Fraternelle*, une caisse de secours pour les employés et leur famille. Cette fondation permettait ainsi de fédérer les agents, prémices des premières amicales. *Le douanier*, en annonçant la constitution de cette mutuelle, utilise déjà la formule de « grande famille douanière » et adresse

⁴⁶⁹ *L'Action Douanière*, n°16, octobre 1946, p. 2.

⁴⁷⁰ Jean Clinquart, *L'Administration des douanes en France sous la Troisième République... op. cit.*, p. 435-436.

⁴⁷¹ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* »?... *op. cit.*, p. 12-13, p. 108

⁴⁷² *Le douanier*, n°2, 15 janvier 1899, p. 1

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

à tous un appel à l'unité qui « est la force des faibles⁴⁷³ ». Il estime que du fait de l'insuffisance des traitements, le douanier ne peut pas épargner pour les moments critiques de la vie (maladie, décès, etc.). Cette *Fraternelle* pourrait ainsi procurer à ses adhérents, en échange du paiement d'une cotisation, des secours en cas d'accident, de maladie et de décès. Ils pourraient également accéder à certains petits prêts sans intérêts remboursables par de légères mensualités⁴⁷⁴. Mathurin Lohier a insisté toutefois sur le caractère sommaire de l'organisation dont le but était « purement financier⁴⁷⁵ ». Le succès du *Douanier* permet à cette association « fraternelle » de fonctionner de façon satisfaisante pendant plusieurs années, avant d'être concurrencée par les caisses de secours des amicales douanières au XX^e siècle. L'organisation fut aussi tolérée par l'administration qui ne pouvait « qu'y voir la manifestation de la solidarité du corps des agents des douanes⁴⁷⁶. »

En février 1902, tout en reconnaissant au personnel des douanes le droit de créer des associations, le ministre des Finances, Joseph Caillaux, le restreint aux seules mutuelles et caisses d'entraide⁴⁷⁷. Cependant les amicales qui se constituent au début du XX^e siècle au sein de l'administration dépassent la simple organisation de solidarité. Il s'agit en réalité de véritables syndicats organisés qui se donnaient pour objectif d'examiner et de défendre toutes les revendications des agents. Un « compromis quelque peu hypocrite⁴⁷⁸ » est cependant passé entre les groupements et la direction générale. Les associations douanières ne sont autorisés qu'à l'unique condition que leurs seuls buts avoués soient ceux d'une société de secours mutuel. Le personnel des douanes paraît cependant en retard par rapport à d'autres professions de la fonction publique. Au sein de la gendarmerie, les agents étaient parvenus, grâce à la revue corporatiste *Le Gendarme*, à créer une coopérative dès la fin des années 1880. Cette dernière propose à leurs adhérents « du linge de maison, des vêtements, des ustensiles de cuisine et même des machines à coudre aux souscripteurs de sa mutuelle⁴⁷⁹. » Pour trouver des initiatives similaires dans l'administration des douanes, il faut attendre janvier 1907 et la création de *La Tontine* par l'Union générale du service sédentaire. Il s'agit de la première véritable caisse nationale de secours mutuels entre fonctionnaires des douanes. Bien qu'elle illustre la capacité d'organisation dans le service des bureaux, elle n'est pas l'unique association mutualiste sur le territoire national. Elle est cependant la seule institution liée à une amicale nationale et à une

⁴⁷³ *Id.*

⁴⁷⁴ *Id.*

⁴⁷⁵ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op., cit.*, p. 108-109

⁴⁷⁶ *Id.*

⁴⁷⁷ *Ibid.*, p. 106, p. 109-110,

⁴⁷⁸ *Ibid.*, p. 109-110

⁴⁷⁹ *Ibid.*, p. 101

publication journalistique. Dans le service actif, il semblait impossible qu'une caisse de solidarité analogue puisse fonctionner sainement en raison du nombre trop important d'agents dans les brigades et de la difficulté voire l'impossibilité de gérer les finances d'une telle organisation. De surcroît, *L'Action douanière*, leur organe de presse, n'avait à l'époque qu'un lectorat très réduit.

La Tontine était profondément liée à l'Union générale du service sédentaire bien qu'une distinction soit clairement indiquée dans les statuts. Son objectif était de « distribuer, au moment du décès du Sociétaire, un secours immédiat à la personne qu'il aura désignée ou à défaut : 1° - À la veuve non séparée de corps ; 2° - Aux enfants et petits-enfants ; 3° - Aux ascendants ; 4° - À l'œuvre de La Tontine, déduction faite des frais d'obsèques et de dernière maladie⁴⁸⁰. » Les fonds étaient constitués par des versements ponctuels : une cotisation de 2 francs à l'inscription et le paiement d'un franc lors du décès d'un des sociétaires. À l'inverse d'une mutuelle traditionnelle privée, elle ne nécessitait pas le règlement d'une adhésion régulière et pesait donc moins sur le budget des ménages des douaniers. En 1909, deux ans après sa fondation, elle comptait 573 adhérents et près de 900 membres avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale, sur un effectif total d'agents dans le service sédentaire compris entre 2 500 et 3 000 individus⁴⁸¹. Ses premières années furent toutefois difficiles. Ses fonds devinrent insuffisants pour faire face au nombre soudain de décès, auxquels s'ajoutaient des obstacles dans les collectes en raison de la dispersion des sociétaires. Les différents congrès nationaux furent également l'occasion pour chacune des organisations membres de l'amicale de proposer des revendications tendant à la modification des statuts de *La Tontine*. Dès 1908, les sections de Rochefort et de Bayonne avaient notamment proposé l'accès à la mutuelle aux retraités, suggestion qui fut rejetée mais revint chaque année dans le débat. En raison de la difficulté d'accès aux sources – la collection des *Bulletins officiels de l'Union générale du service sédentaire* conservée à la BNF étant incomplète – il paraît impossible de donner la date exacte de la disparition de cette caisse de secours mutuels⁴⁸². Toutefois le terme *tontine* reste en usage jusqu'au milieu des années 1930, prouvant que l'idée est restée à l'esprit des agents des bureaux durant l'entre-deux-guerres.

Après la Première Guerre mondiale, les amicales, remplacées par les syndicats à partir des années 1920, poursuivent leur objectif : celui d'une société de secours mutuel. Nous avons déjà évoqué dans la partie précédente la fusion, par le SNDA, de toutes les mutualités

⁴⁸⁰ « Statuts de la Tontine », dans Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 119

⁴⁸¹ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 119-120

⁴⁸² *Ibid.*, p. 120-121

douanières dans une « union mutualiste ». De cette volonté est née la « Mutuelle centrale du syndicat national des agents du service actif des douanes de France et des Colonies » en novembre. Il ne s'agit pas ici de revenir sur l'historique de cette institution, qui fut concurrencée par la direction générale, laquelle fonda en 1934 la « Mutuelle générale des Douanes de France et des colonies »⁴⁸³, mais seulement d'étudier le rôle important joué par le syndicat majoritaire dans l'administration des douanes dans la vie de cette association. Durant l'entre-deux-guerres, afin de réunir le plus d'agents possible autour de son groupement, le SNDA introduit l'obligation d'être syndiqué pour adhérer à la mutuelle. Il restaure par ailleurs cet engagement dès le mois de février 1945. Entre 1928 et 1931, la mutuelle centrale du SNDA voit alors le nombre de ses adhérents dépasser les 2 400, ce qui fait automatiquement augmenter ses dépenses⁴⁸⁴. Durant ses premières années d'existence, son fonctionnement est modifié à plusieurs reprises en fonction du capital qu'elle détient. En 1928, elle accorde seulement des secours au décès d'un des adhérents ainsi qu'une indemnité journalière pour ceux qui sont placés en situation de congé maladie avec perte de revenus. En 1929-1930, l'assemblée générale de la mutuelle instaure une nouvelle aide pour les soins chirurgicaux notamment en cas de maladies graves. Dès lors, les différents titres de la presse corporatiste présentent en détails à leurs membres les caractéristiques de la clinique chirurgicale mutualiste⁴⁸⁵. En 1931, le SNDA organise une première tombola au profit de l'association dont les bénéfices doivent permettre d'apporter des améliorations au régime de secours. Le succès de cet événement contribue notamment à la création de secours pour les tuberculeux placés en congés de longue durée⁴⁸⁶. À partir de cette date, le bureau national du syndicat organise des loteries chaque année et, avec ses sections régionales, publie dans les différents journaux la liste des prix principaux mis en jeu ainsi que de leurs gagnants. Les militants et les adhérents sont invités à faire le tour de leur commune pour vendre des carnets. Certains agents usent aussi de la profession de leur épouse dans l'enseignement public pour liquider leurs tickets. Ils sont alors vivement félicités par le syndicat et les sections locales.

Le SNDA collabore au fonctionnement, financier en grande partie, d'autres œuvres d'assistance. Il apporte notamment son soutien à l'Œuvre des orphelins des douanes, reconnue d'utilité publique en 1922. Au même titre que les autres syndicats de la profession douanière, il organise la collecte des dons recueillis à l'occasion de versements de prestations, de réunions

⁴⁸³ Voir Partie I, Chapitre 2 : La culture douanière, C) Les œuvres d'assistance, p.

⁴⁸⁴ *L'Action douanière*, n°29, 25 avril 1932, p. 1

⁴⁸⁵ *L'Activité girondine*, n°5, 1^{er} novembre 1930, p. 2 ; *L'Activité girondine*, n°6, 1^{er} décembre 1930, p. 2

⁴⁸⁶ *L'Action douanière*, n°29, 25 avril 1932, p. 1

et d'événements divers, des fêtes principalement. Au sein des sections locales du SNDA, les douaniers des brigades créent leurs propres organisations de solidarité. Dans celle de Nantes, le personnel fonde une association appelée *La coopérative douanière*. Une société de secours mutuels analogue est créée entre les employés du service actif des douanes de la direction régionale de Bordeaux. À Nantes, les agents du service sédentaire membres du SNAP se réunissent dans une coopérative, *L'économie douanière*. Enfin, c'est sur l'initiative et grâce aux fonds de plusieurs organisations syndicales et mutualistes que le *comité d'Entr'aide* est constitué en octobre 1939, pour soutenir les agents mobilisés ou réfugiés ainsi que leur famille. Jusqu'en juin 1940, un nombre important de militants y prennent part. À la suite de la dissolution des organisations syndicales et de l'éloignement forcés des militants, cette association devient un organe purement administratif⁴⁸⁷. Après la Libération, les actions de solidarité sont dirigées vers les victimes du conflit. En 1946, les agents de la brigade d'Hendaye, membres du SNDA, participent à une cagnotte dont l'objectif est d'offrir « un fortifiant⁴⁸⁸ » au retour de déportation de la fille de l'un de leurs camarades, Joseph Chrisostome. Ce dernier, qui avait été écarté de la frontière franco-espagnole après les événements de la guerre civile, est décédé en 1943 lors d'une action de résistance

B. Un vecteur de sociabilité

Aux conseils d'administration, assemblées générales et réunions qui rythment l'activité syndicale des sections locales, s'ajoutent de fréquents moments de convivialité qui favorisent la sociabilité entre les agents et renforcent le sentiment d'appartenir à la « famille douanière ». Durant les années 1930, le comité des fêtes de la coopérative nantaise, *L'économie douanière* (SNAP), organise chaque année une grande fête dont les bénéfices sont reversés aux œuvres d'assistance de la Douane. En décembre 1937, il offre notamment un concert du théâtre de la jeunesse du travail et organise une « tombola volante » dont les lots ont été collectés par les douaniers eux-mêmes. La soirée s'achève par un bal où joue un groupe de jazz local⁴⁸⁹. Participent à ces festivités des personnes étrangères au service, principalement des épouses et des enfants d'agents. Ainsi lors d'une manifestation organisée en avril 1946 par la section

⁴⁸⁷ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 1

⁴⁸⁸ *L'Action douanière*, n°13, mars 1943, p. 4

⁴⁸⁹ *L'Essor*, n°216, 5 février 1938, p. 3

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

nantaise du SNDA, plusieurs filles de douaniers prêtent assistance pour la vente de billets notamment⁴⁹⁰. Dans un contexte de reprise d'activités syndicales après la Seconde Guerre mondiale, cette « fête de la famille douanière⁴⁹¹ » est par ailleurs présidée par le directeur régional. Durant l'entre-deux-guerres, le fait syndical dans la direction des douanes de Bordeaux se singularise par le foisonnement des manifestations de camaraderie et d'entraide. Dans les années 1930, elle rend obligatoire la présence des adhérents aux réunions syndicales pour tous ceux habitant Bordeaux et incitent vivement les autres à se rendre aux meetings, à devenir proactif. La section régionale du SNDA salue la conséquente activité corporative de la brigade des Chartrons, que rien « ne peut ébranler⁴⁹² ». Les agents se réunissent autour du groupe *Les amis de la joie réunis* qui organise une première fête champêtre en 1930. Leurs camarades de poste de La Bastide fondent à la même période *La société des amis de la Belote*, qui, au cours de sa première manifestation, organise une collecte au profit du journal *L'Activité girondine*⁴⁹³. La section girondine du SNDA se caractérise également par la diversité du type d'activités qu'elle propose à ses adhérents. Durant l'été 1933, la réunion des *Amis de la joie réunis* est l'occasion de visiter, grâce au train, la commune de Cubzac-les-Ponts, son vieux château fort notamment. Cette journée culturelle est prolongée par un apéritif et un banquet à midi, puis une série de chansons dont *La valse du douanier*. Les discours sont l'occasion de trinquer à la prospérité de la société et à la camaraderie, au travers des mots de Socrate invitant les sociétaires à « être de vrais amis⁴⁹⁴ ».

Les multiples manifestations organisées dans la section et les sous-sections locales sont l'occasion pour les militants de faire de la propagande auprès du personnel. En décembre 1933, à l'occasion de sa première fête annuelle en l'honneur des mutuelles, la section nantaise du SNDA invite Élie Guilbaud, secrétaire général du bureau national et ancien douanier de la direction régionale. Il est chargé d'apporter la bonne parole syndicaliste dans les deux centres importants de [la] section : Saint-Nazaire et Nantes⁴⁹⁵. » Guilbaud entame alors une tournée de propagande de deux jours dans ces deux communes auprès d'agents très nombreux, laquelle s'achève par une représentation théâtrale de la troupe « Le manteau d'arlequin » et un concert. En juillet 1934, la section nantaise du SNDA prend l'initiative d'organiser un vin d'adieu pour les retraités afin de célébrer « la libération du joug administratif⁴⁹⁶ ». Lors de cette réunion, l'un

⁴⁹⁰ *L'Action douanière*, n°13, mars 1943, p. 3

⁴⁹¹ *Id.*

⁴⁹² *L'Activité girondine*, n°8, 1^{er} avril 1931, p. 2

⁴⁹³ *Id.*

⁴⁹⁴ *L'Activité girondine*, n°22, juillet-août 1933, p. 2

⁴⁹⁵ *La voix du douanier*, n°2, 1^{er} janvier 1934, p. 3

⁴⁹⁶ *La voix du douanier*, n°4, 1^{er} juillet 1934, p. 2

des représentants syndicaux décrit « la triste situation » qu'a causé les décrets lois chez les retraités. Il exhorte les nouveaux pensionnés à rester membres du syndicat et fait le « procès » de certaines associations de retraités qui sont « à la remorque du fascisme⁴⁹⁷ ». Cet événement, quoique festif, illustre que des luttes intestines se déroulent entre les différentes organisations formant le paysage syndical de l'administration des douanes durant l'entre-deux-guerres. Durant cette période, des meetings sont également organisés pour soutenir les « camarades » frappés de sanctions par l'administration. Nous avons déjà évoqué précédemment les manifestations de solidarité organisées à Nantes et à Saint-Nazaire en l'honneur des agents sanctionnés à la suite de la journée du 12 février 1934. Un événement analogue se tient à l'automne 1930 dans la section girondine du SNDA, en soutien aux « responsables frappés pour la cause syndicale⁴⁹⁸ » lors de la manifestation pour la revalorisation des traitements. Dans les cas présents, ce ne sont plus les organisations concurrentes qui sont condamnés mais directement la hiérarchie administrative et le gouvernement.

C. Former les esprits des douaniers

Avant la fin des années 1930, il n'existe pas de formation spécifique préparant un individu à « entrer en douane ». Or, ce métier exige un ensemble de connaissances et de compétences précises, qui se rapproche plus d'un savoir-faire quotidien que de l'accumulation d'une culture théorique. À minima, chaque agent doit être en mesure de savoir lire, compter et rédiger mais également de maîtriser les tarifs en vigueur et les différentes législations. L'administration des douanes ne met cependant pas en place de structures destinées à l'éducation de ses futurs employés. Dans la première moitié du XX^e siècle, le douanier acquiert une grande partie de ses connaissances sur le terrain, en observant et en apprenant auprès de ses collègues et de sa hiérarchie. L'absence de formation propre à l'institution ne signifie cependant pas que les agents soient dépourvus d'instruction. Chacun reçoit au début de sa carrière un ensemble de documents qu'il doit consulter et apprendre ainsi qu'« un exemplaire relié rassemblant les circulaires produites par l'administration⁴⁹⁹ ». À cela s'ajoute des conférences professionnelles tenues régulièrement par les chefs de postes dans les locaux de

⁴⁹⁷ *Id.*

⁴⁹⁸ *L'Activité girondine*, n°6, 1^{er} janvier 1930, p. 3

⁴⁹⁹ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 161-163

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

l'administration. Depuis le XIX^e siècle, ils ont accès au *Manuel des brigades*, initialement rédigé par le capitaine des douanes J.J. Roux qui est prolongé par le capitaine Saint-Jours au siècle suivant. Ces ouvrages sont écrits suivant un modèle identique. Ils décrivent dans un premier temps le fonctionnement de l'administration, puis présentent les différentes obligations des fonctionnaires des douanes et contiennent des modèles de documents administratifs (rapports, procès-verbaux, etc.) pour aider l'agent dans ses travaux d'écriture.

Cependant, durant l'entre-deux-guerres, la direction générale est confrontée à une évolution rapide de la fraude qui rend la mission des douaniers plus délicate et plus complexe. Les circonstances demandent désormais un plus large esprit d'initiative et de décision et des connaissances plus étendues et plus précises de leurs fonctions. Les syndicats figurent parmi les premiers à comprendre que face à une telle situation le développement de l'instruction administrative des agents paraît indispensable. Dès les années 1920, le SNDA milite pour un renforcement de la sélectivité du recrutement des préposés et l'élaboration d'un programme précis de formation professionnelle. Dans les colonnes de *L'Action douanière* le syndicat propose notamment une catégorie régulière, la « bibliothèque syndicale » avec plusieurs choix de titres à la fois classiques, techniques et corporatifs. La direction générale, tout en réformant en profondeur ses services extérieurs, publie à partir de juillet 1927 un *Bulletin des brigades* remplaçant les conférences professionnelles. Les agents du service actif ont désormais accès à un ensemble de documents portant sur des domaines étrangers à leurs missions immédiates⁵⁰⁰. Cette mesure n'est toutefois pas suffisante aux yeux du personnel et des syndicats, qui souhaitent la mise en place d'une véritable offre d'apprentissage de qualité. Face à l'absence d'initiatives institutionnelles, les organisations corporatives se décident à montrer l'exemple, en particulier dans le service des brigades. En 1933, le SNDA organise des cours par correspondance afin de préparer les agents qui souhaiteraient se présenter aux différents concours internes⁵⁰¹. Ces leçons sont divisées en deux parties : l'une consacrée aux connaissances générales (grammaire, géographie, arithmétique, etc.), l'autre à l'acquisition des savoirs professionnels. Après le paiement d'un abonnement, chaque candidat reçoit chez lui des séries de cours à des dates déterminées et renvoie ses épreuves qui lui sont retournées annotées. La première partie est dirigée et corrigée par « une personne licenciée ès lettres et poursuivant ses études⁵⁰² » et la seconde est également confiée à une personne extérieure au bureau syndical et « dont la compétence ne peut pas être remise en doute. » Face au succès, le SNDA fait paraître

⁵⁰⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 244

⁵⁰¹ *Ibid.*, p. 254

⁵⁰² *L'Action douanière*, n°5, 10 mars 1933, p. 3

dès 1934, *L'École douanière*, un périodique consacré à la formation professionnelle des agents des brigades. Le prix de l'abonnement est alors fixé à 35 francs pour la métropole et 40 francs pour les douaniers de la Sarre, de l'Algérie, de la Tunisie, du Maroc et des Colonies⁵⁰³. Créée en même temps que la troisième année de cours, cette publication a pour but d'offrir un organe de documentation aux douaniers des brigades. Elle permet également de concurrencer les *Annales des douanes*, auxquelles seulement une minorité d'agents du service actif sont abonnés⁵⁰⁴. *L'École douanière* permet à chacun de compléter et d'entretenir son instruction, de maîtriser les règles grammaticales, celles de composition française ainsi qu'arithmétique. La publication de ce supplément à *L'Action douanière*, doit également contribuer à élargir l'audience du SNDA⁵⁰⁵. Dans *L'Activité girondine*, la section locale du syndicat présente ce nouvel outil en ces termes : « En un mot, *L'École douanière* est indispensable à tous les camarades soucieux à juste titre, de connaître leur métier, d'améliorer leurs connaissances générales et administrative, et de se tenir à jour de la réglementation douanière⁵⁰⁶. » En janvier 1936, *L'École douanière* devient *L'Actualité douanière*, une revue administrative bimensuelle à l'usage des agents des brigades.

En octobre 1930, la direction générale des douanes écrit, dans un rapport adressé au ministre des Finances, souhaiter la création d'une école des douaniers où ceux-ci « recevraient l'empreinte administrative avant celle du syndicat⁵⁰⁷ ». Cette mention n'est pas un vœu pieux mais un véritable projet d'avenir, car dès mars 1931 le ministre du Budget annonce aux sénateurs que la fondation d'une école des préposés à Saint-Germain est très près d'aboutir⁵⁰⁸. Toutefois le projet s'enlise, très certainement pour des questions budgétaires, jusqu'à la décision ministérielle de mars 1936 portant installation d'un institut de formation à Montbéliard. Ce dernier n'ouvre ses portes que le 1^{er} mars 1938. Dès l'annonce de la possible création d'une école professionnelle, le SNDA, pourtant favorable au projet, fait preuve de nombreuses réserves. Le bureau national comme les sections régionales expliquent craindre que cette future institution ne revête un caractère purement militaire, dont ils combattent tous les aspects dans l'organisation des brigades des douanes. En 1938, le syndicat salue cependant l'accomplissement de cette revendication dont le besoin se faisait sentir depuis plusieurs

⁵⁰³ *L'École douanière*, n°1, avril 1934, p. 1

⁵⁰⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 344

⁵⁰⁵ *Id.*

⁵⁰⁶ *L'Activité douanière*, n°38, novembre-décembre 1935, p. 1

⁵⁰⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit., p. 344

⁵⁰⁸ *Id.*

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

années. Il vante également la vie en communauté que vont découvrir les aspirants et qui va créer des liens solides entre eux⁵⁰⁹.

À la fin des années 1930, le SNDA fait éditer *Le Guide du douanier*, avant l'ouverture de l'école de Montbéliard, dans l'objectif d'offrir aux débutants appelés à y faire un stage, un recueil permettant de se former en quasi-totalité à la réglementation douanière⁵¹⁰. Il s'agit du premier outil de l'espèce, édité par un syndicat dans l'administration des douanes. Après sa parution, le syndicat estime avoir fait œuvre utile vis-à-vis de tous « les camarades soucieux de s'instruire⁵¹¹ ». Les auteurs y développent des sujets précis et très particuliers, qui permettent aux lecteurs de se préparer aux concours professionnels. L'ouvrage n'est cependant pas complet selon les propos du syndicat. La publication des parties consacrées à l'organisation et l'exécution du service est différente en raison des importantes réformes qui sont prévues dans l'administration. Un deuxième tome est en préparation mais sa parution est empêchée par le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Dans l'attente, ces matières essentielles sont mises à jour dans *L'Actualité douanière*. Le SNDA confie la préface de l'ouvrage au directeur général, Louis Hyon, signe de l'apaisement des relations entre les deux parties. Ce dernier indique, qu'en raison de l'évolution du métier de douanier, chaque agent aura besoin tout au long de sa carrière « d'un guide sûr, familier, commode à consulter⁵¹² ». Selon lui, l'ouvrage en question condense pour les nouveaux agents toutes les connaissances les plus utiles pour permettre l'accomplissement correct de leurs fonctions. Les anciens agents peuvent également se remémorer et compléter leurs précédents acquis. Le directeur général salue les nombreuses réalisations du SNDA en faveur de l'instruction des fonctionnaires des douanes, qui répond par ailleurs aux aspirations de leurs adhérents. Il place au premier plan des devoirs corporatifs le perfectionnement technique et la formation professionnelle des agents des brigades. Ces mots rédigés après une longue période de relations conflictuelles entre le syndicat et la direction générale viennent parachever des années de combats et d'activités syndicales en faveur de la formation des douaniers.

Durant l'entre-deux-guerres le SNDA collabore au fonctionnement, financier en grande partie, d'autres œuvres d'assistance. Il apporte notamment son soutien à l'Œuvre des orphelins des douanes, reconnue d'utilité publique en 1922. Au même titre que les autres syndicats de la profession douanière, il organise la collecte des dons recueillis à l'occasion de versements de

⁵⁰⁹ *L'Action douanière*, n°649, 10 mars 1938, p. 1

⁵¹⁰ Syndicat des agents du service actif des douanes de France et des Colonies, *Le guide du douanier*, 2e édition, Paris, Syndicat national des agents du service des douanes de France et des colonies, 1938, 367 p.

⁵¹¹ *Id.*

⁵¹² *Id.*

prestations, de réunions et d'événements divers, des fêtes principalement. Au sein des sections locales du SNDA, les douaniers des brigades créent leurs propres organisations de solidarité. Dans celle de Nantes, le personnel fonde une coopérative douanière appelée *L'économie douanière*. Une société de secours mutuels analogue est créée entre les employés du service actif des douanes de la direction régionale de Bordeaux. Enfin, c'est sur l'initiative et grâce aux fonds de plusieurs organisations syndicales et mutualistes que le *comité d'Entr'aide* est constitué en octobre 1939, pour soutenir les agents mobilisés ou réfugiés ainsi que leur famille. Jusqu'en juin 1940, un nombre important de militants y prennent part. À la suite de la dissolution des organisations syndicales et de l'éloignement forcé des militants, cette association devient un organe purement administratif⁵¹³.

Conclusion

Le casernement et la vie en communauté ont très vraisemblablement pesé dans le développement de la presse douanière dès la fin du XIX^e siècle, bien que toute propagande soit alors interdite. Au cours de cette période où les publications foisonnent, les agents peuvent facilement inciter leurs collègues à lire certains articles, faire infuser et répandre les idées au sein du personnel. Cette presse corporative est très proche et facilement comparable à celle qui se développe dans la gendarmerie. Comme l'écrit Mathurin Lohier, les publications douanières comme gendarmiques « savent parfaitement rester sur le fil entre une contestation acceptable pour l'administration et ce qui ne peut être dit⁵¹⁴. » Le casernement a en grande partie participé au « succès des mouvements revendicatifs et proto-syndicaux de la fin du XIX^e siècle⁵¹⁵. » Les amicales nées de ce bouillonnement intellectuel sont donc intimement liées au quotidien des agents, à leur vie en communauté et aux relations qui se tissent entre les différents grades. Les revendications ont germé le plus souvent dans les bureaux mais aussi dans les salles communes

⁵¹³ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 1

⁵¹⁴ Mathurin Lohier, « *Le tiers-monde des brigades* » ?... *op. cit.*, p. 101

⁵¹⁵ *Ibid.*, p. 220

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)

des casernes ou lors de discussions au cours des services⁵¹⁶. Ces mouvements reposaient ainsi sur l'esprit de corps qui caractérise l'identité douanière. Dans les premières décennies du XX^e siècle, on assiste cependant à des clivages entre les agents des bureaux et ceux des brigades. Ces derniers reposent principalement sur des divergences de stratégies d'action et en matière de revendications. Selon Jean Clinquart, cette situation caractérise le manque d'harmonie entre deux branches de la vie administrative, qui cohabitent et collaborent ensemble⁵¹⁷. Durant les années 1920, ces « tensions intercatégorielles⁵¹⁸ » persistent et culminent lors de la scission syndicale entre CGT et CGTU

Au XX^e siècle, les amicales, prolongement logique de la presse corporative, ont su incarner les intérêts des douaniers et ainsi s'installer de manière durable dans le paysage administratif. Il ne s'agissait cependant pas seulement de simples associations mutuelles, comme l'affirmait leurs statuts. Elles étaient en réalité de véritables syndicats, politiquement tolérés par la direction générale et le ministère des Finances. Ces organisations de solidarité douanière ont également pu s'appuyer sur les organes de presse qui publient leurs déclarations, les informations de la vie associative, etc... Si ces amicales ne sont pas parvenues à réformer en profondeur de l'institution, leur poids a cependant permis à l'administration d'entrer dans le XX^e siècle⁵¹⁹. Elles ont fortement contribué à la progression de la condition douanière. Durant l'entre-deux-guerres, les syndicats qui remplacent les amicales parviennent à peser sur l'administration, en s'intégrant notamment à un mouvement plus large (Fédération des fonctionnaires, CGT, CGTU, etc.). Les divers groupements font également évoluer et renforcent l'émulation et la solidarité autour de leur formation continue. Afin de fédérer plus de douaniers, ils organisent la seule offre véritable de formation dans les années 1930. Pour renforcer les liens qui unissent les agents à leurs syndicats respectifs, ces derniers multiplient les fêtes, vins d'honneur et manifestations conviviales dans toutes les sections locales. Durant cette période, il apparaît alors indispensable à de nombreux agents d'adhérer à une corporation pour se sentir appartenir à un groupe. Les syndicats actuels – rattachés à Force Ouvrière et à la CGT – se revendiquent d'ailleurs toujours de cet esprit de corps et de solidarité forgé à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle et amplifié durant l'entre-deux-guerres.

⁵¹⁶ *Ibid.*, p. 255-256

⁵¹⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, op. cit. p. XXII.

⁵¹⁸ *Ibid.*, p. 199

⁵¹⁹ Cette entrée dans la modernité est traitée dans mon mémoire de Master : Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée (1905-1945)*. Mémoire de Master sous la direction de Stanislas Jeannesson, Nantes, Nantes Université, 2020, 288 p.

Troisième partie : L'évolution du métier à l'épreuve des guerres (1936-1946)

Depuis la fondation de l'administration des douanes, son personnel a démontré son incroyable capacité d'adaptation face aux événements politiques et internationaux. Celle-ci devient rapidement une caractéristique forte de leur identité collective. Durant l'entre-deux-guerres, les douaniers sont mis à l'épreuve à de nombreuses reprises. En 1936, le déclenchement de la guerre civile espagnole a des conséquences longues sur le travail de ces fonctionnaires bien au-delà de la zone frontalière. Le rôle de ces agents dans le trafic d'armes à destination de la république espagnole n'a été que très récemment abordé grâce, notamment, aux récents travaux de Pierre Salmon sur les frontières en contexte d'illégalité¹. Les sources traitant les missions précises des douaniers durant cette période s'avèrent toutefois difficile d'accès ou manquantes. Un « flou² » historiographique identique entoure l'histoire de l'administration durant la période la Seconde Guerre mondiale. Le rôle de cette dernière fut pourtant primordial pendant les premiers mois du conflit communément appelés « drôle de guerre ». En plus de la mobilisation des bataillons douaniers aux côtés de l'armée régulière, la présence permanente des agents aux frontières maritimes permet aux services de la Marine de disposer d'un appui important dans la surveillance du littoral et de possibles navires ennemis.

À partir de la signature de la convention d'armistice, les douaniers sont de nouveau contraints de s'adapter à la présence des autorités militaires allemandes, avec qui les premiers contacts peuvent s'avérer difficile. Ils doivent collaborer en bonne intelligence avec cette puissance occupante, qui nouvellement installée impose un règlement qui modifie progressivement leurs méthodes de travail. Au fur et à mesure que se prolonge l'Occupation, le service actif est presque entièrement vidé de sa substance et l'administration est démantelée le long des côtes où doit se construire le Mur de l'Atlantique. Entre avril et octobre 1941, le commandement militaire en France impose une zone côtière interdite, allant de Dunkerque à

¹ Pierre Salmon, « *Des armes pour l'Espagne* » : analyse d'une pratique transfrontalière en contexte d'illégalité (France, 1936-1939), thèse sous la direction François Rouquet, Université Caen Normandie, Caen, 2021, p. 561. Pour cette thèse, l'historien a reçu le prix Jean Cliquart (session 2021-2023) récompensant les travaux de recherches sur l'histoire de l'administration des douanes

² Jean-Marc Berlière, « Douanes et douaniers », dans Jean-Marc Berlière (dir.), *Polices des temps noirs : France 1939-1945*, Paris, Place des éditeurs, 2018, p. 249-252.

Hendaye sur une profondeur de 50 kilomètres, d'où les douaniers non essentiels sont exclus. L'inaction de la Douane favorise finalement la dispersion du personnel vers d'autres affectations. Les agents des deux services sont répartis afin de renforcer les effectifs d'institutions dont la tâche s'est considérablement accrue. Un nombre important d'entre eux viennent renforcer le contrôle des militaires français sur la ligne de démarcation puis des gendarmes dans les camps d'internements du Loiret. Les douaniers doivent également s'accommoder du régime en place et des répercussions des décisions que ce dernier prend, sur leur travail. Durant toute l'Occupation, les fonctionnaires maintenus sur la façade atlantique se familiarisent progressivement avec leurs nouvelles tâches, tout en vivant sous la menace constante que font peser les bombardements alliés.

Cette troisième partie doit enfin aborder et questionner les attitudes individuelles et collectives face à l'occupant, entre collaboration et résistance. Un certain nombre d'agents participent à la Libération du territoire français ainsi que des poches de résistance allemande sur la façade atlantique. Le nouveau gouvernement et les comités départementaux de Libération organisent très rapidement l'épuration des « traîtres », à laquelle participent le personnel et les organisations syndicales. Sur la façade atlantique, l'administration des douanes a presque entièrement été démantelée par les autorités occupantes³. De surcroît, son fonctionnement normal est bouleversé par la dispersion de son personnel dans d'autres services voire d'autres départements et qui tarde à revenir dans leurs directions d'origine. En 1945-1946, un chantier important s'ouvre pour la Douane : sortir de son état d'inertie et réformer profondément ses services dans une période où les recrutements apparaissent difficiles.

³ « Bilan avant une remise en route », *Annales des douanes*, n°2, 11 janvier 1945, p. 13-16.

Chapitre 7 : Une adaptabilité aux événements

L'un des éléments principaux constituant l'identité douanière est certainement l'incroyable capacité d'adaptation des douaniers face aux évolutions politiques et internationales. La guerre civile espagnole place dès 1936 l'administration des douanes au cœur de la politique de non-intervention française. Suite à la décision d'embargo international, elle est chargée de faire respecter les mesures règlementant l'exportation des matériels de guerre spécifiées par le comité de Londres⁴. Ce dernier est chargé de déterminer les modalités de non-intervention en Espagne. L'objet est ici de comprendre comment ces circonstances ont influencé le travail des douaniers dans les Basses-Pyrénées et tout au long de la façade atlantique. Il s'agit aussi d'étudier à partir des sources d'archives la réalité des livraisons clandestines d'armes et de s'interroger sur le rôle joué par ces agents. Les notes personnelles rédigées par Jean Clinquart lors de ses travaux de recherches évoquent les difficultés d'accéder à ces documents⁵. Dans sa thèse sur le trafic destiné à la République espagnole, Pierre Salmon affirme que, pour les franquistes, des ordres furent donnés pour détruire les registres des douanes à la frontière pyrénéenne, à compter du 1^{er} mai 1938⁶. Ces lacunes nécessitent d'explorer d'autres pistes, dans un premier temps de recouper toutes les informations des dossiers personnels des agents des douanes conservées aux archives départementales, au musée national des douanes et au SAEF. L'étude de la presse quotidienne régionale permet, là où les sources écrites manquent, d'étudier, sous toutes réserves, l'action de ces agents à l'échelle locale lors de la guerre civile espagnole. Pour la façade atlantique, plusieurs titres de journaux ont été retenus. Il s'agit d'abord de *Ouest-Éclair*, premier quotidien régional de France qui assure l'information en Basse-Normandie, en Bretagne et dans le Poitou. *La Petite Gironde*, journal modéré et troisième titre de presse à la fin des années 1930, couvre largement l'actualité de la guerre civile espagnole. Son propriétaire contrôlait également *La Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays basque* et sa publication jumelle *La Gazette de Biarritz-Bayonne et Saint-Jean-de-Luz*, deux journaux qui ont également été mobilisés dans cette thèse.

⁴ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 311-312

⁵ Notes personnelles de Jean Clinquart sur les douanes et la guerre d'Espagne. Musée des douanes, France, 11 R 341 : H Espagne 1936-1939.

⁶ Pierre Salmon, « *Des armes pour l'Espagne* » : analyse d'une pratique transfrontalière..., op. cit.

L'autre bouleversement auquel l'administration des douanes a dû faire face est l'entrée en guerre face à l'Allemagne nazie. Dans son ouvrage consacré aux forces de l'ordre durant la Seconde Guerre mondiale, Jean-Marc Berlière remarque à propos des douaniers : « [ils] constituent, pour la période de l'Occupation, l'exemple même de « trou noir » dont l'historiographie française et la recherche universitaire ne sont pas avares. [...] Faute de synthèse, voire d'articles et de monographies, le rôle, l'attitude, les engagements des agents des douanes sont très difficiles à cerner⁷. » Il n'existe pas, en effet, d'études consacrées à cette période dans l'administration des douanes. Les travaux de Jean Clinquart n'abordent que l'entrée en guerre et la mobilisation des bataillons militaires⁸. Durant toute la « Drôle de guerre », le service actif exerce pourtant une surveillance renforcée le long des côtes pour repérer les bateaux suspects ou découvrir des traces de débarquements clandestins. Cette période est aussi marquée par l'arrivée massive dans les directions de l'Ouest de la France, de douaniers réfugiés des directions du Nord et de l'Est, et par l'installation des directions expatriées sur la façade atlantique. Enfin, la vie quotidienne des douaniers est bouleversée durant les premiers mois de l'Occupation, par l'installation des autorités militaires allemandes et par les décisions prises par le nouveau gouvernement français. Cette capacité d'adaptation est également une caractéristique forte de l'identité collective qui unit les gendarmes. Ces derniers sont davantage confrontés aux choix professionnels difficile à assumer, notamment sous le régime de Vichy.

⁷ Jean-Marc Berlière, « Douanes et douaniers » ..., *op. cit.*, p. 249-252.

⁸ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 366-381.

I. La guerre civile espagnole

A. Les répercussions de la guerre civile espagnole sur le travail des douaniers à la frontière franco-espagnole : l'exemple du Pays Basque

L'étude des notes personnelles de Jean Clinquart permet de saisir les questionnements soulevés par les relations entre le service des douanes et la guerre civile espagnole, qui peuvent être envisagés sous différents angles ; celui de la politique douanière et celui de la vie administrative franco-espagnole⁹. Les répercussions de la guerre civile espagnole sur les populations transfrontalières ont été majoritairement étudiées en ce qui concerne le département des Pyrénées-Orientales, placé sous la surveillance de la direction des douanes de Perpignan. Les études abordent tout à la fois le trafic d'armes¹⁰ – autour de la commune de Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) par exemple – l'exode des républicains espagnols¹¹, l'internement des populations dans des camps d'hébergement¹²... À propos du département des Basses-Pyrénées, la production historiographique a été plus limitée¹³. Après la chute d'Irun en septembre 1936, la focale des historiens s'est majoritairement déplacée vers le bassin méditerranéen. Pourtant les incidents frontaliers s'étendent jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Les sources traitant du rôle joué par les douaniers de la direction de Bayonne lors de la guerre civile espagnole, qui sont conservées aux archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (pôle de Pau), s'avèrent difficiles d'accès pour des raisons sanitaires.

⁹ Notes personnelles de Jean Clinquart sur les douanes et la guerre d'Espagne. Musée des douanes, France, 11 R 341 : H Espagne 1936-1939.

¹⁰ Pierre Salmon, « Le temps des armes. La crise d'Irun au prisme des opérations douanières (guerre d'Espagne, 1936) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°80, juillet 2024, p. 8-14 ; Raphaël Schneider, « Frontière, contrebande et rôle occasionnels de la Douane (XIX^e-XX^e siècles) », dans Gilbert Languier (dir.) *Douanes, États et Frontières dans l'Est des Pyrénées de l'Antiquité à nos jours*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2005, p. 175-186.

¹¹ Richard Marin, 1939. *La Retirada, exode des républicains espagnols*, Portet-sur-Garonne, Éditions midi-pyrénéennes, 2019, 47 p.

¹² Émile Témine et Geneviève Dreyfus-Armand, *Les Camps sur la plage, un exil espagnol*, Paris, Autrement, 1995, 141 p.

¹³ Parmi ces travaux on peut citer : André Moine, « Sur les passages d'armes dans les Basses-Pyrénées et les Landes en 1936 », *Cahiers d'histoire de l'institut de recherches marxistes*, n°24, 1986, p. 120-126 ; Jean Serres, *Été 1936 : la guerre d'Espagne de part et d'autre de la Bidassoa*, Biarritz, Atlantica, 2006, 362 p.

L'analyse d'un échantillon de dossiers de personnel, sélectionné parmi les agents travaillant à la frontière franco-espagnole entre 1936 et 1939, s'est montrée peu concluante. Cette lacune est essentiellement comblée par l'étude des archives issues du SAEF ainsi que de la presse régionale quotidienne.

Dès les premières semaines du conflit, la surveillance de la frontière franco-espagnole est au cœur des préoccupations du gouvernement de Front Populaire français. Le pronunciamiento et les combats qui s'en suivent interviennent en période estivale. De nombreux vacanciers fréquentent alors les stations balnéaires de la côte basque et assistent depuis les plages aux combats de la bataille d'Irun. En août 1936, le ministre de la Guerre enjoint le directeur général des douanes de prendre toutes les précautions nécessaires à l'égard d'une éventuelle contrebande réalisée par des citoyens espagnols dans le Pays Basque¹⁴. Le gouvernement, dans ces circonstances, décide de renforcer la surveillance de la frontière grâce à la collaboration de plusieurs administrations, dont la Douane et la gendarmerie, et l'arrivée de nouveaux pelotons de la garde républicaine mobile (GRM), les premiers ayant été envoyés dès le mois de juillet. En août 1936, le préfet des Basses-Pyrénées indique à la population frontalière ainsi qu'aux vacanciers qu'ils ne doivent pas s'inquiéter du nombre anormal de patrouilles de gendarmes et de douaniers, qu'ils pourront rencontrer de jour comme de nuit¹⁵. La cohabitation entre les gardes mobiles et les douaniers semble, selon les témoignages contemporains, avoir été délicate. En 1938, dans la revue administrative corporatiste *L'Actualité douanière*, le SNDA évoque l'impréparation et l'inaptitude des gardes mobiles le long de la frontière franco-espagnole :

Il ressort d'ailleurs que dans la pratique, les gardes mobiles mal équipés pour résister à la température rigoureuse qui sévit dans ces régions montagneuses, mal préparés de par leur instruction purement militaire à ce genre de service, n'apportèrent à nos camarades qu'une aide peu efficace, d'autant plus qu'il leur était impossible de s'adapter à leurs nouvelles fonctions en raison des relèves fréquentes, dont ils bénéficiaient¹⁶.

L'actualité douanière évoque également le renforcement des effectifs douaniers par le détachement de plusieurs agents de la direction de Bordeaux et un appel massif au recrutement pour les directions de Bayonne et Perpignan. Néanmoins, lors de la Seconde Guerre mondiale,

¹⁴ Pierre Salmon, "*Des armes pour l'Espagne*"..., *op. cit.*, p. 459.

¹⁵ *Gazette de Biarritz-Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz*, 3 août 1936, p. 3

¹⁶ *L'Actualité douanière*, n°58, 5 juin 1938, p. 382-383.

l'attitude des agents des brigades de la direction des douanes de Bayonne est, elle aussi, remise en cause. Le commandant de gendarmerie en 1941, confirmant des éléments donnés par la police, déplore les « excès » des douanes durant la guerre civile espagnole. Il évoque les nombreux actes d'indiscipline et résume ainsi cette période : « leur service était alors déplorable et le plus mauvais esprit régnait dans leurs rangs¹⁷ ». Durant ces quatre années de tensions, les représentants syndicaux du service actif avaient, de leur côté, mis l'accent sur les tâches pénibles auxquelles les douaniers étaient astreints. Leurs missions « ingrates », consistant à éviter les incidents graves, mettaient leur sang-froid à rude épreuve¹⁸. Parmi les événements marquants de cette période troublée, nous pouvons citer l'attentat aux abords de Bayonne du *Maria-Amalia*, un cargo gouvernemental du port de Gijón. Une nuit de février 1937, une bombe est lancée sur le pont du navire qui embarquait depuis plusieurs jours des ambulances à destination de l'Espagne. Les douaniers en service sur le quai au moment de l'attaque aperçurent deux individus, probablement espagnols, quittant rapidement les lieux¹⁹. Deux jours avant cet incident, une voiture conduite par un ingénieur espagnol avait été immobilisée à la Douane française d'Hendaye, parce qu'il transportait des bombes et de la dynamite²⁰.

À l'été 1936, les douaniers en service au pont international d'Hendaye assistent, aux premières loges, aux événements se déroulant à quelques dizaines de mètres, de l'autre côté de la frontière. Le 14 août, celle-ci est fermée, seules les voitures diplomatiques sont autorisées à rejoindre l'Espagne. Les représentants du Frente Popular estiment cette clôture nécessaire pour préserver le secret des opérations gouvernementales²¹. Les douaniers suivent depuis la rive française de la Bidassoa, les combats qui sévissent dans la ville d'Irun (19 août – 5 septembre 1936) puis subissent les conséquences directes de ceux de la région de Saint-Sébastien, qui tombe le 13 septembre 1936. Les premiers jours du mois de septembre deviennent critiques pour les agents de la brigade d'Hendaye-pont. Le 4 septembre, ils assistent impuissants, depuis leur poste de douane, à l'incendie de l'avenida de Francia située dans le prolongement du pont international et de la route conduisant à la frontière franco-espagnole. Dans la soirée, une fusillade entre miliciens et nationalistes déborde sur le territoire français à Hendaye, près du poste frontière, mais également aux abords de la gare. Deux gardes républicains, blessés pendant les combats, se réfugient dans le poste de douanes de Béhobie²². Le lendemain 5

¹⁷ Note de l'administration en tournée d'inspection dans la direction de Bayonne pour le directeur général, 19 août 1941, SAEF, B-0053035/1.

¹⁸ *L'Actualité douanière*, n°58, 5 juin 1938, p. 382-383.

¹⁹ *La Petite Gironde*, 4 février 1937, p. 1

²⁰ *Ce soir*, 29 mars 1937, p. 9

²¹ *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 14 août 1936, p. 1

²² *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 4 septembre 1936, p. 1

septembre, l'accès au bureau des douanes d'Hendaye, situé dans la zone de tir, est interdit à la population. Avant midi, une voiture chargée d'armes traverse le pont sous une rafale de balles et un des miliciens demande au poste de douane s'il peut ramener le chargement en Espagne par bateau. Le colonel de gendarmerie, présent sur les lieux, lui répond par la négative. Dans les minutes qui suivent, une trentaine de miliciens, stoppés par les nationalistes devant la Douane espagnole, parviennent à rejoindre la France sous la mitraille. L'un d'eux décède en tentant de franchir le pont et un autre, blessé, s'effondre dans les locaux des douaniers français²³. Les miliciens sont désarmés à la frontière par les gardes mobiles. En milieu de journée, les employés observent, face à eux, les nationaux hisser sur le toit de la Douane espagnole le drapeau rouge et or au rythme des chants de la victoire. Cette brigade hendayaise est de nouveau en première ligne lorsqu'elle forme une haie d'honneur pour accueillir le Maréchal Pétain, nommé ambassadeur de France auprès du général Franco²⁴, en décembre 1938. Après une réception dans la ville, ce dernier prend contact avec les autorités espagnoles sur le pont international avant de rejoindre Saint-Sébastien²⁵.

En mars 1937, dans les colonnes du tout nouveau quotidien national *Ce soir*²⁶, à tendance communiste, le journaliste Charles Reber, envoyé spécial à la frontière franco-espagnole, rapporte les témoignages qu'il aurait reçus de plusieurs douaniers basques qui décrivent les « incidents » frontaliers comme des événements quotidiens²⁷. Les fusillades dirigées depuis la rive espagnole de la Bidassoa vers Hendaye et Béhobie n'auraient pas cessé depuis le début du conflit, tout comme les attaques contre les gardes mobiles français. Le reporter trouve d'ailleurs la frontière basses-pyrénéennes très fréquentée lorsqu'il la compare avec ses précédentes visites à Cerbère ou Le Perthus où elle est hermétiquement fermée. Au début de l'année 1937, les douaniers font effectivement face à des événements peu communs, à l'image de la tentative de traversée en barque de la Bidassoa par un français souhaitant combattre en Espagne et son arrestation par la Douane et la police au mois d'avril²⁸. Ce même mois de mars 1937, le directeur des douanes de Bayonne, Rémy Chenébaux, quitte ses fonctions pour rejoindre un nouveau poste à Bordeaux. Son remplacement par Philippe Gréco, qui n'occupe ce poste qu'une année, intervient dans des conditions complexes en raison des

²³ *Gazette de Biarritz-Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz*, 5 septembre 1936, p 4

²⁴ Sur ce point lire Michel Catala, « L'ambassade espagnole de Pétain (mars 1939-mai 1940) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°55, juillet-septembre 1997, p. 29-42.

²⁵ *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 20 décembre 1938, p. 1

²⁶ Selon François Fontaine dans *La guerre d'Espagne, un déluge de feu et d'images*, ce quotidien d'information est fondé le 1^{er} mars 1937 par le PCF « grâce aux fonds envoyés de Barcelone par le gouvernement républicain espagnol » (p. 104).

²⁷ *Ce soir*, 29 mars 1937, p. 9

²⁸ *Gazette de Biarritz-Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz*, 9 avril 1937, p 4

événements d'Espagne. Aux tâches conventionnelles des brigades des douanes du Pays Basque, s'ajoutent les missions exceptionnelles : l'accueil des réfugiés, l'arrestation et le désarmement des miliciens. Comme le rappelle les *Annales des douanes* en 1938, les douaniers sont les premiers à assurer cette lourde tâche notamment durant l'exode des réfugiés entre 1936 et 1937, et ce rôle « paraît avoir été négligé par la grande presse²⁹. » Les dossiers de personnel qui ont été sauvegardés font d'ailleurs régulièrement état de ces missions particulières, à l'image des trois témoignages de satisfaction accordés par le directeur au préposé Jean Carrère de la brigade d'Hendaye-gare, en juillet 1938 :

Dans la nuit du 15 au 16-6-38 a fait preuve de zèle et dévouement lors de l'arrivée soudaine de plusieurs miliciens espagnols armés avec son camarade d'escouade a pris les mesures nécessaires pour assurer le désarmement de ces militaires, a, par la suite participé à la réception des réfugiés civils et d'animaux fuyant l'Espagne³⁰.

La découverte et l'arrestation de réfugiés politiques espagnols ayant traversé clandestinement la Bidassoa se prolonge durant l'année 1939, comme en témoignent les deux mentions contenues dans le dossier de Guillaume Haïçaguerre, patron de la brigade maritime d'Hendaye-Bidassoa, pour les mois de mars et septembre³¹. Dans la feuille de récompense de Jean Carrère, citée ci-dessus, notons l'évocation de la « réception des réfugiés civils et d'animaux fuyant l'Espagne ». Dès le mois de juillet 1936, les exilés s'étaient adressés, sur les conseils des miliciens du Frente Popular, à la Douane française du pont international pour faire passer à gué³² leur bétail en France. Ces derniers n'avaient pas reçu de réponse immédiate, la question devant être débattue et réglée ultérieurement³³. Dans la soirée du 4 au 5 septembre 1936, durant l'ultime bataille d'Irun, le passage d'animaux fut finalement autorisé et les douaniers des ponts de Béhobie et Hendaye passèrent toute la nuit à inscrire les nombreuses vaches entrant sur le territoire français³⁴. Il s'agissait d'une activité traditionnelle de l'administration des douanes, le contrôle sanitaire des bétails, qui s'intensifia durant toute la guerre civile.

²⁹ *Annales des douanes*, n°16, 21 avril 1938, p. 269.

³⁰ Feuille de récompenses du préposé Jean Carrère de la brigade d'Hendaye-gare, 16 juillet 1938. SAEF, 1C-0026515.

³¹ Feuille de récompenses du patron Guillaume Haïçaguerre de la brigade d'Hendaye-Bidassoa, 22 mai et 22 septembre 1939. SAEF, 1C-0026849.

³² Action de traverser un cours d'eau à pied, à dos d'animal ou en voiture sur le fond, sur des blocs rocheux, une plateforme ou une chaussée immergée construite par l'homme.

³³ *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 25 juillet 1936, p. 2

³⁴ *Ouest-Éclair*, 5 septembre 1936, p. 2

B. Un conflit dont les conséquences s'étendent sur toute la façade atlantique

Durant toute la durée de la guerre civile espagnole, de nombreux navires venant ou à destination de l'Espagne accostent dans les ports de la façade atlantique. Les employés de l'administration des douanes sont amplement sollicités pour assurer la visite et le désarmement des chalutiers, accueillir et soutenir les réfugiés. Les conséquences du conflit affectent à la fois le travail des douaniers, dont la charge s'accroît fortement, mais aussi leur vie personnelle comme en témoigne leur engagement syndical en faveur du gouvernement républicain espagnol, développé précédemment [annexes n° 21 et 22]. Au cours des mois de novembre et décembre 1936, l'ambassadeur de France en Espagne alerte le ministre des Affaires étrangères sur la nécessité d'exercer un contrôle strict sur les communications entre les petits ports du sud-ouest et ceux de nord de l'Espagne, principalement Bilbao et Santander. Sur ce point, le préfet de la Charente-Inférieure informe le ministre de l'Intérieur qu'il existe au sein d'une compagnie maritime anglaise une ligne, aujourd'hui fermée, entre Liverpool et les ports chiliens, via La Pallice, avec des escales à Santander, La Corogne et Vigo. Il évoque cependant l'hypothèse que des navires de commerce puissent embarquer ou débarquer clandestinement des passagers dans les ports de son département. Le préfet estime que seuls les fonctionnaires des douanes peuvent assurer une surveillance étroite des mouvements maritimes à la fois dans les rades et sur plusieurs points de la côte Atlantique notamment dans les Iles de Ré, d'Oléron et d'Aix. Il assure le ministre que tout passager suspect sera retenu par les douaniers et immédiatement signalé au commissariat spécial de Police à La Rochelle³⁵.

À partir de 1937, sur la côte Atlantique deux ports français, La Rochelle et Bordeaux, sont officiellement désignés comme lieu de réception et d'accueil pour les réfugiés espagnols, suite à l'évacuation de la population du Pays Basque espagnol. Le second ne peut matériellement pas recevoir les navires de gros tonnage, qui doivent accoster dans son avant-port de Pauillac (Trompeloup). En Charente-Inférieure, la rade de La Pallice peut aisément accueillir ces bateaux, ainsi que les bâtiments des marines nationale française et royale anglaise qui les accompagnent³⁶. Au printemps 1937, tandis que se déroule la bataille de Bilbao, ce port

³⁵ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au ministre de l'Intérieur, 4 décembre 1936. AD17, 5 M 6/32.

³⁶ Jacques Perruchon, *Réfugiés espagnols en Charente-Maritime et Deux-Sèvres, 1936-194*, Paris, Le Croît Vif, 2000, 29 p.

s'organise pour affronter l'exode massif des réfugiés basques. Le matin du 7 mai, le paquebot *Habana*, escorté par un torpilleur britannique, accoste à La Rochelle avec plus de 2 000 personnes à bord, en grande partie des enfants séparés de leurs familles. Le navire est suivi par plusieurs autres chalutiers espagnols également chargés d'exilés [annexe n° 60] Après avoir pris soin de s'assurer que tout était prêt pour recevoir ces passagers, le nouveau préfet de la Charente-Inférieure, Antoine Giaccobi, accompagné d'une dizaine de médecins de la région, prend place dans la vedette de la Douane pour rejoindre l'embarcation. Celle-ci est chargée de transmettre les ordres du préfet à terre et s'occupe également du ravitaillement alimentaire³⁷. En mai-juin 1937, le paquebot *Habana* réalise plusieurs autres traversées pour évacuer les enfants d'Espagne, depuis Bilbao vers Southampton, Pauillac et La Pallice. En juin 1937, quelques douaniers, désignés par les bureaux de leurs syndicats respectifs, sont autorisés comme d'autres fonctionnaires (des instituteurs notamment) à s'approcher des réfugiés « parqués » dans l'enceinte de la gare maritime de La Pallice et peuvent accompagner les convois vers leurs lieux de destination dans les régions voisines³⁸.



Figure 25 : Le paquebot *Habana* en rade de La Pallice, 7 mai 1937. Photographie Morillon. AD17, 334 J 4

³⁷ *Ibid.*, p. 30-31

³⁸ Lettre du Préfet de la Charente-Inférieure au Ministre de l'Intérieur, 5 juin 1937. AD17, 5 M 6/25.

Entre le 26 et le 30 août 1937, près de 70 bateaux de pêche espagnols battant pavillon gouvernemental arrivent en rade de La Pallice après avoir fui la reddition de Santander. Ces bâtiments sont armés par des équipages d'environ 600 à 700 hommes, accompagnés de femmes et d'enfants. Une partie de cette flottille est visitée par le service des douanes les 27 et 28 août, accompagné par les marins de l'avis français *Vauquois*. Ces derniers, commandés par un officier armé, sont chargés de protéger physiquement les agents et de les aider dans la saisie de toutes les armes et munitions qui se trouvent à bord des chalutiers³⁹. Durant la nuit, la vedette des douanes effectue de nombreuses rondes dans la rade et les côtes environnantes sont surveillées par les douaniers les gendarmes et les gardes mobiles. Au cours de l'été 1937, ces convois de réfugiés débarquant dans les ports de la façade atlantique, de Bayonne à Brest, se multiplient grâce, notamment, aux navires de la compagnie France-Navigation. Les services des douanes des directions de la façade atlantique sont présents pour surveiller les débarquements d'exilés. Les navires assurant les va-et-vient entre la France et l'Espagne se chargent également du ravitaillement – légal comme illégal – de la république espagnole depuis les ports de l'Atlantique. Les marchandises, principalement collectées grâce à un élan de solidarité avant d'être embarquées, sont entreposées dans les hangars de la Douane et surveillées par ses agents [annexe n° 61]. Durant l'été 1937, parmi ces bateaux, le *Ploubazlanec*, propriété de France-Navigation, achemine depuis la région bordelaise des vivres pour le compte du Comité de Bilbao⁴⁰. À chaque retour du Pays Basque espagnol, il convoie les réfugiés jusqu'en France.

En mai 1937, la préfecture de la Charente-Inférieure est concernée par l'affaire dite du « trésor de Bilbao ». À cette date, le vapeur anglais *Sea-bank*, affrété par le gouvernement basque arrive en rade de La Pallice avec un chargement d'environ 9 300 caisses remplies de l'ensemble du contenu des coffres de la banque espagnole. Ces dernières sont chargées de valeurs monétaires et objets précieux appartenant à des propriétaires et collectionneurs, aux musées de Bilbao ainsi qu'aux banques anglaise et canadienne qui ont fermé leurs succursales après le déclenchement du conflit. En juin 1937, ce trésor est transféré sur le vapeur espagnol *Axpe-Mendi*, réquisitionné par le gouvernement basque républicain⁴¹. Les caisses déchargées par les dockers du port de La Pallice sont rapidement saisies par la justice et placées sous séquestre. Elles sont entreposées dans l'entrepôt réel de la Douane géré par la Chambre de

³⁹ Ordre n°18 du capitaine de corvette Gayral, commandant le *Vauquois*, 28 août 1937. AD17, 5 M 6/25.

⁴⁰ Association fondée à l'initiative de la PCF pour apporter aide et assistance au front républicain dans le Nord de l'Espagne, plus singulièrement au Pays Basque. Dans son action, cette dernière profite des navires achetés par la compagnie France-Navigation.

⁴¹ Jacques Perruchon, *Réfugiés espagnols en Charente-Maritime (et Deux-Sèvres), 1936-1945, op. cit.*, p. 42-43

commerce de la ville et surveillées par les douaniers et les gendarmes. Le contenu doit être inventorié pièce par pièce mais uniquement par des agents de l'administration parlant espagnol⁴². Le Ministre de la Guerre estime néanmoins que cette surveillance est insuffisante et demande au Préfet de remplacer les douaniers par des gardes mobiles⁴³. En 1938, pour des raisons de surveillance, le « trésor de Bilbao » est dispersé dans différentes succursales de la Banque de France comme aux Sables d'Olonne, à Saintes ou encore à Limoges⁴⁴. Les convois par camion sont systématiquement escortés par un douanier accompagné de plusieurs gendarmes. En juillet 1939, le vapeur espagnol *Monte-Albertia* est chargé de récupérer les caisses toujours stockées dans l'entrepôt des douanes de La Pallice, pour les ramener en Espagne. La seconde étape est de rapatrier celles entreposées dans les caves des succursales de la Banque de France⁴⁵.

Durant toute la durée du conflit, les douaniers sont mobilisés afin de signaler et participer aux sauvetages des navires espagnols qui viendraient à s'échouer sur le littoral atlantique durant leur fuite. Le 26 août 1937, un dragueur espagnol de l'administration du port de Santander, embarquant 497 personnes dont 178 miliciens et se dirigeant vers Pauillac, s'échoue devant la plage de l'Alexandre au nord de Lacanau⁴⁶. L'équipage étant composé majoritairement de combattants, ces derniers sont, sur instructions de Paris, gardés à bord après leur désarmement. Il est très probable, bien que les sources n'en disent pas mots, que le service des douanes de la direction de Bordeaux ait participé à la visite du navire. Cet événement s'ajoute à la longue liste de naufrages aux abords de ses côtes, conséquences directes de la guerre se déroulant dans le Golfe de Gascogne. En mars 1937, le service des douanes du Boucau est appelé par la société de secours à venir en aide à un vapeur espagnol *Mar Caspio*, en installant un système de va-et-vient. Ce navire vient de s'échouer sur la Barre de l'Adour après avoir été canonné au large de Capbreton par deux chalutiers nationalistes. Le cargo, originaire de Bilbao, transportait 34 hommes d'équipage et venait livrer plusieurs tonnes de charbon aux Forges de l'Adour, depuis Newcastle⁴⁷. Durant la guerre civile espagnole, l'océan rejette un nombre important de cadavres de ressortissants espagnols sur les plages de la façade atlantique. Les agents du service actif qui surveillent le littoral sont les premiers témoins des événements tragiques se déroulant en mer. En février 1937, un douanier de service sur la côte landaise

⁴² *La Petite Gironde*, 29 août 1937, p. 3

⁴³ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au ministre de l'Intérieur, 5 octobre 1937. AD17, 5 M 6/25.

⁴⁴ *La Petite Gironde*, 20 mai 1935, p. 3

⁴⁵ *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, 21 juillet 1939, p. 2

⁴⁶ Francine Agard-Lavallé, Bernard Lavallé et Christophe Lavallé, « *Car ce combat est aussi le nôtre* » : *Bordeaux, les Bordelais et la guerre d'Espagne*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, 2018, p. 35.

⁴⁷ *Annales du sauvetage maritime*, 1^{er} semestre 1937, p. 95-96.

découvre le corps d'un sujet espagnol en état de décomposition. La presse locale met rapidement cet événement en relation avec « l'affaire qui passionne la Bretagne et la Vendée, où de nombreux cadavres ont été jetés à la côte⁴⁸. » Depuis le début de l'année, les habitants de Saint-Nazaire ou encore de Saint-Jean-de-Monts (Vendée) sont témoins de l'échouement de nombreuses victimes espagnoles, la plupart ligotées. Le 7 février, le quotidien *La Petite Gironde* évoque la piste du cargo espagnol *Aluna-Nendi* venant de Bilbao, sur lequel les douaniers nazairiens ont dû intervenir à deux reprises pour séparer les marins et les miliciens qui « se battaient à coups de couteau⁴⁹. » Les miliciens ayant promis aux agents de régler leurs affaires, le journaliste se demande si ces derniers n'ont pas mis leurs menaces à exécution. Les marins basques réfugiés en France évoquent une autre piste sur l'origine de ces suppliciés ; il s'agirait d'espagnols assassinés à Santander il y a deux mois.

Durant la guerre civile espagnole, l'arrivée massive de navires espagnols dans les ports de la façade atlantique oblige l'administration des douanes à renforcer ses surveillances, notamment autour de bateaux suspects mais également pour éviter les attentats comme celui qui a lieu dans le port de Bayonne. En 1939, le journal régional *La liberté du Sud-Ouest* aborde le « mystère » planant autour du yacht *Vanadis* stationné dans le port d'Arcachon. Son arrivée coïnciderait, selon l'auteur, avec les mouvements de fourgons spéciaux, chargés de mobilier et d'objets précieux, entre l'ambassade d'Espagne à Paris et Bordeaux⁵⁰. Cette embarcation, battant pavillon panaméen, est soumise à une surveillance accrue des douaniers des deux brigades locales en mer et sur terre. La tenue négligée de l'ensemble de l'équipage, commandé par un ressortissant américain accompagné de sa femme, interroge la population arcachonnaise ainsi que les journalistes. L'objectif des agents est de visiter de manière approfondie tous les colis débarqués et embarqués sur le *Vanadis* et de s'opposer à l'embarquement de trésors de toute sorte⁵¹. Les documents d'archives faisant référence à l'attention portée par la Douane aux navires suspects touchant les ports français, laissent aussi entrevoir qu'un intense trafic d'armes et de matériels militaires semble se dérouler sur la façade atlantique.

⁴⁸ *Gazette de Bayonne, de Biarritz et du Pays Basque*, 12 février 1937, p. 3

⁴⁹ *La Petite Gironde*, 7 février 1937, p. 3

⁵⁰ Extrait du journal *La Liberté du Sud-Ouest* du 27 février 1939, Musée national des douanes, France, 2 H 4.

⁵¹ Lettre de l'inspecteur principal divisionnaire à Bordeaux au directeur régional, 2 mars 1939. Musée national des douanes, France, 2 H 4.

C. Une non-intervention de façade ?

La question de la non-intervention a été traitée par de nombreux historiens depuis plusieurs années et est devenue un sujet à part entière dans l'historiographie de la guerre civile espagnole⁵². Elle est au cœur des travaux de recherche de Pierre Salmon dont la thèse de doctorat, soutenue à l'université de Caen, aborde la livraison d'armes en direction de l'Espagne depuis la France, dans un contexte d'illégalité. Cet historien caractérise l'attitude adoptée par le Front-Populaire de « non intervention élastique », terme qu'il préfère à celui de « relâchée » qui fut utilisé à de nombreuses reprises⁵³. Il considère que la République française a choisi d'adapter la surveillance au lieu d'y mettre fin. Dans le cadre de l'administration des douanes, dont les employés sont les responsables du contrôle et de la répression de la contrebande d'armes en particulier, le sujet de la non-intervention est abordé dans les travaux de Jean Clinquart. Dans ses notes personnelles, il évoque un réseau clandestin sur deux niveaux ; le premier, gouvernemental s'organisait autour de la figure de Gaston Cusin, un ancien douanier, représentant syndicaliste de premier plan dans les années 1930. En juin 1936, sous le ministère Blum, il est nommé sous-chef de cabinet du ministre des Finances, Vincent Auriol. Le second niveau dépendait du cabinet du directeur général des douanes Louis Hyon, qui était en relation avec les directeurs régionaux les préfets et des agents spéciaux obéissant à Gaston Cusin. Jean Clinquart insiste également sur l'ambiguïté de la direction générale qui n'applique pas les avis de fraude qu'elle diffuse et doit faire respecter⁵⁴. L'administration laisse volontairement, par le biais d'agents de confiance, le trafic se dérouler tout en mettant en place des dispositifs pour limiter les dommages dans le cas où des chargements ou des irrégularités seraient inopinément découverts. Il faut néanmoins être prudent, la participation des douaniers français dans le trafic d'armes n'a pas été systématique et reste difficile à documenter pour en faire une généralité.

Après le début du conflit, à la mi-juillet 1936, la République espagnole qui est légalement en droit de se procurer des armes face aux insurgés nationalistes croit pouvoir compter sur l'aide du Front Populaire de Léon Blum. Le 20 juillet, ce dernier reçoit un télégramme du président du conseil espagnol, José Giral, lui demandant des armes et des avions.

⁵² François Godicheau, « La guerre civile espagnole, enjeux historiographiques et patrimoine politique », dans *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n°127, juillet-septembre 2015, p. 59-75

⁵³ Pierre Salmon, « *Des armes pour l'Espagne*... », *op. cit.*, p. 600

⁵⁴ Notes personnelles de Jean Clinquart sur les douanes et la guerre d'Espagne. Musée des douanes, France, 11 R 341 : H Espagne 1936-1939.

La nature de l'armement sollicité est par la suite détaillée par l'ambassadeur d'Espagne en France. Après de nombreuses tergiversations, Léon Blum finit par rejeter officiellement cette requête, refus qui repose sur de multiples facteurs. Le président du Conseil fait face à une violente campagne de presse, notamment dans les colonnes de *L'Écho de Paris* où la plume d'Henri de Kérillis ébranle l'opinion publique. Au sein de son propre camp politique, l'éventualité d'une aide française provoque d'importantes critiques principalement de la part des radicaux, qui mettent à mal la coalition gouvernementale⁵⁵. Enfin, le Front Populaire n'aurait certainement pas pu obtenir de soutien sur le plan international, notamment du gouvernement britannique que Léon Blum n'arrive pas à rallier à ses vues. Sous la pression, il décide en août 1936 d'adopter une politique de non-intervention, à laquelle se rallient plus d'une vingtaine de pays, parmi lesquels l'URSS, l'Italie et l'Allemagne. Le comité de non-intervention se réunit pour la première fois à Londres en septembre 1936. La formation et les travaux de ce groupe induit l'interdiction pour un gouvernement légitime de se fournir en armes. Chaque pays signataire est tenu de faire respecter l'embargo sur les armes et d'empêcher leur livraison. Les marines anglaises et britanniques sont missionnées pour faire respecter ces décisions dans l'océan Atlantique et en mer Méditerranée. La frontière pyrénéenne devient alors la principale porte d'entrée vers l'Espagne républicaine. En France, l'avis signifié aux négociants dressant la liste des marchandises frappées d'embargo repose sur le décret du 3 septembre 1935 relatif aux exportations. Cependant, Pierre Salmon démontre que ce texte comportait certaines limites car il reposait en grande partie sur la bonne foi des pays destinataires et des exportateurs⁵⁶. De surcroît, la France en tant que signataire de la convention de Barcelone⁵⁷ d'avril 1921, n'est pas en mesure de s'opposer à un transit international de marchandises même si elle le juge douteux. La nature du matériel concerné par l'embargo est questionnée à plusieurs reprises en 1936 et 1937 par le personnel des douanes françaises. En 1936, la direction de Bayonne s'est référée à l'annexe du décret du 3 septembre 1936 lors du passage au pont international à Hendaye, de voitures automobiles de tourisme ainsi que d'ambulances. Considérant que ces véhicules ne sont pas « spécialement conçus pour la guerre ou exclusivement destinés à des fins militaires », le directeur soutient les décisions prises par ses employés de laisser passer ces chargements⁵⁸. En avril 1937, le directeur général des

⁵⁵ Pierre Salmon, « Un trafic à la frontière du légal : le transit d'armes polonaises aux républicains espagnols par le port d'Honfleur (1937-1938) », *Annales de Normandie*, 68e année, janvier 2018, p. 154-155

⁵⁶ Pierre Salmon, « Une impuissante "non-intervention" : les limites de la prohibition du trafic d'armes, en France, à destination de la guerre d'Espagne (1936-1939) », *Histoire@Politique*, n° 37, avril 2019, p. 7

⁵⁷ Convention sur la liberté du transit de personne et de biens traversant les frontières nationales.

⁵⁸ Lettre du directeur des douanes à Bayonne, 24 novembre 1936. Musée national des douanes, France, 2 H 4.

douanes précise également à l'ensemble des services sous ses ordres que le conseil des ministres a décidé de ne pas appliquer l'embargo sur le transit des masques à gaz et du fil de fer barbelé à destination de l'Espagne⁵⁹.

En France, le trafic d'armes « d'apparence légale » s'organise dès le début du conflit et le gouvernement du Front Populaire laisse volontairement transiter ces chargements. Cette opération doit s'effectuer de la manière la plus discrète possible et dans ce processus le gouvernement doit s'assurer que l'administration des douanes ne fasse pas appliquer ses propres réglementations. Jean Clinquart évoque une « chaîne de transmission des ordres » qui devrait être « courte et fiable⁶⁰ ». Au sommet de l'État, Vincent Auriol, alors ministre des Finances, Gaston Cusin, membre de son cabinet ainsi que Louis Hyon, directeur des douanes, ont d'un commun accord finalisé le projet de faire suivre d'un bout à l'autre les opérations de transit par des employés triés sur le volet au sein des agents de la répression des fraudes. Ces derniers, qui ont la faculté d'intervenir dans toute la France, sont détachés dans divers services et reçoivent directement leurs ordres de Gaston Cusin⁶¹. Cependant, entre 1936 et 1938, l'absence d'ordre écrit délivré par la direction générale et l'importante faculté d'interprétation laissée aux directeurs régionaux sont sources de confusion. Cette situation conduit à des incompréhensions et des « cafouillages » dans les directions régionales de la façade atlantique qui n'ont pas reçu de consigne formelle sur la mission des agents d'enquête détachés dans leurs circonscriptions. En mai 1937, le responsable des services douaniers de Nantes semble tourmenté par l'arrivée au port de Chantenay du vapeur letton *Salaca* venu s'approvisionner en charbon. Lors de la visite des agents, ces derniers constatent sur le manifeste que le navire aurait transporté de la poudre à canon et 1753 tonnes de matériels de guerre à destination de la région bordelaise. Le dernier port touché par le vapeur était le Verdon, mais il n'est pas en mesure de s'y ravitailler. Le bâtiment aurait alors fait route vers le port Nantes. Les douaniers n'ayant pourtant rien constaté d'illégal, le directeur à Nantes saisit le préfet de la Loire-Inférieure qui le met immédiatement en relation avec les ministères de la Guerre, de la Marine, de l'Intérieur et des Affaires Étrangères. La décision est prise de consigner le *Salaca* dans le port et de le placer sous la surveillance continue de la Douane locale⁶².

La direction des douanes de Bordeaux, ainsi que le prouve cet exemple, se trouve au cœur du trafic d'armement. Selon Pierre Salmon, le port de Bassens est choisi comme lieu de

⁵⁹ Note du directeur général, 5 avril 1937. Musée national des douanes, France, 11 R 335.

⁶⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 315

⁶¹ *Id.*

⁶² Lettre du directeur des douanes à Nantes, 25 mai 1937, Musée national des douanes, France, 2 H 4

déchargement des armes venues depuis l'Atlantique⁶³. Si une partie de celles-ci sont réexpédiées par mer, la voie terrestre, via les Pyrénées, est privilégiée. La gare internationale de Latour-de-Carol⁶⁴, qui est en lien permanent avec les ports girondins, devient alors « l'interface du trafic⁶⁵. » Pierre Salmon dresse en annexe de sa thèse la liste des cargaisons de guerre destinées au camp républicain passées en transit par la France, à partir de 1936⁶⁶. Parmi celles-ci, le navire *Tourcoing*, battant pavillon norvégien, serait le premier navire transportant des armes à toucher la façade atlantique, le 2 septembre 1936. Il accoste au port du Verdon pour débarquer des armes officiellement destinées à la Tunisie. L'objectif de l'équipage est d'envoyer ce chargement en transit par voie ferrée vers Hendaye puis Irun. Cette dernière étant tombée aux mains des franquistes, la cargaison est toutefois réexpédiée depuis Bayonne vers Le Boucau. Elle est ensuite chargée sur deux chalutiers espagnols à destination de Bilbao. L'événement est rapporté dans le *Journal de Paris*, le 4 septembre 1936 qui titre « Pour qui ces 200 mitrailleuses ? ». L'article est repris par le député des Basses-Pyrénées René Delzangles⁶⁷ dans une lettre adressée au président du Conseil puis dans une de ses interventions à la tribune de la Chambre [annexe n° 62]. Dans sa question au gouvernement, il précise que le débarquement des « 200 mitrailleuses » s'est fait en présence d'un représentant de l'ambassade d'Espagne à Paris et de deux personnes se revendiquant de Front populaire espagnol. Le parlementaire demande au président du Conseil soit de démentir officiellement cette information et de sévir, soit de saisir les wagons, d'ouvrir une enquête judiciaire et de porter l'incident devant la SDN. Il joint à son intervention une lettre du directeur des douanes de Bordeaux qui serait « troublé » par les responsabilités qui pèsent sur lui.

Deux autres affaires vont de nouveau mettre le directeur de Bordeaux dans une situation délicate, au cœur de cette non-intervention « élastique ». La première concerne l'arrivée du cargo *Mostaganem* qui accoste à Bassens en novembre 1937. Ce bâtiment, venu de Pologne, appartient à la compagnie France-Navigation. Cette dernière a été créée en avril 1937 grâce à des fonds espagnols et acquiert de nombreux navires destinés à ravitailler l'Espagne Républicaine en denrées alimentaires mais surtout en armes⁶⁸. Après le déchargement du cargo,

⁶³ Pierre Salmon, « Un trafic à la frontière du légal... », *op. cit.*, p. 549-550

⁶⁴ Orthographié La Tour de Carol dans les archives douanières.

⁶⁵ Salmon Pierre, « *Des armes pour l'Espagne*... », *op. cit.*, p. 549-550

⁶⁶ *Ibid.*, p. 752.

⁶⁷ Homme politique, docteur en droit et en sciences politiques, il a été avocat au barreau de Paris. En 1936, René Delzangles se présente aux élections législatives dans le département des Basses-Pyrénées sous l'étiquette Front républicain et est élu. En 1937, il devient également conseiller général des Basses-Pyrénées. Après avoir voté les pleins pouvoirs au Maréchal Pétain, il entre dans la résistance et utilise les contrebandiers basques pour acheminer les courriers en provenance d'Alger.

⁶⁸ Pierre Salmon, « Un trafic à la frontière du légal... », *op. cit.*

le directeur des douanes de Bordeaux informe par un télégramme en clair son collègue de Perpignan de la formation de trains vers Latour-de-Carol ainsi que d'une découverte réalisée sur le navire :

Diverses expéditions transit international de Bassens sur La Tour de Carol comprenant environ dix mille caisses déclarées machines et pièces détachées provenance POLOGNE par navire MOSTAGANEM ont été effectuées les 10 et 12 novembre courant – STOP – Une constatation fortuite donnant lieu grave présomption marchandises dont exportation est prohibée. Prière de provoquer instructions autorité supérieure avant passage à l'Étranger⁶⁹.

Le directeur des douanes à Perpignan demande au directeur général quelle doit être la conduite à tenir. Ce dernier l'invite à se rapprocher du préfet et à laisser les vérificateurs récemment détachés à Latour-de-Carol décider de la marche à suivre. Le préfet fait rapidement part de son agacement ; le directeur à Bordeaux aurait dû prendre la précaution de chiffrer son télégramme, et hésitant, il préfère attendre les décisions venant de Paris. La direction générale donne finalement l'ordre d'immobiliser les wagons en attendant des instructions formelles du Préfet, qui refuse dans un premier temps. À la suite de nombreux échanges entre la direction de la Sûreté Générale et la direction générale des douanes, celle-ci accepte finalement de laisser passer le chargement⁷⁰.

Le second incident, le plus significatif des « cafouillages » comme les appelle Jean Clinquart, concerne le *Guilvinec*. Ce navire a été le premier bateau de la compagnie France-Navigation à toucher la France avec du matériel venant de l'URSS, en 1937 à Bassens. En janvier 1938, il accoste à Bassens chargé de machines agricoles à destination de l'Espagne, qui doivent être dirigées par wagons en transit par La Nouvelle (Aude). La direction générale commande de diriger la cargaison, soit trois trains, vers Latour-de-Carol sous escorte douanière. Il prescrit également au directeur à Perpignan de faire procéder à une visite approfondie des convois en présence de représentants du ministère de la Guerre⁷¹. Le directeur général, de par ses ordres, vient placer son adjoint dans une situation délicate. Jean Clinquart indique effectivement que Gaston Cusin a, en contradiction avec les ordres de la direction des douanes, commandé aux agents placés spécialement à Latour-de-Carol de laisser passer les convois. Il

⁶⁹ Lettre du directeur des douanes à Perpignan au directeur général, 17 janvier 1938. Musée national des douanes, France 11 R 335.

⁷⁰ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 316-317

⁷¹ Lettre du Receveur à Latour-de-Carol, 15 janvier 1938 au directeur général. Musée national des douanes, France, 11 R 335.

ajoute que le préfet a reçu les mêmes ordres du ministère de l'Intérieur. Comme dans le cas du *Mostaganem*, la direction générale sollicite de Gaston Cusin des instructions écrites puis décide après de nombreux atermoiements de procéder à un « simulacre de vérification⁷² » sur certains wagons. Le reste du convoi est déclaré exportable et ainsi plus d'une centaine de wagons chargés de matériels militaires purent passer la frontière.

Afin de clarifier la situation après les incidents du *Mostaganem* et du *Guilvinec*, le sous-secrétaire d'État aux Finances, Max Hymans décide de convoquer une réunion informelle réunissant les directeurs régionaux des douanes de Bordeaux, Le Havre, Rouen et Perpignan, le sous-chef de son cabinet Georges Degois, Gaston Cusin et Louis Hyon, le directeur général [annexe n° 63]. Max Hymans déclare aux directeurs que la volonté du gouvernement est que la Douane « se prête au transit du matériel de guerre à destination de l'Espagne, même lorsque le matériel de l'espèce est présenté sous autre dénomination⁷³. » Au sortir de cette réunion, les différentes personnes convoquées transcrivent l'ensemble des consignes de l'État dans un compte rendu par la suite figurant au dossier remis à la Cour de Riom. Ces consignes visent à favoriser le trafic d'armes « d'apparence légale » par voie maritime via Honfleur, le Havre et les ports de la région bordelaise durant l'année 1938.

L'importance de ce trafic et son caractère si particulier ne peuvent évidemment pas échapper aux journalistes, y compris étrangers [annexe n° 64]. En mars 1937, l'envoyé spécial du quotidien national communiste *Ce soir* évoquait les transgressions des mesures d'embargo sur les armes et le matériel de guerre à destination de l'Espagne ; « il a passé à Hendaye plus d'un chargement qui aurait normalement dû être saisi⁷⁴. » Dans son article, il dresse une liste non exhaustive des cargaisons suspectes qui ont franchi la frontière depuis 1936. Il rapporte la conversation qu'il a eue avec un habitant du Pays Basque sur ce trafic : « il y a quelque temps, on a vu arriver ici des tracteurs venant de Hollande. Un tracteur ça se transforme en tank. Et un tank en tracteur. Chacun sait ça ! Les tracteurs sont restés là trois ou quatre jours. Un beau matin, l'ordre est venu de les laisser passer⁷⁵. » Cette réflexion peut faire écho à la nature du chargement inscrite sur les documents officiels du *Guilvinec* lorsqu'il débarque à Bassens l'année suivante. En novembre 1937, *L'Action Française* fait de la gare de Latour-de-Carol le point « d'approvisionnement du Frente Popolar » tout en incriminant la responsabilité des deux

⁷² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 317

⁷³ Compte-rendu de la réunion organisée par le sous-secrétaire d'État aux Finances, Max Hymans 25 février 1938. Musée national des douanes, France, 11 R 340

⁷⁴ *Ce soir*, 29 mars 1937, p. 9

⁷⁵ *Id.*

maires et des douaniers du Perthus et de Cerbère dans le trafic d'armes⁷⁶. En février 1938, le journal titre sur « le ravitaillement des rouges » depuis la frontière pyrénéenne et évoque le « scandale » du trafic dans les ports français, citant notamment celui de Bassens⁷⁷.

Plusieurs personnalités du monde douanier sont au cœur de cette politique de non-intervention pour le moins relâchée. À la direction de Bordeaux, Georges Pé⁷⁸ a été, selon les affirmations de Gaston Cusin, en étroite liaison avec la SNCF jusqu'à son départ de la préfecture girondine. Ces informations sont confirmées par son dossier personnel où il est décrit ainsi : « a été pendant toute la période 1936-38, notamment au cours des événements liés à la guerre civile espagnole le chef de la manœuvre communiste qui opposait à l'autorité du Directeur une contre-autorité, non moins efficiente, et aux ordres ou consignes du Chef hiérarchique des contre-ordres et des consignes clandestines⁷⁹ ». Son rôle est d'ailleurs évoqué dans l'allocution de Gaston Cusin prononcée le 26 mai 1977 lors de l'inauguration de la salle Jean Dorval⁸⁰. Cet ancien fonctionnaire de la direction de Nantes fit partie, avec Raymond Bizot, des agents spéciaux dépêchés depuis la répression des fraudes jusqu'à Latour-de-Carol pour suivre les opérations de transit. Ces deux agents doivent précipitamment quitter la zone occupée en 1942 pour éviter d'être inquiétés. L'attitude de plusieurs douaniers, de la direction de Bayonne notamment, qui ont favorisé, encouragé et soutenu à la fois le trafic d'armes et le gouvernement républicain espagnol est finalement remise en cause suite au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

⁷⁶ *L'Action française*, 3 novembre 1937, p. 3

⁷⁷ *L'Action française*, 23 février 1938, p. 7

⁷⁸ Pour rappel Georges Pé s'était en avril 1936 aux élections législatives pour la 4^e circonscription de Bordeaux comme candidat de la SFIO. Il renonce finalement après s'être qualifié pour le second tour face au député sortant, Philippe Henriot (chapitre 6).

⁷⁹ SAEF, B-0053030/1 : application de la loi du 17 juillet 1940 relative aux fonctionnaires et agents civils de l'État pouvant être relevés de leurs fonctions (1940-1942).

⁸⁰ Jean Dorval fut précédemment contrôleur des douanes à Nantes entre février 1935 et juillet 1936. Il est affecté entre 1937 et 1939, à Latour-de-Carol pour mettre en pratique la politique du gouvernement français d'aide au gouvernement républicain espagnol, en l'approvisionnement discrètement en armes et pièces détachées. Durant la Seconde Guerre mondiale, Jean Dorval rejoint la résistance dans la région lyonnaise. Il est arrêté à son domicile par la Gestapo le 8 août 1943 puis est fusillé par les allemands le 11 janvier 1944, son corps n'étant retrouvé que le 20 septembre 1945, par une équipe de la Croix Rouge.

II. Les mois de guerre (1939-1940)

A. La mobilisation

Comme en août 1914, l'ordre de mobilisation générale, en septembre 1939, entraîne la mise en activité du corps militaire des douanes composé de 26 bataillons, selon les dispositions de la réforme de novembre 1930 [annexe n° 65]. Depuis le mois de septembre 1938 et la crise des Sudètes, les douaniers de l'Est de la France sont déjà mobilisés le long du Rhin⁸¹. Ils sont chargés de surveiller les postes avancés de la ligne Maginot, d'éviter les tentatives d'espionnage, de s'opposer aux saboteurs ainsi que de se procurer des informations sur les mouvements des troupes allemandes. Le décret de mobilisation générale est signé le 1^{er} septembre 1939 et dès le lendemain les douaniers passent intégralement sous statut militaire. La plupart des mesures adoptées par le gouvernement lors du premier conflit mondial sont de nouveau appliquées : suspension des départs à la retraite, suppression des demandes de changements d'affectation et interruption des avancements de classe et de grade⁸². La toute nouvelle école des préposés de Montbéliard est temporairement fermée, l'administration étant désormais autorisée à recruter des agents à titre précaire et révocable⁸³. En application de l'ensemble de ces décisions, le départ à la retraite du directeur à La Rochelle prévu en décembre 1939 est finalement repoussé, jusqu'au 31 mai 1940. À son départ, l'intérim est confié à l'inspecteur principal à La Rochelle, qui occupe déjà temporairement l'inspection des Sables d'Olonne en attendant l'arrivée du remplaçant. Les retraités des douanes sont sollicités pour reprendre leurs fonctions dans le service des bureaux mais également pour servir dans d'autres administrations. En septembre 1938, le maire des Sables d'Olonne a fait dresser la liste des agents retraités de sa commune qui seraient aptes à remplacer les employés d'octroi en cas de mobilisation générale⁸⁴. Entre 1938 et 1939, la direction générale des douanes a également fait dresser des fiches nominatives comprenant des informations militaires et personnelles de

⁸¹ Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 435

⁸² Décret-loi du 1^{er} septembre 1939.

⁸³ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 376-377

⁸⁴ AMLSO, H VII – Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), défense passive, ravitaillement, réfugiés, occupation du territoire, dommages de guerre, Libération du territoire.

chaque agent composant les bataillons militaires, en prévision du déclenchement d'un conflit⁸⁵. Dès la fin du mois d'août 1939, les centres militaires de mobilisation commencent à livrer aux bataillons les objets nécessaires en campagne (boîtes à vivres, havresacs, nécessaires de campement, etc.)⁸⁶. L'armement reste cependant très insuffisant et des douaniers ne sont équipés qu'à partir du 1^{er} septembre 1939. Selon Raphaël Schneider, chaque compagnie ne dispose plus que d'un seul véhicule de liaison et de ravitaillement et aucune « arme collective⁸⁷ », en opposition à leurs armes personnelles. Cependant, une note de service datée d'avril 1939 indique que le ministre de la Guerre a prescrit l'attribution à chaque bataillon douanier d'« un nombre de camionnettes calculé sur la bases de deux camionnettes par compagnie⁸⁸ ». En mai 1939, l'administration a affecté un de ces véhicules à la capitainerie de La Rochelle, siège de la 2^e compagnie du 19^e bataillon des douanes, conduite par des préposés. À celle-ci s'ajoute une seconde voiture située caserne Renaudin que les employés devront aller chercher le deuxième jour de la mobilisation⁸⁹.

Dès l'annonce de l'ordre de mobilisation générale, des milliers de fonctionnaires des douanes sont rapidement versés dans leur arme d'origine. L'administration avait prévu, les mois précédents, que chaque agent rappelé rejoigne son centre mobilisateur avec l'armement qui lui avait été confié par les commandants de bataillons douaniers. Le 1^{er} septembre 1939, le directeur général des douanes adresse un appel à la cohésion et au devoir à ses employés, qu'ils soient en service ou appelés sous les drapeaux⁹⁰. Il tient approximativement le même discours lors de ses vœux de nouvel an au personnel. Il termine cette note avec une seule aspiration pour l'année 1940 qui concerne les agents mobilisés : « Je souhaite – avec l'unanimité du personnel – qu'une paix durable, et que n'attristent pas de trop lourds sacrifices, les ramène bientôt victorieux auprès de nous⁹¹. » Durant cette période qualifiée de « drôle de guerre », le corps militaire des douanes est dans l'expectative. Bien que la frontière allemande soit en guerre, les lignes douanières n'ont pas été abattues et la lutte contre la contrebande poursuit son cours. Sur la façade atlantique, les douaniers passés sous statut militaire semblent éloignés de la réalité des combats militaires. Cependant, l'administration comme les ministères de la Guerre et de la

⁸⁵ SAEF, 1C-0031025 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, officiers des brigades des douanes (tout bataillon confondu) ; 1C-0031026 – 1C-0031064 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers.

⁸⁶ AD85, Série W, 38 W 1 – Organisation du service : circulaires, notes, courriers. [1925]-1964

⁸⁷ Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 435

⁸⁸ Note de service du général commandant la 18^e région militaire, 29 avril 1939. AD17, 5 P 2804.

⁸⁹ Lettre du capitaine à La Rochelle au directeur régional des douanes, 11 mai 1939. AD17, 5 P 2804.

⁹⁰ Note n°225 du 1^{er} septembre 1939, citée par Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 436

⁹¹ *Annales des douanes*, n°1, 4 janvier 1940, p. 1

Marine adjoignent aux bataillons de nouvelles tâches. Les agents de service comme retraités sont partie prenante dans la défense passive. Cette dernière revêt un caractère obligatoire depuis une loi datée de 1935⁹², qui fut renforcée en 1938⁹³. Aux Sables d'Olonne, la caserne des douanes est définie comme un des points d'eau accessibles en cas d'incendie pour protéger l'ensemble du quartier du Passage⁹⁴. Le personnel de la défense passive de cette sous-préfecture a également recruté un ancien douanier retraité⁹⁵. Jusqu'à la signature de l'armistice, les agents de la côte atlantique ont surtout à craindre les conséquences des bombardements aériens comme celui du port de La Pallice en juin 1940, ou encore celles d'attaques maritimes ennemies. La situation est cependant plus critique pour les douaniers du 21^e bataillon de Brest, qui se retrouvent pris au piège par l'avancée de l'armée allemande. Les agents qui se sont retranchés dans cette commune, siège de la direction, semblent selon Raphaël Schneider avoir été capturés lors de la chute de Brest le 19 juin 1940⁹⁶.

À la fin de l'année 1939, de nombreux douaniers sont déplacés vers d'autres brigades dans l'intérêt du service, en application du décret du 18 novembre 1939. Ce texte vise principalement à simplifier au maximum les mesures disciplinaires en supprimant pour la durée des hostilités certaines dispositions qui s'appliquaient aux fonctionnaires⁹⁷. L'article premier suspend, par exemple, l'exécution de « l'article 65 de la loi du 22 avril 1905⁹⁸ » qui permet à chaque agent civil ou militaire et employé d'une administration publique le droit à la communication personnelle de tout son dossier avant l'application de mesures disciplinaires. De surcroît, les articles 2 et 4 décrètent que l'autorité compétente pourra prendre toutes les décisions concernant le déplacement ou la suspension sans consultation des conseils ou organismes dont l'avis préalable était requis. Ce décret vise en premier lieu les fonctionnaires s'adonnant à la propagande communiste et la profession « d'idées subversives ». Le texte est ainsi dénoncé dans les colonnes de *L'Humanité*, alors entré dans la clandestinité, dans un article intitulé « Comme chez Hitler »⁹⁹. Le décret et son application est également commenté par le SNDA dans les colonnes de *L'action douanière*, mais dans l'article paraissant en mars 1940, plusieurs passages du texte sont censurés. Le bureau syndical assimile cet arrêt à une répression

⁹² Loi du 8 avril 1935 : rendant obligatoire la défense passive sur tout le territoire français.

⁹³ Loi du 13 juillet 1938 de défense nationale sur l'organisation de la nation en temps de guerre.

⁹⁴ Quartier situé entre le port et la plage, dans lequel est situé ladite caserne.

⁹⁵ AMLSO, Série H, H VII – Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), défense passive, ravitaillement, réfugiés, occupation du territoire, dommages de guerre, Libération du territoire

⁹⁶ Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 472

⁹⁷ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français : l'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, p. 42.

⁹⁸ *Journal officiel de la république française*, 19 novembre 1938, p. 13218-13219

⁹⁹ *L'humanité*, 23 novembre 1939, p. 1

arbitraire qu'il considère injustifiée au regard de leur dénonciation rapide du pacte germano-soviétique, du dévouement et de la fidélité dont font preuve les douaniers mobilisés¹⁰⁰. Plusieurs agents originaires de la frontière pyrénéenne, signalés comme militants communistes notamment lors de la guerre civile espagnole, apparaissent sur une liste rédigée par la Sûreté nationale. Celle-ci souhaite obtenir auprès de l'administration des informations sur eux, au point de vue militaire principalement¹⁰¹. En mars 1940, deux préposés du 24^e bataillon de douaniers du Havre sont déplacés d'office vers la gare de Modane puis vers la direction de Nantes pour leur action militante communiste. La commune de la Seine-Inférieure était, en effet, le fer de lance du mouvement syndicaliste des fonctionnaires des douanes durant l'entre-deux-guerres. De même, plusieurs employés de la direction de Marseille sont mutés vers la façade atlantique. Une grande partie de ces agents déplacés en application du décret du 18 novembre 1939 deviennent, par la suite, victimes des lois promulguées par le gouvernement de Vichy. Les gabelous travaillant dans l'Ouest sont principalement atteints par ce décret pour des événements se déroulant dans les rangs de l'armée ou en lien avec ses représentants. En décembre 1939, le préposé Marcel Rousseau du 18^e bataillon de Bordeaux est suspendu de ses fonctions par l'administration, peine rapidement commuée en mise en disponibilité d'office. Ce dernier a été incarcéré et poursuivi par le tribunal militaire pour avoir tenu des propos défaitistes devant un sergent du 443^e régiment de pionniers, revenu du front lors d'une permission¹⁰². La direction générale interprète son acte comme une « provocation de militaire à la désobéissance¹⁰³ ». Le corps militaire des douanes est démilitarisé le 12 juillet 1940 par le gouvernement de Vichy, tout en laissant à la disposition des agents leur armement pour poursuivre leur mission de lutte contre la fraude. Les services douaniers de la façade atlantique font alors le triste bilan de leurs blessés et de leurs morts. Le brigadier Jean Baud de La Rochelle, caporal-chef au 33^e régiment d'infanterie revient blessé par des éclats de grenade. Le vérificateur principal à Lorient, Yves Quillien, alors lieutenant au 337^e régiment d'infanterie est mortellement blessé à la tête lors de l'attaque de Maubert-Fontaine (Ardennes) le 15 mai 1940. En octobre 1940, le préposé François Floch de la brigade de Douarnenez, qui servait dans les équipages de la flotte et se trouvait à bord du *Meknès* lors de son torpillage, est officiellement signalé comme disparu¹⁰⁴. D'autres

¹⁰⁰ *L'action douanière*, n°688, mars 1940, p. 1

¹⁰¹ Note du directeur du personnel et du matériel pour la direction générale des douanes, 16 décembre 1939. SAEF, 1C-0053040.

¹⁰² Note pour le directeur du personnel et du matériel de l'administration des douanes, 12 décembre 1939. SAEF, 1C-0053040.

¹⁰³ Répression des menaces anti-nationales. Liste des sanctions prononcées à la suite des jugements. SAEF, 1C-0053040.

¹⁰⁴ Lettre du directeur à Brest au directeur général des douanes, 30 octobre 1940. AD29, 1447 W 42.

agents se sont illustrés sur le théâtre des combats, comme le préposé Jean Campistron de la brigade de Mérignac qui a sauvé en juin 1940 un soldat blessé abandonné par son régiment¹⁰⁵. Sur la façade atlantique, le chiffre général des pertes (morts, blessés, prisonniers) reste nettement inférieur à celui de l'ensemble des pertes françaises, principalement de l'éloignement des douaniers des zones de conflits.

B. Le repli des directions

Afin d'éviter les déconvenues de l'année 1914, l'administration avait préparé un plan d'évacuation des directions régionales de l'Est, de leur personnel, ainsi que de leurs archives. L'ensemble des services de la direction générale quitte la capitale pour installer ses bureaux à Chinon. Sur les frontières de l'Est, les bataillons douaniers mobilisés sont chargés de surveiller les villes évacuées et d'exécuter des patrouilles militaires entre les deux lignes de front¹⁰⁶. Les administrations centrales sont également comprises dans le plan d'éloignement. À la mi-septembre 1939, 200 agents de la direction générale des douanes sont dirigés avec leurs familles sur Chinon. Ils forment, sous l'autorité d'un administrateur, ce qui fut appelé « l'échelon de Chinon », en charge de la conduite des affaires courantes, de la lutte contre la fraude, des statistiques du commerce extérieur et de l'application des réglementations. En revanche, les missions revêtant un caractère politique sur l'organisation militaire, les affectations spéciales ou encore la contrebande de guerre sont administrées depuis la capitale autour du directeur général. Les conditions d'installation de ces agents à Chinon sont insuffisantes mais, dès le mois d'octobre 1939, un foyer et une cantine nommée « popote des douanes », sont créés au bénéfice du personnel¹⁰⁷. Le « foyer des douanes de Chinon » devient également un centre d'envoi de colis pour les agents mobilisés, avec des mairaines de guerre qui prennent en charge des « poilus chinonais nécessiteux¹⁰⁸ ». Le 9 juin 1940, il est décidé que les services du ministère du Commerce se replieraient dans le canton de Ligueil (Indre-et-Loire) ces derniers comprenant notamment la section douanière. Dès le jour même et les suivants, le personnel comme le matériel des 1^{er} et 2^e échelons gouvernementaux quittent la capitale pour rejoindre,

¹⁰⁵ Anonyme, *Livre d'or du Corps des Douanes : guerre de 1939-1945*, Paris, Direction générale des Douanes, 1949, 171 p.

¹⁰⁶ Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 435-437

¹⁰⁷ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 376-370

¹⁰⁸ *Annales des douanes*, janvier 1940, p. 32

non sans difficulté, la région Centre. Cependant ce repliement à Ligeuil a eu pour effet de paralyser complètement le fonctionnement du service de la section douanière, les archives les plus essentielles ayant notamment été égarée à Paris¹⁰⁹. En juin 1940, les services de la direction générale des douanes ainsi que la direction de Paris se replient vers Bordeaux, suivant le mouvement général du gouvernement français. Des fiches de renseignements personnelles sont alors dressées sur chaque agent de la direction de Paris réfugié en Gironde. Ces dernières indiquent entre autres informations, l'heure de départ et l'itinéraire suivi, ainsi que la date et le lieu de la nouvelle affectation dans la direction de Bordeaux¹¹⁰. Aux mois de juin et juillet 1940, le gouvernement enjoint tous les fonctionnaires à demeurer à leur poste, cependant plusieurs membres de l'administration des douanes vont faire fi de cette consigne. À la mi-juin 1940, le sous-chef de bureau à la direction générale quitte précipitamment Chinon pour rejoindre à bicyclette sa famille qui demeure à Arcachon. De surcroît, il omet de se présenter à la direction alors repliée à Bordeaux. Il est par conséquent suspendu de ses fonctions par le nouveau gouvernement qui siège à Vichy¹¹¹. En juillet 1940, la direction générale des douanes s'installe finalement à Vichy au quartier général du ministère des Finances, dans l'hôtel Carlton situé rue du président Wilson.

Dès 1939, le siège de la direction de Strasbourg est transféré à Périgueux, puis rapidement à Bordeaux. Il occupe, jusqu'aux bombardements du 8 décembre 1940, plusieurs bureaux au sein de l'Hôtel des douanes. Ses services sont par la suite réinstallés dans des locaux distincts éloignés d'une dizaine de minutes de la place de la Bourse¹¹². Le siège de la direction de Mulhouse est, quant à lui transféré à Bayonne jusqu'à l'été 1940. Les chefs locaux de la frontière basque sont alors chargés par la direction régionale d'assister le plus possible dans leurs tâches leurs collègues réfugiés. En retour, l'arrivée de ces agents maîtrisant la langue germanique permet aux différents services douaniers d'entretenir des relations quasi-journalières avec les autorités allemandes dès les premières heures de l'Occupation. Le directeur à Bayonne peut bénéficier de l'aide précieuse du contrôleur en chef Benoît Jehl dans ses échanges avec les militaires allemands¹¹³. Il sollicite d'ailleurs auprès de la direction générale son maintien le plus longtemps possible à ses côtés à l'automne 1940. À l'été 1940, les chefs repliés de Mulhouse sont chargés par l'administration du transfert des archives vers

¹⁰⁹ Note de l'administrateur pour le directeur général, 17 juin 1940. SAEF, B-0053033/1.

¹¹⁰ Fiches de renseignements sur les agents repliés de la direction des douanes de Paris. SAEF, B-0053033/1.

¹¹¹ Lettre du directeur général des douanes à Monsieur Nicolas, sous-chef de bureau. SAEF, B-0053033/1.

¹¹² Correspondance du directeur intérimaire à Strasbourg, juillet 1941. SAEF, 1C-0026361, dossier personnel de Jean Barthélémy.

¹¹³ Lettre du directeur à Bayonne à la direction générale, 15 octobre 1940. SAEF, 1C-0026899, dossier personnel de Benoît Jehl.

l'Est. Cependant l'un des receveurs qui avait déjà pu rejoindre Mulhouse ne peut obtenir de laissez-passer des autorités occupantes pour retourner à Belfort avec les documents. Il est maintenu provisoirement à Bayonne puis est officiellement nommé vérificateur en 1941¹¹⁴. En mai 1940, après l'invasion de la Belgique et du Luxembourg, l'ensemble des bureaux dépendant de la direction de Charleville sont repliés à Saint-Nazaire, suivant les plans d'évacuation. Le receveur nazairien doit partager son cabinet avec le directeur ardennais. Ce dernier a la responsabilité de maintenir le contact et d'administrer ses subalternes principalement réfugiés en Vendée et en Charente-Inférieure. Les services douaniers de la direction de Metz, à l'exception de ceux de Nancy et d'Igney, sont provisoirement installés dans une petite localité de la circonscription, Lemoncourt (Moselle)¹¹⁵. Ces derniers sont rapidement repliés autour de leur directeur, dans l'Hôtel des douanes du quai de la Fosse à Nantes. L'inspecteur principal à Metz est invité par la direction générale à s'entendre avec son collègue de Nantes pour exercer le contrôle, qu'il effectuait déjà, sur les services repliés. Il doit également se rendre, chaque trimestre, dans les départements de Meurthe-et-Moselle et des Vosges, pour vérifier plusieurs entrepôts des douanes¹¹⁶. Les bureaux dépendant de la direction de Valenciennes sont quant à eux dirigés vers l'inspection principale de la ville de Saint-Brieuc. Au cours de l'année 1940, c'est à partir de ces différents points de l'ouest de la France que les directeurs repliés vont devoir diriger les douaniers évacués vers les localités déterminées dans les plans d'éloignement, ceux dégagés de leurs occupations militaires, ainsi que ceux libérés des camps de prisonniers.

C. L'arrivée massive des douaniers évacués

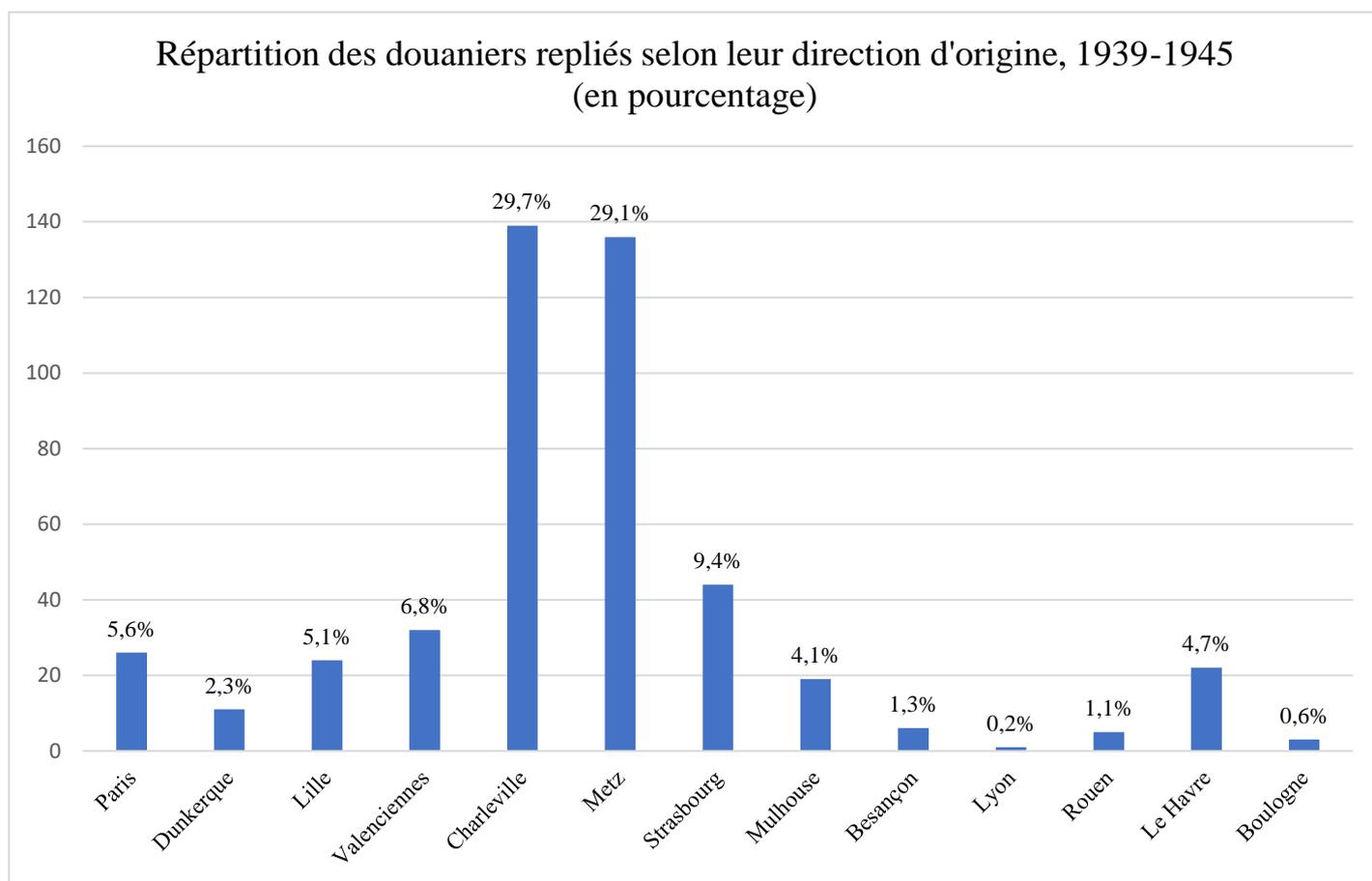
Au cours des années 1920 et 1930, la conception et la réalisation de la ligne Maginot est accompagnée d'une réflexion sur la manière de protéger les civils en cas de conflit armé. Le plan prévoit l'éloignement des populations civiles loin du front vers d'autres départements principalement dans l'Ouest de la France. La première phase d'évacuation de cette « zone rouge » débute dès le 2 septembre 1939 avec l'ordre de mobilisation générale. Les malades, les vieillards évacués des hôpitaux et des hospices, arrivent en premier, tout comme les enfants venant des orphelinats. Jusqu'en mai 1940, à ces exilés s'ajoutent d'autres réfugiés venant de la région parisienne, du Nord et de la Belgique. La deuxième vague de l'exode a lieu à partir de

¹¹⁴ Demande de changement de résidence, 11 février 1941. SAEF, 1C-0026946, dossier personnel de René Laresse.

¹¹⁵ Note de l'administrateur des douanes aux directeurs régionaux, 20 mai 1940. AD44, 192 W 109.

¹¹⁶ Réponse de l'administration à la lettre du directeur à Metz (Nantes) en date du 17 mai 1940. AD44, 192 W 111.

l'offensive allemande du 11 mai 1940¹¹⁷. Parmi ces réfugiés se trouvent un grand nombre de douaniers et leurs familles évacuées des régions de l'Est puis du Nord-Est de la France. À partir de l'été 1940, s'ajoutent également les agents démobilisés ainsi que ceux libérés des camps de prisonniers qui retrouvent leurs familles dans leur département d'évacuation. Le parcours de ces agents repliés dans les directions de la façade atlantique reste complexe à analyser. Leur affectation étant provisoire, ces fonctionnaires n'ont pas toujours été officiellement inscrits aux registres du personnel, appelés sommiers. De fait, la liste établie à partir des recherches dans les archives départementales et au SAEF, comprenant 471 douaniers, reste non exhaustive. Toutefois à partir des données récoltées, il est possible d'avancer que plus de la moitié des douaniers repliés dans les cinq circonscriptions de la façade atlantique sont originaires des directions de Charleville et de Metz, dont les deux sièges se trouvent d'ailleurs à Saint-Nazaire et Nantes, à partir de 1940.



Graphique 19 : Répartition des douanes repliés selon leur direction d'origine, 1939-1945 (en pourcentage)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime, de la Vendée et de la Gironde.

¹¹⁷ Sur la question des réfugiés de guerre lire l'article de Philippe Nivet, « Les réfugiés de guerre dans la société française (1914-1946) », *Histoire, économie & société*, 23e année, n° 2, 2004, p. 247-259.

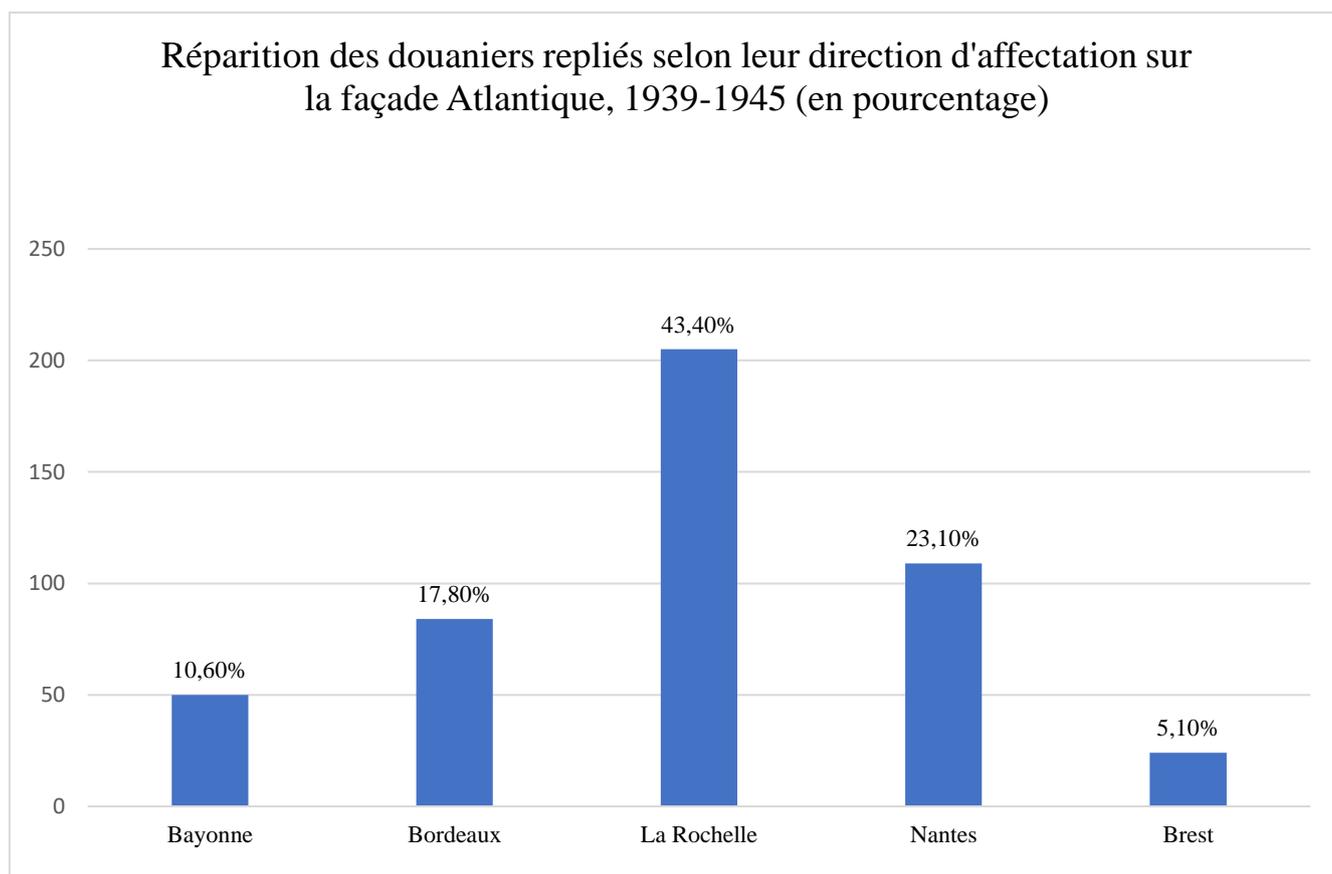
La direction générale accuse certains de ces douaniers repliés durant l'exode d'avoir abandonné leur poste devant l'avancée allemande. En juin 1940, trois agents de la direction de Charleville, qui n'étaient pas mobilisés au 5^e bataillon, auraient notamment fui sans autorisation vers Saint-Nazaire avec le contingent autorisé à s'y réfugier. Les douaniers mis en cause sont frappés de peines de mise en disponibilité d'office d'une durée variant entre 3 et 6 mois. Après la Libération, ils sollicitent, avec le soutien du SNDA, la révision des sanctions prises à leur rencontre¹¹⁸. Dès le début de l'année 1940, les fonctionnaires repliés sont considérés par la direction générale des douanes comme des agents mutés en temps de guerre dans l'intérêt du service¹¹⁹. Ils reçoivent progressivement des affectations provisoires dans les services des directions de la façade atlantique, créant presque systématiquement des situations de surnombre dans le service des brigades. Le directeur à La Rochelle missionne l'inspecteur des douanes de Charleville réfugié en Vendée pour recenser et dresser une liste complète des employés de sa direction repliés dans le département¹²⁰. Cela lui permet de répartir au mieux ces fonctionnaires et d'essayer de les affecter au plus près de leur résidence de repli. L'éloignement du directeur à Metz, par rapport aux services et douaniers déjà repliés, suscite une situation particulière de gestion à distance par le biais d'une intense correspondance notamment avec la direction de Nantes. En mai 1940, il peut ainsi mettre à la disposition de son collègue nantais « en vue de leur utilisation » sept agents, dans l'attente d'un ordre d'affectation délivré par la direction générale¹²¹. Durant toute la période de la Seconde Guerre mondiale, les douaniers repliés sont répartis inégalement entre les cinq circonscriptions de la façade atlantique comme l'illustre l'histogramme ci-dessous. La direction de La Rochelle, qui comprend le département de la Vendée, lieu d'accueil fixé pour recevoir la population ardennaise, gère et emploie la plus grande partie de ces agents.

¹¹⁸ Correspondance entre la direction générale, la direction de Charleville et le secrétaire général du syndicat national des douanes actives (1945-1946). SAEF, B-0053033.

¹¹⁹ Note n°601 du 5 février 1940. AD44, 192 W 109.

¹²⁰ Anne Le Suün, *L'évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée (1905-1945) ... op. cit.*, p. 198

¹²¹ Lettre du directeur à Metz à celui de Nantes, 25 mai 1940. AD44, 192 W 109.



Graphique 20 : Répartition des douanes repliés selon leur direction d'affectation sur la façade Atlantique, 1939-1945 (en pourcentage)

© Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime, de la Vendée et de la Gironde.

Les directeurs régionaux de la façade atlantique, doivent assurer les conditions d'accueil des douaniers repliés. Dans la mesure du possible, les agents du service actif sont hébergés dans les logements vacants dans l'enceinte des casernes des douanes, comme dans la brigade des Sables d'Olonne. Cette mission est d'autant plus importante que la situation morale et matérielle de certains fonctionnaires est parfois critique. Le receveur Jean-Baptiste Many, replié à l'Ile-d'Yeu, se décrit comme « radicalement ruiné » après la destruction totale du bureau des douanes de Messempré (Ardennes) où il travaillait, lors de l'invasion allemande¹²². Tout son patrimoine mobilier est anéanti, lequel a déjà été détruit en 1914 dans des conditions identiques. La direction générale comme les directeurs régionaux reçoivent également au début du conflit un nombre important de réclamation de familles isolées dans les départements refuges sollicitant

¹²² Lettre du receveur Jean-Baptiste Many à l'inspecteur principal à La Rochelle, 27 novembre 1943. AD17, 5 P 2655.

des secours financiers. Au début de l'année 1940, dans le désordre de l'exode et des repliements de services administratifs, aucune allocation n'est accordée aux douaniers qui sont censés disposer d'un traitement de fonctionnaire. Certaines familles se trouvent sans rémunération depuis leur départ et ont un grand besoin de vêtements et d'ustensiles. Les directeurs régionaux doivent également faire remplir à chaque agent des fiches de renseignements à l'entête du « code de la famille ». Ce dernier est institué par un décret-loi du 29 juillet 1939 et constitue la première véritable tentative de politique familiale en France. Sur ces documents, ils indiquent leur nom, prénoms, grade, adresse, leur situation familiale ainsi que toutes les informations sur leur épouse et leurs enfants, s'ils en ont. Dans le cadre de la direction de La Rochelle, ces fiches de renseignements sont précieuses compte tenu de la destruction de la plus grande partie des archives de la direction de Charleville lors de l'avancée allemande et de l'exode¹²³. Les directeurs régionaux des circonscriptions atlantiques sont également chargés par la direction générale de la gestion des agents démobilisés et internés dans des camps de prisonniers. Ils doivent leur trouver rapidement une nouvelle affectation dans leurs services, mission qui vient accroître en masse leurs obligations comme en témoigne le relevé des nombreux courriers envoyés sur ce sujet par le directeur à Nantes entre 1940 et 1941¹²⁴. L'administration confie également aux directeurs la responsabilité des tractations avec les autorités allemandes compétentes pour obtenir leur libération lorsqu'ils sont emprisonnés dans leur département. En août 1940, le directeur à Nantes doit se préoccuper de la remise en liberté d'un sous-brigadier de la direction de Metz, détenu au camp de prisonniers de Châteaubriant et qui doit être affecté dans sa circonscription¹²⁵. La direction générale lui suggère d'insister tout particulièrement auprès de la *Kommandantur* de Savenay sur le fait que cet agent est nécessaire « pour la bonne conduite du service ». Le fonctionnaire en cause est libéré et affecté à Saint-Nazaire puis rapidement détaché au contrôle départemental des prix du Maine et Loire.

À partir du mois de mai 1940, de nombreux douaniers des directions de Lille de Dunkerque et de Boulogne doivent être évacués vers l'Ouest de la France. Cependant, au mois de juin les organismes de l'administration n'ont pas encore pu être encore reconstitués dans ces régions. La direction générale décide alors de désigner des « directions de correspondance » chargés de la gestion du personnel replié ainsi que leur famille, et de la suite des affaires des circonscriptions envahies. La répartition est la suivante : pour Lille, la direction de Mulhouse,

¹²³ Lettre du directeur à Charleville (Saint-Nazaire) au directeur à La Rochelle, 10 décembre 1940. AD17, 5 P 2749 – dossier personnel d'agent spécialisé réfugié Jean Marie Roguet.

¹²⁴ AD44, 192 W 1 : Enregistrement du courrier [à l']arrivée. - Registre (26 août 1940 - 28 avril 1941). 192 W 2 – Enregistrement du courrier [à l']arrivée. - Registre (28 avril - 10 décembre 1941).

¹²⁵ Lettre du directeur général des douanes au directeur à Nantes, 19 août 1940. AD44, 192 W 109.

repliée à Bayonne ; pour Dunkerque celle de Strasbourg, repliée à Bordeaux et pour Boulogne, la direction de Metz, évacuée à Nantes. L'administrateur ajoute en outre que chaque circonscription où sont affectés les douaniers doit fournir la liste exacte des agents ainsi que tous les renseignements qu'elles jugeront utiles aux « directions de correspondance »¹²⁶. Durant l'été 1940, les premiers douaniers repliés avec ou sans leur famille regagnent leur poste et département d'origine, principalement dans les directions de Charleville et de Metz. L'administration confie à chaque agent un ordre de mission et un bon de transport en vue de son rapatriement. Cependant plusieurs d'entre eux ne peuvent prendre la route du retour à la date fixée faute de laissez-passer indispensables délivrés par les Kommandanturen locales. D'autres douaniers sont freinés suite à la création par les autorités d'occupation de régions à régime particulier. Les départements de l'Alsace et de Moselle sont annexés au territoire allemand. Une zone interdite est mise en place dans le Nord de la France ainsi qu'une zone réservée qui englobe les départements des Ardennes et de la Meuse¹²⁷. Cependant des douaniers, en contradiction avec les directeurs régionaux, prennent le risque de repartir vers leur poste d'origine à leurs risques et périls entre 1940 et 1941.

D. Le travail des douaniers de « la Drôle de guerre » à l'armistice

Sur la façade atlantique, à partir de septembre 1939, la tâche des agents de bureaux, non mobilisés, s'accroît considérablement en raison, dans un premier temps, de l'application du régime de guerre. Elle comprend notamment le contrôle des changes et les mesures de guerre économique. De surcroît, le rappel des réservistes sous les drapeaux prive assurément ce service et celui des brigades d'un nombre important de leur effectif. Cette dernière situation tend cependant à s'améliorer dans les premiers mois de l'année 1940 avec l'arrivée des agents venus des directions repliées. Ils viennent combler la pénurie de personnel puis ils créent rapidement des situations de surnombre dans de nombreux postes. Au second semestre 1940, les directeurs régionaux se préoccupent d'utiliser rationnellement ce personnel excédentaire qui atteint 150 unités dans la direction de La Rochelle en mai 1940¹²⁸. Toutefois, le nombre total de constatations effectuées dans le cadre de la lutte contre la contrebande semble dans plusieurs

¹²⁶ Note du directeur général des douanes à tous les directeurs, 14 juin 1940. AD44, 192 W 109.

¹²⁷ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de La Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°67, 2019, p. 32

¹²⁸ Extrait du rapport général de service du directeur à la Rochelle, 8 mars 1941. AD17, 5 P 2804.

directions nettement inférieur aux chiffres de l'année précédente. Dans la direction de La Rochelle, le port de La Pallice souffre de la suspension des lignes de paquebots et de la diminution du trafic commercial, notamment entre septembre et novembre 1939. La fraude est de fait peu active autour des installations portuaires rochelaises¹²⁹. De leur côté, les douaniers mobilisés dans les bataillons ne bénéficient plus d'un statut de travail normal en ce qui concerne le nombre d'heures passées sur le terrain et les repos hebdomadaires et compensateurs. Ces fonctionnaires au statut particulier sont considérés comme constamment à la disposition de leurs chefs¹³⁰. Les inspecteurs principaux assurent, indépendamment des fonctions douanières, celles de commandant des bataillons douaniers.

La situation professionnelle des douaniers, mobilisés ou non, est nettement différente lorsqu'ils exercent dans les deux ports principaux de l'Ouest, Nantes et Bordeaux, ainsi qu'à Brest, qui est alors le plus grand port militaire français sur la côte atlantique. Dès l'été 1939, la force expéditionnaire britannique (BEF) prépare un plan détaillé organisant la livraison de son matériel militaire dans plusieurs ports français (Cherbourg, Brest, Saint Nazaire et Nantes). Ces navires de commerce, réquisitionnés par le gouvernement anglais, étaient chargés de livrer des munitions et de l'essence en fûts, à raison de 8 à 10 bateaux par semaine, depuis le canal de Bristol¹³¹. Les premiers éléments du corps expéditionnaire débarquent dès le début du mois de septembre 1939, principalement dans les deux ports ligériens. L'utilisation du port militaire de Brest par les autorités anglaises diminue sensiblement le trafic maritime commercial et en conséquence le travail des douaniers. L'administration doit également faire face à une pénurie de locaux pour loger les chefs locaux car nombre d'entre eux sont réquisitionnés pour loger les troupes britanniques¹³². Parmi ces navires débarquant à Brest durant cette période, se trouvait le *Pacific Coast* qui transportait un important chargement de caisses et de bidons d'essence. Le 9 novembre 1939, une explosion survenue dans l'une des cales du navire provoque un dramatique incendie dans le port de commerce puis dans la rade où il a été remorqué. À partir de septembre 1939, concomitamment à l'arrivée de la flotte du corps expéditionnaire britannique dans les ports de la façade atlantique, les ministères français de l'Armée et de la Marine intensifient leur surveillance autour des points sensibles du point de vue de la défense nationale. Dès l'ordre de mobilisation générale, ils vont rapidement solliciter la collaboration

¹²⁹ Extrait du rapport général de service du directeur à la Rochelle, 27 février 1940. AD17, 5 P 2804.

¹³⁰ Note du directeur des douanes de Nantes aux lieutenants, 21 novembre 1939. AD44, 192 W 75

¹³¹ Sur ce sujet lire John de S. Winsler, *Coasters Go to War: Military Sailings to the Continent, 1939-1945*, Ships in Focus, 2009, 144 p.

¹³² Lettre du directeur des douanes à Brest au directeur général, 15 septembre 1939. SAEF, 1C-0026406, dossier personnel d'Eugène Bescont

de l'Inspection maritime mais également celle de l'administration des douanes, au moyen des bataillons composant le corps militaire. En mai et juin 1940, les consignes de vigilance sont renforcées par les autorités militaires lors de la campagne de France. À la même période, les bateaux devant accoster dans les ports du Nord du pays sont déroutés vers les ports de Nantes et Bordeaux de manière désordonnée. Ce dernier a, par ailleurs, perdu son autonomie le 13 octobre 1939 en même temps que celui du Havre, au profit d'une commission permanente présidée par l'ancien directeur du Port autonome (PAB), où siègent des représentants de l'administration des douanes. À Bordeaux comme à Nantes, les installations commerciales (tentes, hangars et docks) restent submergées de marchandises jusqu'à l'arrivée des troupes allemandes à la mi-juin 1940¹³³.

En juin 1940, les services de la Marine basés à Lorient accentuent la surveillance des ports français du littoral atlantique, exercée notamment par les douaniers, afin d'éviter tout acte de sabotage. Ces mesures s'accompagnent également de consignes concernant le littoral, qui sont détaillées ci-après¹³⁴. L'administration des douanes est, de surcroît, la seule apte à pouvoir exercer un contrôle de l'embarquement des provisions de bord selon les règles conçues par les autorités militaires. Les agents mobilisés doivent principalement éviter que l'équipage y dissimule un engin susceptible de provoquer une « catastrophe en mer¹³⁵ ». Dans la brigade de Donges-ligne, dans la direction de Nantes, un fonctionnaire doit se trouver en permanence à proximité des appontements pour observer le chargement des marchandises sur les navires pétroliers pendant toute la durée de leur séjour. L'inspecteur principal commandant le 20^e bataillon décrit lui-même cette tâche comme une mission pénible occasionnant des fatigues « auxquelles échappent leurs collègues des autres brigades¹³⁶ ». Le nombre d'heures de travail de ces agents dépasse le taux légal fixé à 8 par jour, pour atteindre 11 heures. Depuis le 1^{er} septembre 1939, les douaniers de cette brigade participent également en armes à la protection des établissements pétroliers ligériens avec les militaires. Au moment où les services de l'armée ont sollicité cette collaboration, ils envisageaient l'éventualité que la vedette des douanes puisse concourir à la surveillance de la berge et du dock flottant, navire qu'il faudrait alors équiper

¹³³ Rapport général de service et rapport de tournées du Directeur de Nantes, 29 mars 1941, Archives privées, Jacques Péneau.

¹³⁴ Note pour les administrateurs de l'inscription maritime et les inspecteurs principaux des douanes, 3 juin 1940. AD44, 5 P 114.

¹³⁵ Note de service de l'inspecteur principal à Nantes, commandant le 20^e bataillon, 29 février 1940. AD44, 5 P 114.

¹³⁶ Lettre l'inspecteur principal à Nantes, commandant le 20^e bataillon, 4 mars 1940. AD44, 5 P 114.

d'un fusil mitrailleur¹³⁷. Pour répondre à la mobilisation du personnel et l'accroissement des missions, l'administration des douanes doit réorganiser l'utilisation de ses effectifs. Des consignes sont rédigées en ce sens les 5 et 12 juin 1940, au sein du port de Bordeaux. Afin d'éviter les inconvénients provoqués par le roulement des agents du service d'écór, les chefs locaux mettent en place une nouvelle organisation. Le service de surveillance est intégralement placé sous la responsabilité des fonctionnaires mobilisés dans le 18^e bataillon. Les douaniers dégagés des obligations militaires ou provisoirement démobilisés sont chargés du contrôle des opérations commerciales. Dans les brigades ambulantes, cyclistes et maritimes aucune modification n'est envisagée¹³⁸. Dans le port de Nantes, le service des douanes participe également jusqu'en juin 1940 au contrôle de la circulation sur les quais de la rive droite de la Loire, à travers l'analyse de la validité des cartes. La commission de défense du port de Nantes-Saint-Nazaire interdit l'entrée et la sortie des quais en dehors des points qu'elle a déterminés. Cette décision facilite par ailleurs l'exécution de la surveillance douanière car les contrôles sont circonscrits à ces issues¹³⁹. Le cas échéant, les douaniers pourront également prêter main-forte aux autorités militaires et doivent impérativement se munir pendant leur service du mousqueton d'artillerie. À l'occasion de cette mission spéciale, un agent spécialisé de la brigade de Chantenay, en service à Trentemoult (Rezé), a interpellé en octobre 1939, un individu qui prenait des vues photographiques du port pour une collection personnelle¹⁴⁰. Afin d'étendre le plus possible la surveillance tant militaire que douanière, la direction régionale réduit à un seul agent tous les services pendant la journée, dans plusieurs brigades ligériennes. Lors du premier quart de nuit, les agents doivent également partir seul en patrouille pour se rassembler à la tombée de la nuit. Pour le deuxième quart, ils devront se séparer pour opérer chacun dans une zone différente¹⁴¹.

Sur le littoral atlantique, les bataillons de douaniers exercent une observation accrue des côtes afin de signaler et réprimer toute tentative de débarquement ou présence de sous-marins ennemis. Dès le 2 septembre 1939, l'administration des douanes se met en liaison permanente avec les officiers de l'armée, en prêtant son « concours à la surveillance spéciale des frontières maritimes¹⁴². » En juin 1940, les services de la Marine de Lorient renforcent les mesures de

¹³⁷ Dispositions générales et provisoires prises par le commandant du 1^{er} bataillon d'accord avec les directeurs des sociétés intéressées pour la protection du complexe de port pétrolier de Nantes, 1^{er} septembre 1939. AD44, 5 P 114.

¹³⁸ Note n°5907 du 14 juin 1940, retranscrite sur le livret portatif et carnet d'écór de la brigade de Bordeaux-transbordeur. Musée national des douanes, France, 3B299

¹³⁹ Lettre de l'inspecteur principal à Nantes, commandant le 20^e bataillon au directeur général. AD44, 5 P 114.

¹⁴⁰ Lettre du brigadier à Chantenay au lieutenant des douanes, 11 octobre 1939. AD44, 5 P 116.

¹⁴¹ Note du lieutenant des douanes à Nantes, 14 mai 1940. AD44, 192 W 75

¹⁴² Extrait du rapport général de service du directeur à la Rochelle, 27 février 1940. AD17, 5 P 2804.

vigilance en promulguant un arrêté portant sur « l'interdiction d'accoster et de circuler de nuit sur le littoral, en dehors des ports. » Les services douaniers de la façade atlantique font alors partie des administrations chargées de faire respecter l'exécution du texte¹⁴³. L'entrée de la France en guerre provoque aussi des situations inédites au sein de l'administration, à l'image de l'acte de dévouement du préposé Joseph Michaud de la brigade de Talmont (Vendée). En novembre 1939, suite à l'amerrissage forcé d'un hydravion de la base d'aéronautique navale (B.A.N.) de Saint-Nazaire, monté par 3 hommes, l'agent s'est jeté dans une eau glacée afin de secourir l'équipage. Aidé par deux gendarmes, il parvient à conduire à terre l'engin et reçoit par la suite un témoignage de satisfaction du contre-amiral d'Harcourt, commandant la marine à Rochefort¹⁴⁴.



Figure 26 : Photographie de Joseph Michaud. AD17, 5 P 2675

¹⁴³ Arrêté sur l'interdiction d'accoster et de circuler la nuit sur le littoral, 3 juin 1940. AD44, 5 P 1164

¹⁴⁴ Lettre du contre-amiral d'Harcourt, commandant la marine au chef de bataillon à la Rochelle. AD17, 5 P 2675 – Dossier personnel de Joseph Michaud.

Le même mois, un préposé du poste de Pornic en service de circulation, accompagné par un soldat, découvre et signale une mine sous-marine échouée sur la côte, qui est ensuite désarmée par le service de la Marine de Saint-Nazaire¹⁴⁵. Toujours en novembre 1939, une découverte similaire est réalisée dans la brigade du Croisic par un agent spécialisé qui est récompensé par l'administration¹⁴⁶. En février 1940, la vedette des douanes de Port-Navalo (Morbihan), montée par trois agents appartenant au 20^e bataillon, est réquisitionnée pour procéder au remorquage d'un hydravion de la Marine nationale qui s'était échoué sur une plage face à Sarzeau¹⁴⁷.

Dans le Pays Basque, sur la frontière franco-espagnole les postes d'Hendaye-gare et du pont international sont les seuls points de passage vers l'étranger autorisés dans le département des Basses-Pyrénées. Ces mesures sont confirmées par un décret-loi daté du 6 avril 1940¹⁴⁸. Le 1^{er} janvier 1940, la reprise des relations ferroviaires avec l'Espagne, entre Hendaye et Irun, engendre une réorganisation des effectifs par le directeur à Bayonne. Pour assurer au mieux le service d'Hendaye-gare, il doit « dégarnir », selon ses propres termes, le bureau d'Hendaye-pont. Face à l'intensité du trafic et à l'urgence de renforcer le personnel, il rappelle à l'activité le receveur retraité depuis 1937, en se basant sur les prescriptions de la direction générale décrites précédemment¹⁴⁹. Ce fonctionnaire cesse sa mission en juin 1940. Au cours du mois de juin 1940, la direction de Bayonne devient le point central de la vérification des pierres précieuses introduites en France par les diamantaires belges et hollandais réfugiés dans le Pays Basque mais également à Cognac et Royan. Informée par le ministère des Travaux publics du grand nombre de diamants qui se trouveraient dans le Sud-Ouest du pays, la direction générale détache un agent qualifié des services parisiens vers Bayonne. Cependant cet agent, en raison de l'arrivée des troupes allemandes et de l'occupation de la façade atlantique, ne peut se rendre à Cognac et son action reste très limitée dans le Pays Basque¹⁵⁰.

¹⁴⁵ Lettre du lieutenant des douanes à Pornic au capitaine à Nantes, 19 novembre 1939. AD44, 5 P116.

¹⁴⁶ Registre d'événements de la brigade du Croisic, 29 novembre 1939. Musée des douanes, France, 3 B 207.

¹⁴⁷ Lettre du capitaine à La Baule à l'inspecteur principal à Nantes, commandant le 20^e bataillon, 26 février 1940. AD44, 5 P 116.

¹⁴⁸ *Journal officiel de la république française*, 8 et 9 avril 1940, p. 2598-2599

¹⁴⁹ Lettre du directeur à Bayonne au directeur général, 3 janvier 1940. AD64, pôle de Pau, 5P565 – dossier personnel de Bazile Claverie.

¹⁵⁰ Correspondance entre la direction régionale, le ministère des Travaux Publics et l'agent détaché, juillet-septembre 1940. SAEF, B-0053087/1 : Dossier de discipline du receveur Chaleil.

III. Les premiers mois d'occupation

A. Des premiers contacts houleux avec l'armée allemande

La convention d'armistice signée le 22 juin 1940 détermine un nouveau découpage territorial du territoire français entre zones libre et occupée, dans laquelle le Reich allemand exerce tous les droits de puissance occupante. Le littoral français, principalement la côte atlantique présente un intérêt stratégique majeur pour les autorités allemandes. Il devient une ligne de front face à la menace de débarquement britannique mais peut aussi constituer un théâtre d'évasion pour les habitants tentés de rejoindre la France Libre. Dès le début de l'occupation, le commandant militaire allemand en France est chargé de la surveillance des côtes qui s'étendent de la frontière belge à la frontière espagnole¹⁵¹. Dès l'été 1940, le haut commandement de la Wehrmacht crée une zone de protection pour les troupes militaires allemandes qui isole le littoral du reste de la zone occupée. Elle s'ajoute à d'autres mesures de surveillance prises par l'occupant sur les côtes françaises. La première disposition est l'instauration d'horaires de sortie de bateaux dans les ports qui est suivie de la mise en place d'un couvre-feu pour toute la population. Dans l'administration des douanes, les prescriptions délivrées auxquelles les agents doivent se conformer varient selon les directions et les différents postes. L'absence de consignes communes à un même département, notamment en terme de libre circulation sur le littoral ou durant la nuit, donne lieu à des méprises et des événements parfois tragiques.

L'arrivée des troupes allemandes dans les régions encore non occupées, à la suite de la signature de l'armistice, va être perçue et vécue de manière très diverse par le personnel de l'administration des douanes. L'un des premiers sentiments ressentis par ces derniers, au même titre que de nombreux français, est certainement l'inquiétude qui va pousser certains à enfreindre les règles de la discipline douanière. À Nantes, le 19 juin 1940, avant la fin des combats, un commis principal replié de la direction de Valenciennes quitte sa résidence sans autorisation craignant l'approche des Allemands. Sommé de s'expliquer par sa hiérarchie, il

¹⁵¹ Lars Hellwinkel, « Une frontière oubliée ? La zone côtière interdite en France occupée, 1941-1944 », dans *Les Cahiers Sirice*, n°22, 2019, p. 55-68.

explique avoir souhaité mettre sa famille à l'abri avant de pouvoir reprendre son service le jour même. Il s'est cependant laissé surprendre par la rapidité des troupes qui sont entrées dans la ville pendant son absence. Le douanier ne parvient pas à rejoindre son poste et est informé par le directeur à Nantes qu'il est suspendu¹⁵². Il ne peut reprendre ses fonctions qu'en décembre 1940. Le 23 juin 1940, le capitaine à Rochefort, André Blanc, prend la fuite en apprenant l'arrivée des troupes allemandes dans la ville de Royan, où il effectuait un service de contrôle des écritures de la brigade locale accompagné de son préposé-chauffeur. Cet officier, qui avait à ce moment la responsabilité de 13 brigades, explique avoir voulu se soustraire à l'attention des troupes allemandes qui n'auraient pas manqué de le capturer car il était habillé en tenue d'officier et armé, et avoir craint de subir des mauvais traitements. Il a alors accepté la proposition d'un officier militaire de s'embarquer sur le *Cordouan* qui assure le passage de la Gironde entre Royan et la Pointe de Grave. Le capitaine aurait dans un premier temps tenté de rejoindre Rochefort, puis empêché par l'avancée allemande il prend la route du Sud-Ouest de la France, pour finalement rejoindre la résidence de ses parents à Pau¹⁵³. La direction générale, informée de ce qu'elle considère comme un abandon de poste, attend quelques jours des renseignements sur les suites données par les autorités militaires françaises, l'agent étant encore membre du 19^e bataillon de douaniers. Au début du mois de juillet 1940, elle prononce finalement une suspension de fonctions, peine transformée en mise en disponibilité¹⁵⁴. Le capitaine Blanc sollicite rapidement sa mise à la retraite, pour obtenir un statut plus avantageux. En mai 1947, lors d'un conseil de discipline visant à réviser cette sanction, le douanier apporte la preuve de son désir de se soustraire aux autorités allemandes pour rejoindre les combattants de la France libre. Le rapport démontre également qu'il aurait tenté de franchir sans succès la frontière franco-espagnole et qu'il avait en 1940, publiquement et à plusieurs reprises, manifesté son intention de ne pas rester sur place afin d'éviter d'être fait prisonnier par les Allemands et de rejoindre, par tous les moyens, l'étranger. Cette dernière remarque figure d'ailleurs sur un rapport versé à son dossier en juin 1940. Cependant les chefs locaux émettaient des doutes sur sa sincérité. Les membres du conseil de discipline décident à l'unanimité d'annuler la sanction de la mise en disponibilité¹⁵⁵.

¹⁵² Lettre de Pierre Rabout, commis principal, au directeur général des douanes, 29 juillet 1940. SAEF, B-0053033

¹⁵³ Rapport du conseil de discipline du capitaine André Blanc, 14 mai 1947. SAEF, B-0053081 – dossier disciplinaire d'André Blanc.

¹⁵⁴ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 9 juillet 1940. B-0053033

¹⁵⁵ Rapport du conseil de discipline du capitaine André Blanc, 14 mai 1947. SAEF, B-0053081 – dossier disciplinaire d'André Blanc.

La volonté de se soustraire aux Allemands, de ne pas servir l'ennemi voire de continuer le combat est partagée par plusieurs douaniers de la façade atlantique. Le 18 juin 1940, Jean Palut, agent spécialisé de la brigade de Brest-ligne, s'embarque sur le paquebot *Meknès* pour rejoindre l'Angleterre et « prendre les armes ». Le 21 juin, il débarque à Southampton mais est rapidement dirigé vers le camp d'Aintree près de Liverpool. Après son séjour en Angleterre, où il croise quatre sous-officiers de la direction des douanes de Saint-Malo, il embarque pour Casablanca pour regagner finalement Brest le 16 août 1940. L'agent avait été suspendu de ses fonctions dès le 19 juin, lendemain de son départ, jusqu'à son arrivée à Marseille le 23 juillet 1940¹⁵⁶. L'un des autres procédés utilisés par les douaniers pour ne pas servir les autorités d'occupation ou le gouvernement de Vichy est la demande de mise à la retraite. À la fin du mois de juin 1940, un chef de magasin de la direction de Bordeaux adresse cette requête à ses supérieurs. En 1946, dans une vaine tentative de retrouver un emploi dans l'administration des douanes, il explique ne pas avoir voulu « servir sous l'autorité de l'ennemi qui s'était installé en maître dans les entrepôts » du port et qu'il assimilait à de véritables pilleurs de marchandises¹⁵⁷.

Durant l'année 1940, les agressions de l'armée d'occupation sur les douaniers français sont fréquentes sur le littoral atlantique, à plus forte raison lors des services de nuit. En septembre 1940, trois militaires allemands circulant à vélo sont interpellés par la présence de deux personnes sur la route à 22 heures. Il s'agit en réalité de deux préposés détachés au contrôle des gardes civils surveillant le câble téléphonique allemand de La Rochelle. L'un des soldats descend rapidement de vélo pour rouer de coup le premier agent puis il s'attaque au second qui essayait tant bien que mal de s'identifier comme appartenant à la « ronde de douaniers ». Ce dernier est atteint par un coup de poing au visage qui lui tuméfie la lèvre et lui déchausse une dent. Les trois cyclistes prennent finalement la fuite et l'administration apprend rapidement qu'ils avaient déjà agressé plusieurs personnes dans un café d'Angoulins¹⁵⁸. En septembre 1940, Louis Jézégabel, agent spécialisé de la brigade de Paimboeuf est interpellé par une patrouille de soldats allemands vers 00h50, alors qu'il allait prendre son service de nuit au corps de garde. Au moment où il décline son identité et ses qualités professionnelles, il est touché par

¹⁵⁶ Lettre du préposé Jean Palut, de la brigade de Brest, au directeur général et ministre des Finances, 15 février 1946. SAEF, 1C-0027191 – dossier personnel de Jean Palut.

¹⁵⁷ Lettre d'Édouard Marcouiller, retraité des douanes au ministre des Finances, 28 janvier 1946. SAEF, 1C-0027058 – dossier personnel d'Édouard Marcouiller.

¹⁵⁸ Lettre du brigadier à la Rochelle-ligne au lieutenant des douanes à la résidence, 23 septembre 1940. AD17, 5 P 2397 – dossier personnel de Victor Cacault.

un coup de fusil qui lui blesse l'avant-bras et lui transperce le flanc gauche¹⁵⁹. Aidé par son épouse et un de ses collègues, le douanier est reconduit chez lui puis transporté à l'hôpital militaire dans une voiture mise à disposition par l'armée d'occupation. Le lendemain, le chef de la Kommandantur locale fait connaître à l'administration des douanes que les sentinelles allemandes avaient été mises en éveil après des sabotages pratiqués sur des voitures militaires¹⁶⁰.



Figure 27 : Photographie de Louis Jézégabel. SAEF, 1C-0026900

Les agressions surviennent également sur les lieux de travail des douanes, dans les entrepôts notamment. Le 10 juillet 1940, le préposé Auguste Lanes, de la brigade de Bassens, de service d'écor dans un des hangars du port de Bordeaux, est victime d'une agression physique de la part d'un militaire allemand, en présence de plusieurs témoins. Son détachement avait décidé d'ouvrir jusqu'à fracturer une cargaison de caisses de viande que les agents des douanes devaient surveiller. Le sous-officier informé de l'incident par son subordonné cherche

¹⁵⁹ Acte de notoriété rédigé par le lieutenant à Pornic, 25 novembre 1940. SAEF, 1C-0026900 – dossier personnel de Louis Jézégabel.

¹⁶⁰ Lettre du capitaine des douanes à Nantes à l'inspecteur principal, 6 septembre 1940. AD44, 192 W 114.

en vain, avec le concours de son collègue dirigeant le poste de garde allemand, l'identité de l'agresseur. À la suite de cette violente provocation, le directeur à Bordeaux prend très rapidement des mesures de protection pour ses employés. Les douaniers en service dans les hangars et sur les quais doivent désormais être armés d'un revolver. Dans le cas d'une agression brutale d'un militaire allemand isolé, le sous-officier des douanes informé en premier rassemblera ses hommes pour s'emparer de l'assaillant et le livrer au commandant du poste allemand le plus proche¹⁶¹. Cependant, en parallèle aux agressions commises par les autorités d'occupation, les militaires allemands réalisent occasionnellement des missions de police envers les douaniers de la façade atlantique. Au début du mois d'août 1940, un préposé de la brigade de Nantes est arrêté par une patrouille allemande, en état d'ivresse, car il est porteur de marchandises dérobées. Entre le 8 et le 13 août 1940, il est incarcéré dans la prison des Rochets. Afin d'éviter à l'intéressé des sanctions plus graves, le directeur prononce dès le 8 août la révocation de ce douanier, qui est finalement réintégré en juillet 1941 dans la direction de Rouen¹⁶². En novembre 1940, les autorités d'occupation sont contraintes d'intervenir pour arrêter un agent de la brigade de Bordeaux qui, lui aussi en état d'ivresse, se livrait à des actes de maltraitance sur ces enfants. Ce père violent est rapidement mis en disponibilité d'office par mesure disciplinaire par la direction générale en application du décret du 18 novembre 1939¹⁶³.

B. Une nouvelle gestion administrative

Le troisième point de la convention d'armistice, signée en forêt de Compiègne le 22 juin 1940, prévoit explicitement que les autorités militaires allemandes exerceront leurs droits de puissance occupante « avec le concours de l'administration française ». Toutes les autorités françaises situées en territoires occupés, dirigées directement par le gouvernement français, doivent exécuter les ordres donnés par le commandement militaire allemand et collaborer « avec lui d'une façon correcte ». L'occupation allemande du territoire français impose une modification de l'organisation douanière, en particulier sur la façade atlantique. Ces transformations concernent tout à la fois l'exécution des services, la liberté de circulation des

¹⁶¹ Note de service rédigée par le directeur des douanes à Bordeaux, 11 juillet 1940. Musée national des douanes, France, 3 B 299.

¹⁶² Demande de révision rédigée par le directeur à Nantes, 18 mai 1945.

¹⁶³ Décision du directeur des douanes à Bordeaux, 18 novembre 1940. SAEF, 1C-0026908 – dossier personnel de Jean Junca.

simples agents comme des directeurs régionaux ou encore l'armement. Sur la façade atlantique, les services douaniers se rapprochent des Kommandanturen locales, dès les premiers jours de l'occupation, en vue d'obtenir des renseignements et les autorisations nécessaires au fonctionnement du service. À la fin du mois de juin 1940, le directeur des douanes de Nantes peut se rendre dans le Morbihan pour visiter et ordonner ses services en adéquation avec les ordres des autorités allemandes, exclusivement au moyen d'un laissez-passer¹⁶⁴. Au début du mois de juillet 1940, à compter des premières heures de l'occupation du département de la Gironde, le directeur des douanes de Bordeaux met l'accent sur le respect de l'ordre et de la discipline pour que ses sections puissent obtenir « quelque considération de la part des services d'occupation ». Il invite ses subordonnés à se conformer à la convention d'armistice et ajoute qu'à chaque instant les fonctionnaires se réclament des prérogatives de l'autorité française dont ils dépendent¹⁶⁵. La direction bordelaise réorganise également ses services en conformité avec les prescriptions de la Feldkommandantur. L'organisation administrative subsiste dans son ensemble, dès lors que les prescriptions des autorités militaires allemandes sont notifiées au directeur par l'intermédiaire de l'amiral français chargé de coordonner les services du port. Les injonctions adressées directement aux services d'exécutions douaniers par des autorités allemandes subalternes seront considérées comme non valables. Dans toute l'étendue du rayon, les employés exécutant leurs fonctions en uniforme peuvent circuler de jour comme de nuit. À Bordeaux et à Bassens, tous les nouveaux services de surveillance générale diurnes et nocturnes, seront doublés et commandés par un sous-officier. Ce dernier pourra également se concerter avec son collègue commandant le poste de garde allemande afin d'organiser des patrouilles combinées ou mixtes. La circulation des vedettes de croisières en Gironde et sur le bassin d'Arcachon est suspendue, seule la vedette de rade à Bordeaux-Bassens continuera à assurer le service habituel. Aucune marchandise ne doit être enlevée ou déplacée du port sans autorisation de l'autorité militaire allemande, qui sera présentée au vérificateur des douanes. Les douaniers du service actif pourront être armés d'un revolver selon la nécessité et la nature du service¹⁶⁶. À l'automne 1940, la *Feldkommandantur* de la Gironde sollicite auprès du préfet un court rapport sur l'organisation de la Douane dans le département, autour de quatre points principaux : le lieu où se trouvent les services, leur importance et leur rôle, l'armement de ces

¹⁶⁴ Rapport de la tournée de vérification du directeur à Nantes dans le Morbihan, 27 juin 1940. Archives privées, Jacques Péneau.

¹⁶⁵ Note de service du directeur des douanes à Bordeaux, 2 juillet 1940. Musée nationale des douanes, France, 3 B 24.

¹⁶⁶ Ordre de service – Organisation du service en régime d'occupation allemande, Bordeaux, 6 juillet 1940. Musée national des douanes, France, 3 B 299.

fonctionnaires¹⁶⁷. En réponse au mémoire dressé par le directeur régional et aux renseignements fournis sur le stock d'armes et de munitions, l'autorité militaire allemande consent à laisser provisoirement un nombre limité de fourniture de réserve, l'excédent devant être livré aux troupes allemandes¹⁶⁸.

Les indications données par les autorités d'occupation au sujet du fonctionnement du service ainsi que l'armement varient selon les directions et les localités. Dans la circonscription de Brest, les autorisations accordées diffèrent sensiblement d'un poste à un autre. Dans certaines brigades, les agents sont porteurs de pistolets tandis que d'autres n'ont pas eu la permission de les garder. Certains préposés sont munis de permis de circulation de jour comme de nuit, tandis que dans d'autres postes ils en sont dépourvus ou ne disposent que d'un document valable dans certaines zones, comme pour le port de commerce de Brest¹⁶⁹. Dans les brigades de Douarnenez et de Tréboul, les agents sont munis d'un brassard portant la mention « douane » en sus de leur uniforme. En septembre 1940, le directeur à Brest, confronté à une situation qu'il juge inconfortable, demande au préfet puis à la *Feldkommandantur* du Finistère qu'une réglementation unique soit adoptée à l'égard de tous les postes des douanes du département breton¹⁷⁰. Il ajoute à sa lettre une annexe dressant la liste, en allemand, des agents en fonction qu'il y aurait lieu de munir d'une autorisation permettant toute circulation de jour comme de nuit et l'usage de la bicyclette. La situation de l'équipement est également hétérogène dans la direction de Nantes. Dans la brigade d'Auray, les douaniers ont pu conserver leurs armes y compris le mousqueton d'artillerie. Dans le poste de Saint-Armel, distant d'environ 30 km, leurs collègues ont été dépossédés de leurs pistolets ainsi que des étuis et des ceinturons, alors que, comme le précise le directeur en tournée dans la région, « c'est la seule localité où il n'existe plus d'allemands¹⁷¹ ». Depuis plusieurs jours, les services de nuit sur les côtes morbihannaises ont été supprimés, sans trop de désagréments du point de vue de la fraude car le littoral est surveillé de manière très serrée par l'armée d'occupation. Dans le port de Nantes, occupé depuis le 19 juin 1940, le directeur décrit les dispositions allemandes comme plus « libérales ». Dès le deuxième jour d'occupation, les autorités militaires prennent contact avec l'inspecteur principal commandant le 20^e bataillon et le capitaine local, pour permettre aux douaniers de continuer la surveillance en uniforme et armés du revolver, des marchandises

¹⁶⁷ Lettre du Feldkommandant au préfet de la Gironde, 6 octobre 1940. AD33, 45 W 3.

¹⁶⁸ Lettre du Feldkommandant au préfet de la Gironde, 29 novembre 1940. AD33, 45 W 3.

¹⁶⁹ Lettre du directeur des douanes à Brest au préfet du Finistère, 11 septembre 1940. AD29, 200 W 255.

¹⁷⁰ Lettre du directeur des douanes à Brest au Feldkommandant du Finistère, 11 septembre 1940. AD29, 200 W 255.

¹⁷¹ Rapport de la tournée de vérification du directeur dans le Morbihan, 27 juin 1940. Archives privées, Jacques Péneau.

évacuées d'autres ports français, toujours entreposées dans les tentes et sur les docks¹⁷². En janvier 1941, les brigades de L'Ile-d'Olonne et de Croix-de-Vie (Vendée), dont les agents avaient pu conserver leurs armes, reçoivent l'ordre de les remettre aux autorités allemandes¹⁷³.

L'occupation de la façade atlantique par les autorités d'occupation allemandes influe sur la substance même du travail de certains postes de la Douane française. À partir du 16 septembre 1940, sur l'ordre du commandement allemand, les agents du service actif affectés à la surveillance de la frontière franco-espagnole doivent cesser leur tâche. Seuls les auxiliaires des agents des bureaux sont admis à exercer leurs fonctions. Les chefs locaux ont essayé, dans la mesure du possible, de faire concourir le plus de sous-officiers et de préposés aux opérations du service sédentaire. La commune d'Hendaye devient, dès lors, le centre douanier le plus important de la direction de Bayonne du point de vue de l'effectif. La brigade de la gare internationale comprend 50 agents exerçant une moyenne journalière de travail de 5 heures. Le directeur est aussi contraint de détacher des employés dans d'autres administrations : 13 agents au service du contrôle des prix, 3 aux contributions indirectes et 77 placés sous la responsabilité des maires locaux. Ces derniers perçoivent dans le concours apporté par les douaniers un avantage inespéré pour leurs travaux d'écritures mais également pour satisfaire les demandes allemandes imposant la garde d'ouvrages et de points intéressant la sécurité de leur armée¹⁷⁴. Les agents se substituent ainsi aux populations locales ou alors, comme dans la direction de La Rochelle, ces derniers, principalement originaires des directions repliées, contrôlent la nuit les gardes civils chargés de la surveillance des câbles téléphoniques pour éviter le sabotage. Afin de réduire les situations de surnombre dans cette circonscription, le directeur met plusieurs de ses subordonnés à la disposition de l'administration des contributions indirectes pour la surveillance des ateliers publics de distillation¹⁷⁵. Entre novembre et décembre 1940, sept employés de la brigade rochelaise assurent un service particulier dans le camp de Nomades¹⁷⁶

¹⁷² Rapport général de service et rapport de tournées du Directeur de Nantes, 29 mars 1941, Archives privées, Jacques Péneau.

¹⁷³ Rapport de la tournée de vérification du directeur à La Rochelle à l'Ile-d'Olonne et Croix-de-Vie, 10 janvier 1941. AD17, 5 P 2804.

¹⁷⁴ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel des douanes en fonction sur la frontière des Pyrénées, 24 août 1941. SAEF, B-0053035.

¹⁷⁵ Note de l'administrateur des douanes pour le directeur à La Rochelle, 28 décembre 1940. AD17, 2004 W 158.

¹⁷⁶ Cette catégorie discriminatoire comprenait les Roms, les Manouches, les Sinti, les Gitans, les Yéniches et les Voyageurs. Le fichage anthropométrique systématique des adultes et enfants fut exigé dans le prolongement de la promulgation de la loi sur « l'exercice des professions ambulantes et la circulation des nomades sur le territoire de la République » (16 juillet 1912). Dès l'entrée en guerre de la France en septembre 1939, les Nomades vivent sous le coup d'une privation de liberté sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le 4 octobre 1940, le commandement militaire allemand en France ordonna le regroupement des *Zigeuner* (Nomades) de la zone occupée dans des camps de concentration gérés par les autorités françaises.

de la Jarne pour venir en aide à la police locale¹⁷⁷. À la fin de l'année 1940, le préfet de la Charente-Inférieure, à la suite d'un entretien téléphonique avec le directeur régional des douanes, exige le détachement de dix douaniers pour l'année à venir, qui assureront la garde du camp de réfugiés espagnols de Montendre¹⁷⁸, en remplacement des gendarmes¹⁷⁹. Dans la brigade de Donges, l'administration des douanes est touchée par la baisse du trafic de l'entrepôt pétrolier de la société les consommateurs de pétrole et par la mainmise de l'armée d'occupation sur les opérations douanières. Les agents ne sont plus admis à suivre ces dernières et leur présence n'est plus nécessaire dès le mois de septembre 1940. Le directeur à Nantes, propose alors de supprimer cinq emplois qui seraient alors affectés au poste de Donges-ligne, et de conserver sur place neuf employés¹⁸⁰. De nouvelles suppressions interviennent en janvier 1941 puis en août 1942. À partir de l'année 1941, la situation professionnelle des douaniers va évoluer en leur défaveur. Ils perdent progressivement le peu d'autonomie qui leur restait et sont écartés du littoral atlantique à partir du mois d'octobre 1941.

C. L'impact des lois du gouvernement de Vichy

Le 13 août 1940, dans les premières lignes de son discours devant la nation, le maréchal Pétain dresse la liste des maux qui, selon lui, ont conduit le pays au désastre, incriminant tout particulièrement les fonctionnaires. La rénovation nationale devait impérativement reposer sur un loyalisme sans réserves de la fonction publique. Selon ses mots : « la France nouvelle réclame des serviteurs animés d'un esprit nouveau, elle les aura. » Afin de parvenir à cet objectif fondamental, le gouvernement de Vichy organise, entre juillet et octobre 1940, son action autour de quatre « instruments d'exclusion¹⁸¹ » que les responsables du personnel public doivent traiter dans leur ensemble. Les premières mesures d'ostracisme concernent ceux dont le caractère de « francité » est considéré comme insuffisant par le gouvernement pour appartenir

¹⁷⁷ Rapport de la tournée de vérification du directeur de La Rochelle au camp de la Jarne, 11 novembre 1940. AD17, 5 P 2804.

¹⁷⁸ Ce camp fut dans un premier temps construit pour accueillir les réfugiés français du nord-est de la France, les premiers réfugiés espagnols sont installés à partir d'août 1940 sur ordre des autorités allemandes. Sur l'histoire de ce camp se référer à Agnès Humbert, *Le centre de rassemblement des asilés espagnols de Montendre (août 1940-janvier 1944)*, Mémoire de recherches d'histoire contemporaine, sous la direction de M. Mougel, Bordeaux, Institut d'études politiques de Bordeaux-Talence, 1997, 179 p.

¹⁷⁹ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au directeur des douanes de La Rochelle, 19 décembre 1940. AD 17, 2004 W 158.

¹⁸⁰ Lettre du directeur à Nantes au directeur général, 28 septembre 1940. SAEF, B-0060159/1.

¹⁸¹ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 115-116

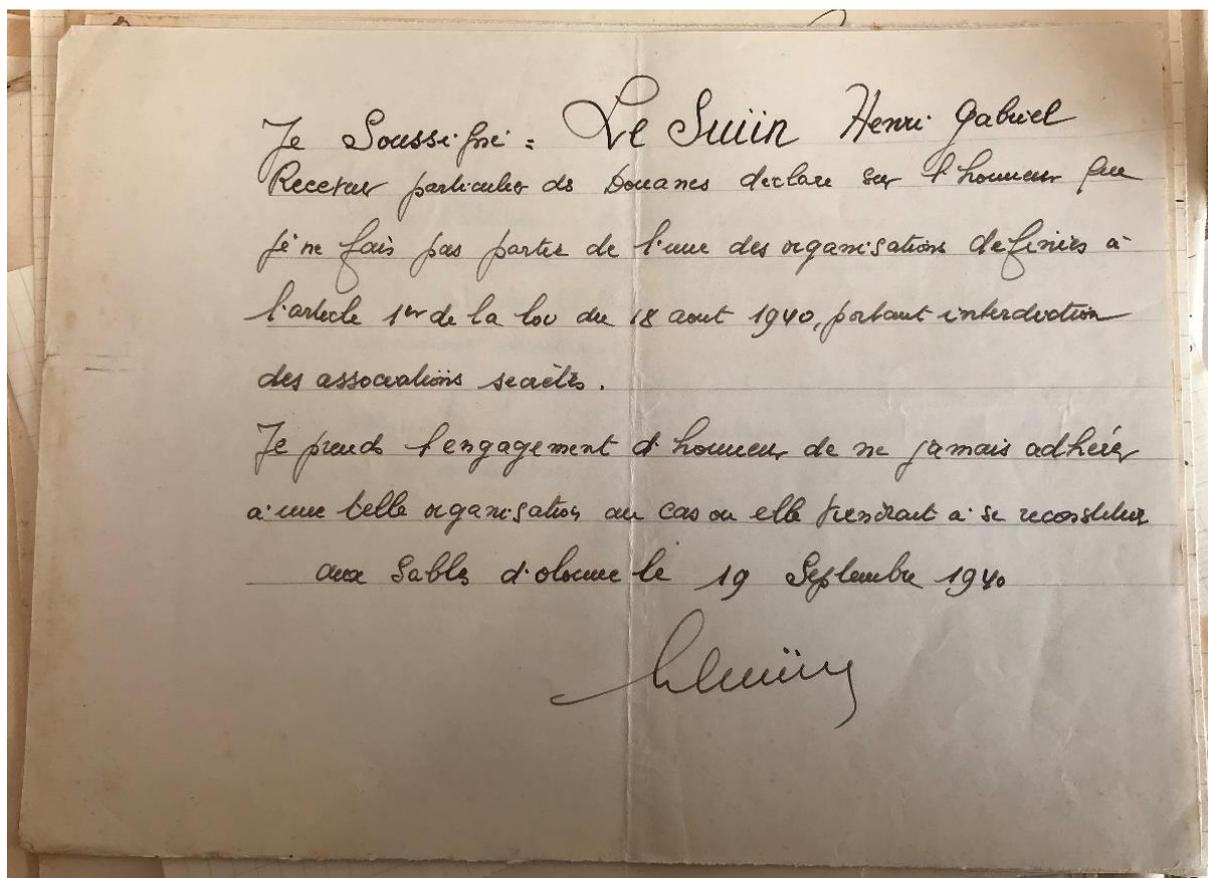
à la communauté nationale. La loi du 12 juillet 1940 – l'une des premières du régime – dispose que seules les personnes nées de parents français peuvent appartenir à un cabinet ministériel¹⁸². La portée de celle-ci est essentiellement symbolique en comparaison de la loi du 17 juillet 1940. Selon les dispositions de son article premier : « nul ne peut être employé dans les administrations de l'État [...] s'il ne possède la nationalité française à titre originaire, comme étant né de père français¹⁸³. » Le régime de Vichy considérait également la franc-maçonnerie comme incompatible avec la volonté de redressement national. Elle est interdite, au même titre que d'autres organisations, par une loi datée du 13 août 1940 portant interdiction des sociétés secrètes. Son article 5 concerne tout particulièrement les fonctionnaires et les agents civils de l'État qui doivent être en mesure de fournir une déclaration écrite sur l'honneur par laquelle ils affirment « soit ne jamais avoir appartenu à l'une des organisations définies à l'article 1, soit avoir rompu toute attache avec elle » et où il « prend l'engagement d'honneur de ne jamais adhérer à une telle organisation, au cas où elle viendrait à se reconstituer¹⁸⁴. » À partir de l'été 1940, chaque douanier en poste sur la façade atlantique fait parvenir à son directeur, dans la mesure du possible¹⁸⁵, une déclaration manuscrite à l'image de celle reproduite ci-dessous. Cependant ces fiches manuscrites sont classées dans les dossiers de personnel sans suite particulière.

¹⁸² *Ibid.*, p. 117

¹⁸³ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 18 juillet 1940, p. 4537

¹⁸⁴ SAEF, B-0053034/2 - Application de la loi du 13 août 1940 portant interdiction des sociétés secrètes. [1941-1944]

¹⁸⁵ Dans les archives douanières, il existe de nombreuses listes d'agents qui n'ont pas souscrit de déclarations sur le statut des juifs et sur l'interdiction des sociétés secrètes, principalement en raison de condition de prisonnier de guerre.



Je Soussigné : Le Suin Henri Gabriel
Receveur particulier des Douanes déclare sur l'honneur que
je ne fais pas partie de l'une des organisations de finies à
l'article 1^{er} de la loi du 18 août 1940, portant interdiction
des associations secrètes.
Je prends l'engagement d'honneur de ne jamais adhérer
à une telle organisation, au cas où elle prendrait à se reconstituer.
aux Sables d'Olonne le 19 Septembre 1940

Le Suin

Figure 28 : Déclaration de non appartenance aux sociétés secrètes d'Henri Le Suin, receveur aux Sables-d'Olonne. AD17, 2004 W 156

À l'image de ce document, la majorité des déclarations manuscrites présentes des réponses négatives, certains agents reconnaissent cependant une affiliation avec la franc-maçonnerie. Le 1^{er} janvier 1941, le brigadier Fernand Chabirand de Bordeaux admet avoir appartenu à la Société de la Grande Loge de France, mais indique avoir rompu avec elle suite à sa mise en sommeil en juillet 1940¹⁸⁶. L'application de la loi du 13 août 1940 dans la fonction publique semble peu claire pour certains fonctionnaires de l'administration des douanes. Le *Journal Officiel* ne précise pas, en effet, la liste nominative des associations dites secrètes. En septembre 1940, un préposé de la brigade du Verdon, ancien adhérent de la Libre Pensée est incapable de savoir si celle-ci fait partie des dites organisations lorsqu'il rédige sa déclaration. L'un de ses supérieurs précise sur le coin d'une note transmise par le brigadier : « J'ai cherché dans les J.O. des mois d'avant et suivant. Je n'ai pas trouvé la Libre Pensée parmi les associations dissoutes. Permission d'accepter la déclaration ci-jointe de l'agent spécialisé Lambert.¹⁸⁷ » Le 17 juillet 1940, le jour même où le gouvernement faisait de la filiation

¹⁸⁶ Déclaration de non appartenance aux sociétés secrètes de Fernand Chabirand, 1^{er} janvier 1941. SAEF - 1C-0026536 – dossier personnel.

¹⁸⁷ Note du brigadier au Verdon, 5 septembre 1940. SAEF, 1C-0026938 – dossier personnel de Pierre Lambert.

française la condition d'accès à la fonction publique, fut promulguée une autre loi qui autorisait le gouvernement à relever tous les agents publics de leurs fonctions « nonobstant toute disposition législative ou réglementaire contraire¹⁸⁸. » Ce texte qui à l'origine était un simple outil d'épuration politique devient, dès l'été 1940, un moyen de gestion administrative permettant d'écarter des cadres les « agents peu opérationnels¹⁸⁹ » dans le ministère des Finances notamment. Le gouvernement a désormais toute latitude pour relever de leurs fonctions, sans procédure particulière, les fonctionnaires dont on doute qu'ils participent loyalement à l'œuvre de redressement national. Dans l'administration des douanes, cette loi permet de faire sortir des cadres les agents fatigués ou physiquement inaptes, ceux professant ou ayant professé des idées subversives, ainsi que ceux dont l'instruction et/ou le rendement sont trop faibles. Nous avons déjà évoqué précédemment l'utilisation de ce dernier critère au sein du personnel féminin des douanes.

En 1997, Marc-Olivier Baruch a abordé l'évolution de l'application de la loi du 17 juillet 1940 au travers du prisme du « secteur sensible de la Douane¹⁹⁰ ». Le processus d'épuration y fut ranimé par le ministre des Finances, Yves Bouthillier, qui insiste auprès des directeurs qui ne doivent pas hésiter à sanctionner tous les manquements de nature à « nuire au bon fonctionnement des services ou à entraver l'œuvre gouvernementale¹⁹¹ ». À l'été 1940, Bouthillier ordonne également de réexaminer, dans tous les services du ministère des Finances, les sanctions disciplinaires intervenues depuis 1931¹⁹², y compris celle ayant donné lieu à des mesures d'amnistie. L'objectif est notamment de passer en revue, à la lumière des nouvelles dispositions prises par le régime en place, des événements passés qui n'auraient pas été punis assez sévèrement suite à une intervention des syndicats de fonctionnaires¹⁹³. En novembre 1940, le directeur des douanes de La Rochelle doit dresser un rapport sur la situation du personnel sous ses ordres à destination de l'administration centrale. Il se rapproche, pour ce faire, des préfets de la Vendée et de la Charente-Inférieure afin d'obtenir tous les renseignements qui auraient été portés à leur connaissance¹⁹⁴. Dans le questionnaire rempli pour chaque agent, la dernière question est certainement la plus intéressante : « L'intéressé manifeste-t-il un loyalisme absolu à l'œuvre du redressement national entreprise par le gouvernement du maréchal ? » Sur la façade atlantique, les enquêtes régionales diligentées par

¹⁸⁸ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 18 juillet 1940, p. 4538

¹⁸⁹ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 125

¹⁹⁰ *Ibid.*, p. 156-161.

¹⁹¹ Lettre du directeur des douanes de la Rochelle au préfet de la Vendée, 11 novembre 1940. AD85, 2 W 106.

¹⁹² Il est fait référence ici à la loi d'amnistie promulguée le 26 décembre 1931.

¹⁹³ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 122-123

¹⁹⁴ Lettre du directeur des douanes de la Rochelle au préfet de la Vendée, 11 novembre 1940. AD85, 2 W 106.

les directeurs au deuxième semestre de l'année 1940, démontre que les sanctions ont concerné un nombre assez limité d'agents par rapport à l'effectif global. L'un des objectifs des administrateurs est de ne pas trop dégarnir certains postes si les faits reprochés ne sont pas suffisamment motivés. En septembre 1940, l'inspecteur principal à Lorient propose « l'élimination » de 7 agents du service actif dans les brigades de sa division. Ces propositions sont cependant refusées par le directeur à Brest qui ne doute pas qu'il s'agit de « serviteurs médiocres » mais qui n'ont jamais été frappés de peines de premier degré, ont des notes assez bonnes ou passables et qui, pour les gradés, n'ont pas épuisé tous les moyens mis à la disposition du statut disciplinaire¹⁹⁵. À Bordeaux, le directeur paraît plus rigide et adresse au cabinet du ministre des Finances, par l'entremise de Jean Filippi, des propositions de sanctions visant trois agents du service des bureaux, un officier et vingt-six agents des brigades. Parmi ces noms figurent deux douaniers soupçonnés d'activité communiste qui ont déjà été arrêtés par l'autorité préfectorale le 22 novembre 1940, mais également Georges Pé, vérificateur principal et militant, pour qui le directeur général n'a pas cru devoir retenir le nom en vue de l'application de la loi du 17 juillet 1940¹⁹⁶.

Le 6 janvier 1941, le directeur général des douanes adresse au cabinet ministériel un bilan décrit par Marc-Olivier Baruch comme « aussi positif que laconique : rien n'était à signaler¹⁹⁷ ». L'attention du nouveau gouvernement reste cependant tournée vers la frontière pyrénéenne qui fut le théâtre d'événements considérés comme condamnables par Vichy durant la guerre civile espagnole. Durant l'automne 1940, la direction générale des douanes indique à l'autorité préfectorale ne « pas vouloir sacrifier ses agents sans preuves¹⁹⁸ ». À l'été 1941, le ministre des Finances Bouthillier, dépêche dans les départements des Basses-Pyrénées et des Pyrénées-Orientales un inspecteur général des finances et l'administrateur de la direction générale des douanes. Les conclusions du rapport, transmis par le directeur général, ne vont cependant pas dans le sens de Bouthillier, qui aurait souhaité prononcer des mutations collectives. Comme le démontre Marc-Olivier Baruch, le ministre des Finances ne « désavoua pas ses enquêteurs¹⁹⁹ » et déclara à l'amiral Darlan, vice-président du conseil, que « l'enquête n'a[vait] pas révélé une diminution du loyalisme des douanes²⁰⁰. » Ce rapport démontre que le directeur des douanes de Bayonne, a depuis son arrivée, opéré un redressement très net au sein

¹⁹⁵ Lettre du directeur des douanes à Brest au directeur général, 23 septembre 1940. SAEF, B-0053030.

¹⁹⁶ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 17 janvier 1941. SAEF, B-0053030.

¹⁹⁷ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 156

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 158-159

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 160

²⁰⁰ Lettre du ministre des finances à l'amiral de la flotte, vice-président du conseil, août 1941. SAEF, B-0053030

de son personnel afin de réfréner les excès des agents remarqués lors de la guerre civile espagnole. De surcroît, ces douaniers paraissent aux enquêteurs « entièrement désœuvrés », les autorités allemandes ayant interdit à ces derniers de faire leur service²⁰¹. Durant les premières années du régime de Vichy, les autorités préfectorales restent cependant très critiques à l'égard de la tenue de certains fonctionnaires. Au premier semestre de l'année 1941, le préfet de la Gironde considère nécessaire de rappeler aux sous-préfets, maires et chefs des administrations publiques locales la doctrine devant permettre le redressement national. Citant des paragraphes de l'allocution du maréchal Pétain du 13 août 1940, il réprimande chaque fonctionnaire ou agent du service public qui se livre encore à une activité de caractère politique, « errements » qui ont eu pour le pays « des conséquences malheureuses »²⁰². En juin 1941, le préfet du Finistère remet en cause la tenue des locaux des administrations publiques de son département, après des signalements venus du gouvernement. Sa note adressée au directeur des douanes à Brest, indiquant qu'aucun relâchement ne serait désormais toléré de la part des fonctionnaires, est par ailleurs recopié sur le registre de la brigade de Port-Maria (Morbihan)²⁰³.

Conclusion

L'identité collective du corps des agents de l'administration des douanes repose largement sur leur forte capacité d'adaptation face aux évolutions politiques et internationales. Ils avaient déjà témoigné de cette aptitude tout au long de la Première Guerre mondiale. Le déclenchement de la guerre civile espagnole place ces fonctionnaires dans des situations plus délicates. Dans le Pays Basque, l'activité douanière s'intensifia dès l'été 1936 et le conflit plaça les agents aux premières loges des événements frontaliers. Les douaniers, bien que critiqués pour leur attitude à partir de 1939, ont été mobilisés en nombre pour assurer des fonctions peu

²⁰¹ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel des douanes en fonction sur la frontière des Pyrénées, 24 août 1941. SAEF, B-0053035.

²⁰² Lettre du préfet de la Gironde aux sous-préfets, maires et chefs d'administration, 25 mars 1941. Musée national des douanes, France, 3 B 25.

²⁰³ Lettre du préfet du Finistère au directeur des douanes à Brest, 4 juin 1941. Musée national des douanes, France, 3 B 32.

communes. Sur toute la façade atlantique, ils ont été placés au cœur d'un système complexe imaginé dans les bureaux du ministère des Finances, autour de la figure de Gaston Cusin principalement. Ils ont, malgré eux, participé à des situations de « cafouillages » entre les directions régionales, la direction générale, le gouvernement et les préfetures. Certains douaniers ont joué un rôle dans le trafic d'armes « d'apparence légale » qui s'organise à destination du Frente Popular. Cette attitude de soutien, venant principalement de militants communistes, est mise en cause lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale.

Le 1^{er} septembre 1939, les douaniers passent rapidement d'une guerre à une autre. Alors que l'administration fait toujours face aux franchissements illégaux de la frontière franco-espagnole par des miliciens, elle doit rapidement mobiliser ses agents en bataillons militaires. Durant toute la période qualifiée de « Drôle de Guerre », ceux placés sur la façade atlantique deviennent les pierres angulaires du système de surveillance du littoral et un appui indispensable pour les ministères de la Guerre et de la Marine. Cette période est aussi marquée par l'arrivée massive dans l'Ouest de la France de douaniers réfugiés des directions du Nord et de l'Est. Cette situation va mobiliser la capacité d'adaptation des directeurs régionaux chargés d'accueillir et de soutenir ces agents et leurs familles ainsi que de leur trouver des affectations provisoires. À partir de la signature de la convention d'armistice, les douaniers doivent s'accoutumer à la présence des autorités militaires allemandes entretenant parfois avec elles des relations très houleuses. L'administration doit collaborer en bonne intelligence avec la puissance occupante et respecter ses prescriptions qui modifient les méthodes de travail de ses employés, puis progressivement vident de sa substance la définition même de service actif. Enfin, les douaniers sont placés sous l'autorité d'un nouveau gouvernement qui, depuis Vichy, dans l'objectif d'assainir la fonction publique, promulgue plusieurs lois d'exclusion et instaure une épuration administrative, à laquelle la direction générale se livre avec précaution.

Chapitre 8 : Les douaniers français face à l'Occupation

En janvier 1945, les *Annales des douanes* dressent un « bilan avant une remise en route²⁰⁴ » des services douaniers. Ses auteurs reviennent en détail sur les événements qui ont bouleversé l'administration des douanes durant l'occupation allemande. La défaite puis la signature de l'armistice en juin 1940, introduit un morcellement du territoire français, dont les conséquences sont décisives sur le personnel. La France est partagée en deux zones, libre et occupée, séparée par une « nouvelle frontière » : la ligne de démarcation. Les départements du Nord et du Pas-de-Calais sont rattachés au commandement allemand de Bruxelles à partir du 15 septembre 1940. Le territoire de l'Alsace-Moselle est annexé à l'Allemagne, entraînant un recul des lignes douanières vers l'Ouest, l'exclusion des brigades afférentes et la création d'une direction régionale à Belfort à l'avenir « éphémère ». Sur la frontière italienne, la zone de contrôle est également repliée et ne se réinstalle qu'à partir de juillet 1943. Une zone réservée est créée entre la France et la Suisse, d'où le personnel des douanes est expulsé et affecté dans d'autres services²⁰⁵. Entre avril et octobre 1941, l'instauration par le commandement militaire en France d'une zone côtière interdite, allant de Dunkerque à Hendaye sur une profondeur de 50 kilomètres, s'ajoute à ce morcellement du territoire français. Les réglementations très strictes, visant à la purge des effectifs, sur le littoral Atlantique notamment, vident de sa substance le principe même des brigades des douanes. Les agents du service actif, qui n'ont plus le droit d'exercer de mission de surveillance, sont intégralement versés dans les bureaux. La direction de Bayonne, déjà fracturée en deux par la ligne de démarcation qui sépare l'inspection de Pau du reste du territoire occupé subit une nouvelle fragmentation de son territoire.

L'administration des douanes doit également s'adapter à la politique nouvelle de l'État français qui place le loyalisme des fonctionnaires au cœur de la Révolution Nationale. Les mesures d'épuration formulées se radicalisent à partir de l'année 1941. Le régime instaure également, en avril 1941, les préfectures régionales dont la mise en place induit une réadaptation des services douaniers. À ces mesures conservatrices, se superposent le

²⁰⁴ « Bilan avant une remise en route », *Annales des douanes*, n°2, 11 janvier 1945, p. 13-16.

²⁰⁵ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation pendant la seconde guerre mondiale », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 66, 2019, p. 24-25.

renouvellement des cadres de l'administration centrale. En juillet 1942, le directeur général Jules Leroi est remplacé par Théodore Bossuat, qui assure ce poste comme intérimaire jusqu'à sa titularisation en novembre 1944. Sous son patronage, le comité d'entr'aide douanière continue d'apporter un soutien moral et matériel aux agents sinistrés et leurs familles, ainsi qu'à ceux qui sont toujours prisonniers en Allemagne. Ce chapitre doit également aborder les attitudes individuelles et collectives face à l'occupant, entre collaboration et résistance, en passant par tous les stades de la compromission ou du refus. Durant toute l'Occupation, le personnel des douanes est également victime de la menace réelle que font planer les bombardements anglo-américains sur le littoral atlantique. Ils visent principalement les bases sous-marines allemands, celles de Lorient et Saint-Nazaire en particulier. Ces douaniers déjà éprouvés par les attaques successives venues des Alliés, se retrouvent enfermés dans les poches de l'Atlantique, prolongeant encore de quelques mois leur maintien sous domination allemande.

I. L'instauration de la zone côtière interdite

A. La mise en place de la zone côtière interdite sur le littoral atlantique

Au début de l'année 1941, les autorités militaires allemandes mettent en place des restrictions importantes sur le littoral français afin de préparer la construction du mur de l'Atlantique. La présence d'une population étrangère dans ces zones côtières désormais considérées sensibles est strictement réglementée. Dès le mois d'avril 1941, le commandement militaire allemand en France renforce les restrictions de circulation et crée une zone de protection pour les troupes d'occupation. La ligne est tracée entre Dunkerque et Hendaye sur une profondeur comprise entre 20 et 30 kilomètres²⁰⁶. Les personnes qui entrent illégalement

²⁰⁶ Éric Alary, *La Ligne de démarcation (1940-1944)*, Paris, Perrin, coll. Tempus, 2010, p. 40-41.

dans cette bande côtière sont soumises aux mêmes sanctions que celles qui franchissent la ligne de démarcation, soit une peine d'emprisonnement, de travaux forcés ou une condamnation à mort²⁰⁷. En juin 1941, de nouvelles limitations sont édictées concernant l'accès à la mer et les habitants français des zones côtières reçoivent de nouvelles cartes d'identité²⁰⁸. Dans l'administration des douanes, le chef de l'organisation militaire allemande en France annonce, dès le mois de janvier 1941, que les agents des brigades de surveillance devront être retirés rapidement du littoral français. La mesure s'applique aux fonctionnaires non indispensables au bon fonctionnement des bureaux, ainsi qu'à leurs fils âgés de plus de 15 ans qui sont toujours à leur charge. Leurs épouses et leurs autres enfants plus jeunes sont autorisés à demeurer à leur domicile. La prescription devant prendre effet le 15 février, l'administration centrale n'a qu'une quinzaine de jour pour collecter auprès des directions régionales les listes des employés concernés par le retrait du littoral²⁰⁹. Dans les circonscriptions maritimes, cette mesure d'exclusion entraîne des réaffectations vers d'autres services publics ou vers des services douaniers de la zone libre qui seront développés dans la partie suivante. Dans les directions régionales, les autorités allemandes imposent des contingentements précis des effectifs du service actif. Dans celle de La Rochelle par exemple, elles autorisent le maintien de 109 agents²¹⁰. Les administrateurs retirent prioritairement les agents sans distinction de résidence, d'affectation et de grade, parmi ceux dont les charges de familles sont les moins lourdes. À charge de famille égale, les choix se porteront sur les fonctionnaires les moins anciens dans l'administration.

Le commandement militaire allemand en France renforce et précise le statut de la zone côtière interdite dans une ordonnance du 20 octobre 1941. Ce texte instaure une bande littorale d'environ 50 kilomètres de profondeur le long de la Manche et l'Atlantique. La mesure comprend également toutes les îles situées au large des côtes. Les autorités allemandes n'autorisent à pénétrer dans ce périmètre que les personnes y ayant leur domicile, les travailleurs français de l'organisation Todt ainsi que le personnel ambulancier de la SNCF²¹¹. Les autorités d'occupation, renforçant les mesures du début de l'année 1941, ordonnent à l'administration des douanes de retirer un nouveau contingent d'agents des brigades au-delà

²⁰⁷ Ordonnance allemande du 28 avril 1941.

²⁰⁸ Lars Hellwinkel, « Une frontière oubliée ? La zone côtière interdite en France occupée, 1941-1944 », *op. cit.* p. 55-68.

²⁰⁹ Note du directeur général des douanes aux directeurs régionaux des frontières maritimes, 27 janvier 1941. AD44, 192 W 109.

²¹⁰ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de La Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°67, 2019, p. 36

²¹¹ Lars Hellwinkel, « Une frontière oubliée... », *op. cit.* p. 55-68.

des 50 kilomètres du littoral de la zone occupée. À partir du 1^{er} octobre 1941, tous les douaniers français ne pourront plus être employés dans d'autres branches de l'administration dans ce rayon côtier²¹². Les agents du service actif détachés dans le service du contrôle des prix doivent alors être rapidement remplacés par d'autres fonctionnaires. Depuis les premières mesures de retrait du littoral, le commandement allemand exige l'éloignement de tous les officiers des brigades. La mesure paraît inconcevable pour certaines circonscriptions maritimes car, bien que les douaniers soient désormais placés sous la responsabilité des receveurs locaux, il est nécessaire de conserver un contact avec les fonctionnaires. Les directeurs régionaux demandent à l'administration centrale ainsi qu'aux Préfets de converser sur le littoral des officiers pour assurer les contrôles des agents inférieurs, en particulier au point de vue de la tenue et de la conduite²¹³.

Dans la direction de Nantes, il n'existe pas de difficultés de cet ordre, la cité nantaise n'étant pas comprise dans la zone côtière interdite. Le maintien d'un capitaine dans cette résidence est nécessaire pour assurer la surveillance de tous les douaniers du service actif de la Loire-Inférieure, en poste comme détachés, ainsi que ceux repliés dans d'autres services publics ou en zone non occupée. À la fin de l'année 1941, l'administration centrale confirme l'importance de conserver des capitaines sur le littoral atlantique. Elle charge le directeur à Nantes de constituer dans chaque capitainerie un organisme spécialement chargé des questions concernant les douaniers qui ont dû quitter leur résidence, en particulier pour ceux qui sont détachés en zone libre. La mission principale de cette structure est de renseigner les agents et les membres de leur famille sur leur situation, les conseiller et les guider face aux difficultés qu'ils pourraient rencontrer. Le directeur nantais partage la conception de sa hiérarchie sur l'importance des fonctions attribuées aux capitaines. Ils participent activement à la vie des brigades et sont, de fait, les « tuteurs » naturels des agents du service actif²¹⁴. Ces dispositions laissent entrevoir le rôle important dont sont dotés les directions de la façade atlantique dans la gestion des agents éloignés du littoral et/ou détachés dans d'autres services. Entre 1942 et 1943, de nouvelles mesures d'expulsion sont édictées par les autorités militaires allemandes. Au printemps 1942, ces dernières transmettent au directeur à Nantes une nouvelle liste nominative de 26 douaniers qui doivent quitter la zone côtière dans les plus brefs délais. Il est majoritairement question d'agents qui avaient été affectés à la surveillance, pour le compte de

²¹² Traduction d'une note écrite le 18 août 1941 par le commandant militaire allemand en France – État-Major administratif. AD44, 1693 W 84.

²¹³ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 5 novembre 1941. AD17, 2004 W 67.

²¹⁴ Note du directeur des douanes à Nantes au capitaine à La Baule, 29 janvier 1942. AD44, 192 W 109.

la police municipale, d'installations publiques et de dépôts de marchandises. Ces fonctionnaires sont alors détachés à la surveillance de la ligne de démarcation²¹⁵.

La création de la zone côtière interdite renforce les disponibilités des agents des douanes, que l'administration centrale doit orienter vers d'autres fonctions. La surveillance de la ligne de démarcation absorbe un nombre important de douaniers exclus de la façade atlantique. Les départs vers la zone libre sont synchronisés, les fonctionnaires et leurs familles voyagent ensemble pour rejoindre leurs collègues des autres directions. Les voyageurs du sud de la Loire sont attendus à l'Hôtel des douanes de Nantes, les autres gagnent celui de Bordeaux. Durant l'été 1941, le commandant des forces militaires en France avise Jean-Pierre Ingrand, préfet délégué du ministère de l'Intérieur auprès des Allemands, que 600 douaniers retirés du littoral pourraient être affectés au service de la police comme « gendarmes auxiliaires²¹⁶ ». Cependant, durant le deuxième semestre 1941, le préfet du Loiret semble mécontent de n'avoir reçu qu'un contingent de 95 douaniers employés à la surveillance d'internement des juifs à Pithiviers et Beaune-la-Rolande. Il sollicite le renforcement de cet effectif mais le directeur général doit le limiter à 102 agents et 2 officiers²¹⁷. Le ministre des Finances lui a donné la consigne de renforcer en priorité le service du ravitaillement général et celui des Eaux et Forêts. De son côté, la direction du personnel des Eaux et Forêts n'a pourtant pas formulé de demande de renforcement précis de ces effectifs. Cette administration accepte le principe d'un détachement de 500 agents maximum²¹⁸. De nombreux douaniers contraints de quitter leur domicile s'inquiètent pour leur situation financière et matérielle. Durant l'été 1941, certains sont privés de leurs affaires personnelles car leurs bagages sont restés en attente à Nantes et doivent être réexpédiés²¹⁹. Plusieurs lettres envoyées aux directeurs régionaux mettent en évidence des agents meurtris, qui se sentent tenus en piètre estime par leur hiérarchie.

L'ordonnance d'octobre 1941 précise également que les agents du service actif admis à faire valoir leurs droits à la retraite depuis le 1^{er} septembre 1940, doivent quitter les régions littorales avant la fin du mois de septembre 1941²²⁰. Ces prescriptions s'appliquent également à leurs fils en âge de faire leur service militaire. Elles sont notifiées aux intéressés par les gendarmes locaux qui, agissant sur les ordres des préfets, se déplacent directement à leur

²¹⁵ Lettre du directeur douanes à Nantes au directeur général, 26 mai 1942. AD44, 192 W 109.

²¹⁶ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 25 août 1941. SAEF, SAEF, B-0060438.

²¹⁷ Lettre du directeur général des douanes à monsieur le préfet, délégué du ministre de l'Intérieur, 3 décembre 1941. SAEF, B-0060438.

²¹⁸ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 25 août 1941. SAEF, SAEF, B-0060438.

²¹⁹ Lettre du capitaine à Nantes au directeur des douanes à la même résidence, 9 août 1941. AD44, 192 W 2.

²²⁰ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au Préfet de la Vendée, 9 septembre 1941. AD85, 1 W 55.

domicile²²¹. Cette mesure, qui concerne les nouveaux retraités, surprend la direction générale qui n'avait pas envisagé cette possibilité. L'administration doit trouver dans l'urgence des solutions pour ces retraités, aux faibles dotations, qui ne peuvent pas prétendre aux indemnités qui seront accordées aux douaniers en activité. Elle envisage, pour les agents encore en fonction ayant reçu notification de leur mise à la retraite, de les maintenir exceptionnellement en poste. À propos des retraités définitivement rayés des cadres, le directeur général prévoit deux solutions qu'il présente au ministre des Finances en septembre 1941. La première consiste à rappeler dans l'administration ces agents pour ancienneté en vertu de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation en temps de guerre. La seconde tend à accorder à tous ces anciens fonctionnaires réfugiés de la zone interdite, pensionnés entre le 1^{er} septembre 1940 et le 30 septembre 1941, une indemnité d'un montant maximum de 300 francs²²². La mise en place de cette mesure provoque l'inquiétude et l'indignation de plusieurs fonctionnaires retraités. En septembre 1941, plusieurs anciens agents spécialisés des douanes de la direction de Bordeaux admis à la retraite depuis le 1^{er} septembre 1940 adressent une lettre à la direction générale pour l'informer sur leurs conditions [annexe n° 66]. Ils joignent à ce courrier une fiche nominative exposant leur situation particulière²²³. Le même mois, l'ancien capitaine des Sables d'Olonne écrit au ministre des Finances, par le truchement de la direction générale, pour attirer son attention sur la situation des agents retraités domiciliés dans la zone occupée du littoral français, dans la circonscription de La Rochelle en particulier. Il estime que les pensionnés ont été « chassés de chez eux comme des indésirables sous prétexte qu'ils ont appartenu à l'administration des douanes²²⁴ ». En utilisant ce terme à la signification particulière, il compare implicitement la situation de ces douaniers à celle des réfugiés. Parlant au nom de tous ces collègues, sa demande est simple : « vivre tranquille » avec leur famille.

Dans les directions du sud-ouest, Bayonne, Bordeaux et La Rochelle, les autorités allemandes acceptent finalement le maintien sur place des retraités pour cause d'invalidité ainsi que ceux admis à faire valoir leurs droits à pension en raison de leur âge. Pour les autres circonscriptions maritimes, l'administration centrale demande des précisions en urgence, qui *in fine* ne vont pas dans le sens des retraités²²⁵. Au début de l'année 1944, le directeur général des

²²¹ Extrait d'un procès-verbal de la gendarmerie Bourgneuf-en-Retz, 19 septembre 1941. AD44, 1693 W 84.

²²² Note du directeur personnel, du matériel et du contentieux au directeur général des douanes, 25 septembre 1941. SAEF, B-0060438

²²³ Lettre des douaniers de Bordeaux au directeur général des douanes, 19 septembre 1941. SAEF, B-0060438.

²²⁴ Lettre du capitaine retraité des douanes des Sables d'Olonne au ministre des Finances. 15 septembre 1941. SAEF, B-0060438

²²⁵ Note du directeur général des douanes pour la direction du personnel et du matériel, 15 octobre 1941. SAEF, B-0060438.

douanes invite les directeurs des circonscriptions maritimes de la façade atlantique à verser aux agents retraités, contraints de quitter le littoral, des secours qui restent cependant inférieurs aux débours qu'ils ont supportés. En 1945, il envisage de leur verser un nouveau subside afin de témoigner « de la sollicitude de l'administration à leur égard²²⁶ ». Il en est cependant empêché par les réductions massives de crédits engagées par le gouvernement.

B. Le rôle des douaniers stationnés dans la zone

En 1941, dès l'application des mesures de retrait des agents des brigades du littoral, la direction générale des douanes doit réorganiser profondément ses services. Ces problèmes de remaniement s'ajoutent aux difficultés de communication qui entravent le travail des directions régionales ainsi que le contrôle des brigades par les officiers. Elles touchent en priorité les petites localités et principalement les îles de l'Atlantique comme Yeu, Noirmoutier ou Ré. Dès le premier semestre de l'année 1941, les douaniers que les autorités d'occupation consentent à maintenir sur le littoral atlantique sont désormais considérés comme des auxiliaires de bureau, placés sous le contrôle du receveur local. L'administration centrale maintient tous les agents indispensables à la bonne marche des bureaux (écoreurs, plantons, visiteurs, etc.) et à la surveillance des marais salants et au contrôle des dépôts d'hydrocarbures. Dans ces missions, les fonctionnaires doivent impérativement porter l'uniforme en toute circonstance et la direction générale rappelle à la mémoire de chacun les règles de la discipline douanière notamment en termes de correction. Tous les autres services, dont la surveillance du littoral, sont absolument proscrits. En octobre 1941, la direction générale rappelle aux directeurs l'importance d'interpréter dans un sens large l'expression « opérations de bureaux » en considérant qu'elles englobent toutes les tâches qui concourent à assurer la perception de l'impôt et des taxes²²⁷. Sur la façade atlantique, ces mesures ne s'appliquent pas à la commune de Nantes, qui n'est pas comprise dans la zone interdite. En revanche à l'exception de Libourne, tous les autres ports de l'Ouest de la France sont concernés par les mesures de retrait des douaniers du littoral.

Dès le mois d'avril 1941, l'administration s'adapte aux restrictions allemandes et réorganise les services dans la brigade de La Rochelle-ligne. Le directeur régional prescrit de

²²⁶ Note du directeur général des douanes pour la direction du personnel et du matériel, 26 octobre 1945. SAEF, B-0060438.

²²⁷ Note du directeur général des douanes aux directeurs régionaux, 7 novembre 1941. AD17, 2379 W 3.

faire commencer les circulations sur les quais dès la fin du couvre-feu²²⁸. Dans la commune de Bordeaux, située à 46 kilomètres à vol d'oiseau du littoral, l'administrateur local s'alarme des décisions de repli des douaniers du cadre supérieur de sa direction. Sur les sept agents que compte cette dernière, seuls deux fonctionnaires sont autorisés à demeurer sur place. À l'automne 1941, bien que le trafic des ports de Bordeaux et de Bassens soit très réduit, des opérations y sont toujours effectuées et réclament souvent l'intervention rapide d'un chef apte à prendre sans délais toutes les décisions qui s'imposeraient. Le directeur s'inquiète également des risques en cas d'indisponibilité de l'un des agents supérieurs qui ferait fatalement obstacle à toute organisation d'un contrôle efficace des douaniers de la circonscription. De surcroît, les communications deviennent de plus en plus difficiles entre le siège bordelais et la commune de Bassens. M. Marthe adresse à l'administration centrale une requête pour maintenir à Bordeaux trois chefs divisionnaires sur les sept que comptaient ses effectifs²²⁹. La réduction du trafic sur la façade atlantique enlève au personnel des douanes maintenu en poste presque toute possibilité de manifester ses qualités. Cette situation est l'une des raisons secondaires du nombre réduit des récompenses – ainsi que des punitions – accordées en 1941 dans la direction de Nantes. La première cause reste évidemment la baisse drastique des effectifs sur le littoral²³⁰.

Les douaniers maintenus en poste sur la façade atlantique centralisent leur surveillance sur les dépôts d'hydrocarbures et d'avitaillement. Depuis les derniers mois de l'année 1940, les deux raffineries de la ville de Donges, principal centre pétrolier de l'Ouest, connaissent une chute notable de leur activité. En octobre 1941, le directeur de l'usine des consommateurs de pétrole demande à l'administration des douanes de le libérer de la charge des emplois remboursables qu'il supporte. Le directeur général des douanes estime cependant que la tâche du service de surveillance n'est pas réduite aux mêmes proportions que celles des opérations de traitement des produits bruts. Il lui paraît possible de réduire les frais de surveillance pour les deux raffineries à un emploi de receveur et un de préposé à compter du 1^{er} avril 1942²³¹. Durant le premier semestre de l'année 1942, ledit service de contrôle fonctionne dans des conditions difficiles en raison de l'occupation des usines par les autorités allemandes. Selon la hiérarchie douanière, le personnel fait preuve de « bonne volonté », d'autant qu'il est soumis à de

²²⁸ Rapport de la tournée de vérification du directeur à La Rochelle à La Rochelle-ligne, 29 avril 1941. AD17, 5 P 2804.

²²⁹ Lettre du directeur des douanes à Bordeaux au directeur général, 17 novembre 1941. SAEF, 1C-0027407 – dossier personnel d'Adolphe Sounié

²³⁰ Rapport général de la tournée de vérification du directeur des douanes à Nantes pour l'année 1941. Archives privées Jacques Péneau.

²³¹ Lettre du directeur général des douanes à la société les consommateurs de pétrole, 20 avril 1942. SAEF, 1C-0027138 – dossier personnel de Daniel Morizet.

fréquents bombardements. Le travail de ces agents donne toute satisfaction à l'administration centrale, alors qu'ils pourraient être tentés de se laisser décourager par le refus du droit à l'indemnité de bombardement par le gouvernement. Cette dernière a pourtant été attribuée à tous les ouvriers et employés de la commune de Donges²³². À partir d'avril 1942, l'accès aux bureaux des deux raffineries de pétrole est totalement interdit au personnel des douanes, à la suite d'une décision des autorités occupantes²³³. Un vérificateur est maintenu à son poste, durant le printemps 1942, le temps de liquider les affaires restant à instruire. Le 20 août 1942, l'exercice douanier dans les deux entreprises est suspendu, décision qui provoque la suppression et la réaffectation des derniers emplois du bureau de Donges. Durant l'été 1943, la nomination à Lyon du receveur principal à Saint-Nazaire soulève des difficultés de gestion. Le poste ne peut rester vacant eu égard à la persistance des opérations intéressant le régime des constructions navales et celui des admissions temporaires ainsi que les marais salants. Le directeur à Nantes envisage de nommer à ce poste le responsable de la recette de Donges, qui va se retrouver sans emploi à la suite de l'arrêt des opérations dans les deux raffineries d'hydrocarbures²³⁴.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le bureau de Tours, dépendant de la direction des douanes de Nantes, devient un véritable centre de stockage des produits pétroliers, d'où ils sont expédiés vers les dépôts secondaires situés dans l'Ouest de la France. Les opérations qui s'effectuaient à Chantenay (Loire-Inférieure) pour le compte d'entreprises nantaises sont déroutées vers le val de Loire. En 1942, le receveur local ne parvient plus à faire face à toutes ses obligations et sollicite de toute urgence un auxiliaire « intelligent », capable de l'aider dans l'accomplissement des opérations de visite et la tenue des écritures. Le directeur régional se tourne vers un préposé dont la réintégration serait impossible à Nantes en raison des interdictions édictées par les autorités allemandes²³⁵. Dans les petites localités du littoral atlantique, comme celle de Morgat (Finistère), des dépôts d'avitaillement à destination des pêcheurs sont parfois confiées à l'Inscription Maritime.

Durant la période d'occupation allemande de la façade atlantique, la réduction des effectifs des brigades et la suppression de certains bureaux rend plus pénible la surveillance des marais salants et des ateliers de salaison. Le contrôle indispensable de la perception de la taxe

²³² Tableau analytique des vérifications réalisées pendant le 1^{er} semestre 1942, par l'inspecteur principal à Saint-Nazaire. AD44, 192 W 109.

²³³ Lettre l'inspecteur principal à Saint-Nazaire au directeur des douanes à Nantes, 21 avril 1942. AD44, 192 W 3.

²³⁴ Lettre du directeur des douanes à Nantes au directeur général, 25 juillet 1943. SAEF, 1C-0027138 – dossier personnel de Daniel Morizet.

²³⁵ Lettre du directeur des douanes à Nantes au directeur général, 14 octobre 1942. SAEF, 1C-0027268 – dossier personnel de Gaston Prioult.

sur les sels contribue au maintien de plusieurs agents des brigades à leur poste. En 1942, les recettes de l'administration dans la zone guérandaise et des marais salants de la direction de Nantes, connaissent une activité normale. Cette dernière contraste avec les résultats de l'année précédente, où les mauvaises récoltes avaient entraîné une baisse sensible des dédouanements de sels. Les douaniers du service actif doivent, avec des effectifs très réduits, combattre une intense contrebande, notamment autour de la commune du Pouliguen où de nombreux enlèvements illégaux de sel se produisent à la sortie de la zone franche²³⁶. Dans la région du Croisic, le brigadier-chef doit redoubler d'ingéniosité dans la recherche et la répression de la fraude face au peu de liberté d'action laissée par les interdictions allemandes. En 1943, les salines de Guérande et de Batz n'ont rien perdu de leur ancienne activité. La situation est identique dans les marais du département de la Charente-Inférieure où la récolte de sel a été favorisée par une sécheresse persistante. Les droits de douanes, les taxes à l'importation ainsi que le droit de consommation sur les sels, collectés dans les différents bureaux de ce secteur, représentent la moitié des recettes de l'année 1943²³⁷.

C. La frontière franco-espagnole, un cas particulier

Sur la façade atlantique, la situation du département des Basses-Pyrénées depuis l'occupation allemande est particulière. L'installation des troupes dans cette partie occupée de ce territoire permet à l'Allemagne de se rapprocher des autorités espagnoles, dans l'idée de faire basculer l'Espagne dans la guerre. La commune d'Hendaye et sa gare internationale sont choisies pour accueillir l'entrevue entre le général Franco et Hitler, le 23 octobre 1940. Les autorités militaires allemandes restent cependant plus préoccupées par l'Est de l'Europe et les troupes d'occupations, notamment composées de douaniers, n'arrivent que progressivement dans la région. La ligne de démarcation, instaurée par la convention d'Armistice du 22 juin 1940, traverse et divise en deux le département des Basses-Pyrénées. Celle-ci déséquilibre encore plus un ensemble pyrénéen déjà hétérogène, à cheval sur trois régions administratives et militaires. Cette nouvelle frontière intérieure crée une fracture opposant monde libre et zone occupée²³⁸. En septembre 1940, son tracé est déterminé entre les autorités douanières

²³⁶ Tableau des vérifications de l'inspecteur principal à Saint-Nazaire (2^e semestre 1942). AD44, 192 W 109.

²³⁷ Rapport du directeur des douanes à la Rochelle au Préfet de la Charente-Inférieure, 20 décembre 1945. AD17, 2025 W 1-1102 : Conseil général. Délibérations, rapports et procès-verbaux.

²³⁸ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, Paris, Fayard, 2013, p. 13-15

occupantes et un lieutenant-colonel de la gendarmerie française, tout juste nommé à la tête du district militaire d'Oloron-Sainte-Marie. Elle coupe les principaux axes routiers et ferroviaires Pau-Bayonne-Bordeaux²³⁹. À partir du mois de juin 1940, les services douaniers de la direction de Bayonne se trouvent donc divisés en deux par cette ligne de démarcation. Son responsable est confronté à d'innombrables difficultés qui résultent à la fois de l'occupation d'une partie du département et de la présence d'une frontière intérieure. Il doit adapter sa gestion à deux régimes différents dont les consignes et l'organisation sont tout à fait différentes. Sur le gouvernement de Vichy, la surveillance douanière continue à s'exercer normalement dans la zone libre, malgré un effectif qui paraît insuffisant aux yeux de l'administration. Dans cette partie de cette circonscription, le directeur des douanes peut s'appuyer sur l'inspection principale de Pau, située de l'autre côté de la ligne de démarcation. En zone occupée, il doit se plier aux ordres des autorités militaires allemandes qui progressivement dépossèdent les douaniers de leur fonction principale de surveillance, les laissant le plus souvent désœuvrés.

Depuis l'automne 1940, le personnel des douanes situé dans la zone occupée n'est plus en droit d'assurer la surveillance de la frontière franco-espagnole, sur ordres des autorités allemandes. À partir du printemps 1941, les douaniers sont remplacés par les *Gebirgsjäger*²⁴⁰ de la *Grenzschutz*²⁴¹, qui sont répartis dans de petits postes avec un poste de commandement à Biarritz²⁴². Sur le littoral, la majorité des effectifs des brigades sont regroupés dans la commune d'Hendaye, principalement autour de sa gare internationale. Dans cette ville, ils sont durant toute la période de la guerre en contacts réguliers avec les douaniers allemands dans les salles de visite de la gare et au pont international. Le directeur régional, Gabriel Courrèges, a opéré de nombreux détachements d'agents dans des services divers et réduit les heures de service au strict minimum afin d'occuper tous les fonctionnaires de son administration. Durant l'été 1941, il n'en demeure pas moins, aux yeux des enquêteurs dépêchés par le ministre des Finances, que de nombreux douaniers se trouvent toujours entièrement « désœuvrés » depuis le début de l'occupation du département des Basses-Pyrénées²⁴³. Courrèges a pourtant dès l'origine demandé aux autorités allemandes de le laisser organiser une seconde ligne de surveillance de la frontière située suffisamment en arrière, qui viendrait doubler et appuyer la première ligne allemande. Il ne recevra jamais de réponse. Une autre difficulté soulevée par la situation

²³⁹ *Ibid.*, p. 192-193

²⁴⁰ Chasseurs de montagne formant un corps dans l'armée d'infanterie allemande.

²⁴¹ Gardes-frontières, communément appelés douaniers par les populations pyrénéennes.

²⁴² Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 482

²⁴³ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel des douanes en fonction sur la frontière des Pyrénées, 24 août 1941. SAEF, B-0053035.

d'occupation réside dans l'absence ou, à tout le moins, la rareté des contrôles effectués par les officiers et les inspecteurs sur les douaniers devenus des auxiliaires de bureau.

En zone occupée, la surveillance douanière de la frontière pyrénéenne est donc suspendue par ordre des autorités occupantes. Le retrait des fonctionnaires de l'administration des douanes semble presque décidé en août 1941. Cependant, elle s'applique à faire lever ces mesures qu'elle considère préjudiciable au point de vue de l'économie nationale. Une fraude active s'exerce toujours dans les régions frontalières sur l'exportation d'animaux et les devises monétaires. Selon le directeur général, la population frontalière se « félicite de l'inaction forcée des douaniers » depuis l'occupation allemande. Les fraudeurs n'auraient qu'une seule crainte, que ces fonctionnaires soient de nouveau autorisés à exécuter leur service²⁴⁴. Le retrait des agents du littoral oblige donc l'administration à remédier au problème de « l'oisiveté » qui règnerait dans plusieurs postes. Les deux enquêteurs détachés dans la région par le ministre des Finances estiment que si la direction générale n'est pas en mesure d'employer les agents utilement dans d'autres départements, il faudrait temporairement les mettre à la disposition d'autres administrations. Ils citent l'exemple des eaux et forêts où certaines brigades sont trop faiblement composées ou encore le contrôle des prix et les contributions indirectes²⁴⁵. Depuis l'automne 1940, de nombreux agents sont déjà employés par les municipalités et les services administratifs précités. Les détachements s'accroissent durant l'été 1941 en prévision du renforcement des mesures de retrait des douaniers du littoral.

Aux mois de juin et d'août 1941, une vingtaine d'agents sont mis à la disposition des maires de diverses communes pyrénéennes. Ils sont chargés de la surveillance des points sensibles de leurs municipalités (gazomètres, stations et transformateurs électriques...) et des travaux d'écritures (établissements des cartes de charbon et d'alimentation)²⁴⁶. Ces décisions sont conformes aux volontés du ministre des Finances, qui, dans un courrier adressé à l'amiral Darlan, évoque son désir de remettre de l'ordre dans la situation de désœuvrement vécue par de nombreux douaniers. L'oisiveté pouvant influencer « fâcheusement » sur l'attitude du personnel et provoquer des réactions hostiles au gouvernement, Bouthillier annonce diriger les agents insuffisamment occupés vers les régions et les services où le manque de personnel se fait sentir²⁴⁷. La décision du 20 octobre 1941, renforçant le statut de la zone côtière interdite, isole

²⁴⁴ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 25 août 1941. SAEF, SAEF, B-0060438.

²⁴⁵ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel des douanes en fonction sur la frontière des Pyrénées, 24 août 1941. SAEF, B-0053035.

²⁴⁶ Tableau des douaniers de la direction de Bayonne apportant leur concours à d'autres services. SAEF, B-0053035.

²⁴⁷ Lettre du ministre des finances à l'amiral de la flotte, vice-président du conseil, août 1941. SAEF, B-0053035.

le littoral basque du reste de la zone occupée, créant une nouvelle césure dans le département des Basses-Pyrénées. Du point de vue du ministère des Finances, cette décision semble pourtant plus bénéfique à l'administration des douanes dans le Pays Basque, que sur le reste du territoire atlantique. Elle contribue à dénouer la situation de désœuvrement de nombreux agents et permet de renforcer les effectifs de services publics en difficultés.

Durant l'occupation de la côte basque, la situation quant à l'effectif évolue au gré des décisions des autorités militaires allemandes. Dès les premiers mois d'occupation, celles-ci imposent des quotas parmi le personnel des douanes, comme à Bayonne, siège de la direction régionale²⁴⁸. Dans la commune de Boucau, elles autorisent le maintien de six agents pour participer aux activités de bureau. En juin 1942, un emploi devient vacant à la suite de la mort accidentelle d'un préposé. L'administration obtient la possibilité de rappeler un agent retiré du littoral et applique la règle qu'elle s'est fixée depuis plusieurs mois, favoriser les agents qui ont le plus d'enfants encore à charge²⁴⁹. Durant le mois de juin 1943, les autorités militaires allemandes imposent le retrait de six agents de la brigade d'Hendaye. La direction régionale maintient une nouvelle fois les fonctionnaires qui ont les charges de famille les plus importantes²⁵⁰. Cette décision peut être rapprochée de l'ensemble des mesures d'évacuation et de repli des populations civiles décidées de crainte d'un débarquement allié sur la côte basque. Dans la nuit de Pâques 1942 (entre le 4 et le 5 avril), des commandos britanniques et français tentent un débarquement dans l'embouchure de l'Adour pour prendre le port de Bayonne, au cours d'une opération nommée *Myrmidon*. La mission échoue finalement aux abords d'Anglet, après des retards de navigation et l'échouement de la seconde barge de débarquement, qui alerte la *Kriegsmarine*. Les commandos parviennent cependant à détruire plusieurs batteries côtières du littoral basque.

Dans la partie non occupée de la direction des douanes de Bayonne la situation administrative est bien différente. Les douaniers sont rejoints par leurs collègues afin d'assurer, avec les gendarmes et les gardes mobiles, la surveillance de la frontière de la zone libre. Durant l'été 1941, l'effectif du personnel demeure faible le long de la frontière franco-espagnole, 74 agents sont répartis dans les douze brigades des Basses-Pyrénées et 34 dans les sept postes des

²⁴⁸ Exposé du directeur des douanes à Bayonne pour la direction générale, 30 janvier 1943. SAEF, 1C-0026835 – dossier personnel de Jean Bellecave.

²⁴⁹ Lettre du directeur des douanes à Bayonne au directeur général, 5 juin 1942. AD64, 1216 W 1 – dossier personnel de Michel Marsan.

²⁵⁰ Note du directeur des douanes à Bayonne au directeur général, 1^{er} juillet 1943. SAEF, 1C-0026945 – dossier personnel de Joseph Laporte.

Hautes-Pyrénées²⁵¹. En novembre 1942, après l'entrée des troupes allemandes en zone libre et la suppression de la ligne de démarcation, ces agents subissent progressivement le même sort que leurs collègues du Pays Basque. À la suite de la création de la zone réservée le long de la frontière espagnole en février 1943, la majorité des douaniers français sont expulsés de leurs départements respectifs.

II. Cohabiter avec l'occupant et le nouveau gouvernement en place

A. La mainmise de l'occupant sur l'activité douanière

Dès leur arrivée dans les ports de la façade atlantique, les autorités militaires allemandes installent leur propre dispositif douanier appelé *Zollgrenzschutz*²⁵². Cette administration installe des postes de surveillance des côtes françaises appelés *Grenzaufsichtsstelle* [annexe n° 67], dont l'acronyme GAST figure sur les documents officiels. Ce service militaire se substitue au service actif des douanes françaises et est chargé de faire appliquer la réglementation maritime, de vérifier l'identification des navires et de leurs occupants, lesquels doivent être munis d'un *Ausweis*. La Douane allemande contrôle la circulation des embarcations, principalement celles des pêcheurs, afin d'éviter d'éventuels passages d'armes ou de personnes vers la France Libre. Les effectifs des *Grenzaufsichtsstelle* sont importants et dépassent très largement ceux des douaniers français d'avant-guerre et très certainement de tout le XX^e siècle. Dans le département du Finistère, les postes de surveillance allemands s'installent très rapidement, dès les mois de juin-juillet 1940²⁵³. À partir d'août 1940, les autorités d'occupation informent la

²⁵¹ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel de l'inspection principale des douanes de Pau, 20 août 1941. SAEF, B-0053035.

²⁵² Sur ce sujet lire : P.P., « La douane allemande (le *Zollgrenzschutz*) en France de 1940 à 1945, *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°80, juillet 2024, p. 16-26.

²⁵³ Alary Éric, *Nouvelle histoire de l'Occupation*, Paris, Perrin, 2019, p. 66

population bretonne, par voie de presse, que les ports et les plages de la zone occupée sont désormais soumis à la surveillance des garde-côtes allemands.



Figure 29 : Image de propagande allemande diffusée dans la presse bretonne en août 1940, présentant la surveillance des côtes par les Grenzaufsichtsstelle. © <https://presqu-ile-de-crozon.com/>

Cette photographie de propagande s'accompagne d'un commentaire indiquant que le rôle de l'Allemagne est de protéger la France de l'envahisseur. Les autorités d'occupation attendent alors la réciprocité de la part des Français. Sur le littoral atlantique, les douaniers de la GAST s'installent progressivement dans des bâtiments qu'ils ont réquisitionnés. Dans le port d'Audierne (Finistère), ils élisent domicile dans les locaux de la buvette Bosser avant de déménager dans un hôtel de la ville²⁵⁴. Durant l'automne 1940, la Douane allemande prend le contrôle de plusieurs divisions maritimes françaises, dont la police de la navigation du port de La Turballe (Loire-Inférieure)²⁵⁵. Les services locaux allemands de protection des frontières (*Zollgrenzschutz*) acquièrent rapidement la capacité d'exprimer leur avis sur la fermeture d'un

²⁵⁴ Jean-Jacques Doaré et Alain Le Berre, *Pointe de Cornouaille, 1940-1944*, Plouhinec, AS3P, 2006, p. 97-98.

²⁵⁵ Lettre l'inspecteur principal à Saint-Nazaire au directeur des douanes à Nantes, 24 septembre 1940. AD44, 192 W 1.

bureau de douanes français, en raison du ralentissement voire de l'absence de trafic. Les propositions de fermeture doivent être soumises au commandant militaire allemand en France. Dans le cas où la décision est validée par ce dernier, tous les agents du bureau de douanes doivent se replier. À partir d'octobre 1941, suite au renforcement du statut de la zone côtière interdite, la *Zollgrenzschutz* décide également quels agents français sont indispensables ou non aux activités du service d'un bureau des douanes, principalement pour les opérations de dédouanement²⁵⁶. En mars-avril 1941, conformément à ces prérogatives, les autorités militaires allemandes ordonnent la fermeture des bureaux de La Turballe (Loire-Inférieure), de Tréguier et des annexes de Penerf et de Port-Navalo (Morbihan). Dans le port de La Turballe, l'administration des douanes estime la situation gênante pour les usagers, principalement durant la période estivale. Les usiniers doivent se rendre à Guérande, à plus de 8 km, pour accomplir leurs opérations. En août 1941, le directeur régional à Nantes obtient de la *Feldkommandantur* départementale l'autorisation de faire revenir sur place un receveur et un préposé. Cependant l'immeuble qui abritait précédemment la recette a été immédiatement occupé par les troupes d'occupation. Le directeur local aidé par le maire de La Turballe multiplie les demandes auprès des différents organismes allemands pour obtenir l'évacuation du bâtiment. L'administration des douanes obtient finalement satisfaction en septembre 1941²⁵⁷.

Durant l'été 1940, la marine de guerre allemande la *Kriegsmarine* investit massivement les principales installations portuaires du littoral atlantique, qui revêt un intérêt stratégique d'une grande importance. En revanche, comme le démontre Lars Hellwinkel, aucune étude « n'a été effectuée, ni du côté allemand ni du côté français, sur le rôle de la Marine allemande dans la France occupée²⁵⁸. » On ne peut cependant pas nier que les côtes françaises présentent un intérêt géostratégique dans les opérations navales allemandes durant la Seconde Guerre mondiale. La littérature française a consacré plusieurs travaux à l'histoire des ports de l'Atlantique en écartant cependant l'étude des sources allemandes et en éludant le rôle des petites rades, sauf dans le cas de Saint-Malo²⁵⁹. Dès l'automne 1940, les autorités militaires allemandes donnent à la ville de Brest une importance capitale, avec comme pendant le port de Lorient pour accueillir les *U-Boote*. Le 5 septembre 1940, le commandant militaire allemand en France autorise la reprise du trafic maritime, la marine marchande de Vichy peut ainsi

²⁵⁶ Traduction d'une note écrite le 18 août 1941 par le commandant militaire allemand en France – État-Major administratif. AD44, 1693 W 84.

²⁵⁷ Rapport de la tournée de vérification du directeur des douanes à Nantes à La Turballe, 21 août 1941. Archives privées Jacques Péneau.

²⁵⁸ Lars Hellwinkel, *La base navale allemande de Brest : 1940-1944*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2022, p. 19

²⁵⁹ *Id.*

reprandre la navigation. Cependant les installations portuaires du littoral atlantique n'ont pratiquement plus d'activités depuis le début de l'occupation. Cette situation est le résultat de plusieurs facteurs ; l'arrêt du commerce sur mer, le blocus et le contrôle allemand de certains ports. Dès l'année 1941, la *Kriegsmarine* installe sur la façade atlantique des bases sous-marines bétonnées à Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice et Bordeaux. Le port de La Pallice est désormais uniquement réservé aux mouvements des navires allemands. Les troupes d'occupation n'autorisent que les transports de voyageurs et de marchandises entre le continent et l'île de Ré, sous son étroit contrôle. Durant l'Occupation, le bureau des douanes à La Pallice est replié dans le centre de La Rochelle par ordre du directeur régional²⁶⁰.

L'administration des douanes doit réorganiser ses services dans les localités situées en-dehors de la zone côtière, pour s'adapter aux prescriptions des autorités militaires allemandes. Entre 1941 et 1942, le bureau Nantes-État est presque entièrement occupé par les nombreux dédouanements de marchandises étrangères destinées à l'exécution de commandes allemandes²⁶¹. Durant l'été 1941, le directeur à Bordeaux répartit les agents de la brigade maritime de Libourne en deux groupes dont les champs d'actions sont bien déterminés. Le premier assure la garde et l'entretien des embarcations tandis que le second est chargé de la surveillance à la limite des eaux douanières. Deux matelots appartenant à ce dernier groupe gardent notamment le ponton de la Douane de nuit, soit après le début du couvre-feu. De jour, la surveillance de ce point est assurée par un roulement d'un ou plusieurs agents. L'ensemble du personnel de cette brigade assure également les corvées de nettoyage du rouf et pont de la Douane, ainsi que de leur embarcation²⁶². Enfin, les réquisitions des établissements pétroliers sur la façade atlantique par les troupes d'occupation entraînent la suppression de plusieurs emplois de douaniers. Durant l'Occupation, les directeurs de ces usines multiplient les demandes auprès de l'administration pour être libérés de leurs obligations envers la Douane. Ces requêtes sont régulièrement refusées par les directeurs régionaux qui estiment que des opérations s'opèrent toujours dans ces établissements. L'administration préfère réduire les effectifs avant d'en arriver à la suppression totale de la surveillance douanière.

Dès le début de l'occupation, les autorités militaires allemandes manifestent également leur intention, principalement dans le sud du Finistère, de disposer des épaves échouées sur les

²⁶⁰ Rapport du directeur des douanes à la Rochelle au Préfet de la Charente-Inférieure, 20 décembre 1945. AD17, 2025 W 1-1102 : Conseil général. Délibérations, rapports et procès-verbaux.

²⁶¹ Tableau analytique des vérifications réalisées pendant le 2^e semestre 1942, par l'inspecteur principal à Saint-Nazaire. AD44, 192 W 109.

²⁶² Lettre du lieutenant au Chapeau-Rouge au capitaine des douanes à Bordeaux, 14 juillet 1941. SAEF, 1C-0026429 – dossier personnel de René Bobinet.

côtes, ces dernières constituant selon elles un butin de guerre. La direction générale des douanes invite ses services à se rapprocher des *Feldkommandanturen* départementales pour trancher la question et résoudre une situation préjudiciable pour les intérêts du Trésor. L'administration ne serait plus en mesure de poursuivre les pilliers d'épaves et obtenir réparation. Les démarches restent sans réponse et les troupes d'occupation semblent finalement se désintéresser de ces prises de guerre à la fin de l'année 1940. Cependant durant les premiers mois de l'année 1941, les autorités allemandes reprennent les saisies de marchandises jetées à la côte. L'administration des douanes n'envisage donc plus un retour progressif à la réglementation du temps de paix. Elle s'interroge désormais sur l'attitude que le service doit adopter et sur la possibilité de requérir auprès des allemands le paiement des taxes et des droits afférents aux marchandises récupérées. Elle estime que le service doit continuer, autant que possible, à appliquer la réglementation en vigueur lors des découvertes réalisées par des personnes étrangères à l'armée allemande²⁶³. En avril 1942, la *Standortkommandantur* de Plozévet (Finistère) envoie un avis relatif aux épaves maritimes aux mairies dépendant de son commandement. Elle réaffirme que tous les objets trouvés sur le littoral appartiennent aux autorités allemandes et que les débris trouvés par un tiers doivent être remis immédiatement aux troupes d'occupation²⁶⁴. Le 15 juillet 1942, le commandement militaire publie finalement par voie de presse une ordonnance officielle relative aux épaves, qui doivent être immédiatement déclarées si possible au service de douane frontière (*Zollgrenzschutz*) ou au service de contrôle portuaire (*Hafenüberwachungsstelle*)²⁶⁵.

L'administration des douanes fait l'objet, comme d'autres services publics et privés français, de réquisitions de la part des autorités militaires allemandes. Dès l'automne 1940, ces dernières prennent possession de plusieurs magasins et bureaux douaniers dans le 3^e arrondissement de Nantes. Elles exigent également la cession du bâtiment du 6^e arrondissement ainsi que les clés du hangar n°1²⁶⁶. Entre 1940 et 1941, la commune de Saint-Nazaire fait partie des circonscriptions maritimes douanières qui subit le plus de réquisitions d'immeubles. En septembre 1940, l'armée allemande confisque les locaux de l'entrepôt réel affectés à l'usage de bureaux à l'administration des douanes²⁶⁷. À partir de mai 1941, l'imposante caserne est

²⁶³ Demande de renseignements sur les épaves, 18 janvier 1941. AD44, 192 W 122.

²⁶⁴ Avis aux mairies du ressort de la *Standortkommandantur* de Plozévet, 15 avril 1942 repris dans Jean-Jacques Doaré et Alain Le Berre, *Pointe de Cornouaille, 1940-1944*, Plouhinec, AS3P, 2006, p. 88.

²⁶⁵ Note à messieurs les directeurs des douanes – circonscriptions maritimes (zone occupée), 31 juillet 1942. AD44, 192 W 122.

²⁶⁶ Lettre de l'inspecteur principal des 1^e et 2^e division de Nantes au directeur régional, 24 septembre 1940. AD44, 192 W 1.

²⁶⁷ Lettre de l'inspecteur principal à Saint-Nazaire au directeur des douanes à Nantes, 10 septembre 1940. AD44, 192 W 1.

entièrement réquisitionnée par la marine allemande et l'ensemble de ses occupants doivent être évacués. La recette principale est également mise à la disposition des autorités d'occupation en vue d'une démolition. Son personnel est installé dans des locaux provisoires qui ne conviennent pas à la direction de Nantes, car trop exigus, manquant d'hygiène et situés bien trop près de la base sous-marine allemande. L'administration exprime son inquiétude face au manque de sécurité que présente cette installation située dans une zone offrant une cible probable de bombardements alliés²⁶⁸. Dans la direction de La Rochelle, l'occupation de la recette principale par les Allemands, durant trois années, entraîne d'importantes dégradations, qui sont chiffrées à plus de 30 000 francs après la libération du département²⁶⁹. Les autorités militaires multiplient également les ordres de réquisition du matériel appartenant à l'administration des douanes. Elles saisissent notamment les appareils téléphoniques placés dans les bureaux comme à Donges ou Vannes. Ce sont principalement les embarcations maritimes douanières qui les intéressent. En octobre 1940, elles réquisitionnent notamment le canot « Pierre » de la brigade de l'Ile-d'Yeu, sans fournir de documents à la direction de La Rochelle²⁷⁰. L'embarcation est finalement restituée à l'administration quelques mois plus tard, car elle ne leur est d'aucune utilité. Les douaniers subissent eux-mêmes les confiscations des autorités militaires, se retrouvant subitement congédiés de leur propre logement.

Enfin durant l'Occupation, l'administration connaît une nouvelle forme de réquisition, celle de son personnel, en particulier à la suite des actes de sabotage sur le réseau télégraphique et téléphonique. En juillet 1942, après plusieurs destructions volontaires sur l'île de Noirmoutier, les autorités militaires allemandes contraignent la population à la surveillance des installations pour une durée indéterminée. Parmi, les citoyens réquisitionnés trois douaniers, le receveur et deux de ses auxiliaires participent à cette mission. Le directeur des douanes à La Rochelle intercède auprès du préfet de Vendée pour dispenser ces agents de cette obligation et leur permettre de se consacrer pleinement à leurs fonctions. Il craint, de plus, que les douaniers ne soient soumis aux « railleries » des usagers et que des incidents regrettables ne se produisent. Au cas où il ne serait pas possible de les dispenser de ce service, le directeur demande à la municipalité de Noirmoutier de fixer les heures de surveillance, en accord avec les douaniers, pour qu'elles « gênent le moins possible l'accomplissement de leurs obligations

²⁶⁸ Rapport de la tournée de vérification du directeur des douanes à Nantes à Saint-Nazaire, 8 août 1941. Archives privées Jacques Péneau.

²⁶⁹ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 19 août 1946. AD17, 3664W1.

²⁷⁰ Relevés des embarcations affectées au service de la direction des douanes de La Rochelle à la date du 1^{er} octobre 1941. AD17, 2004 W 48.

administratives²⁷¹. » Le préfet répond qu'il lui est effectivement impossible de dispenser les douaniers de cette tâche, mais que le maire de Noirmoutier fixera bien les heures de surveillance des agents.

B. Les fonctionnaires des douanes et le régime de Vichy (1941-1944)

Durant les premiers mois du régime de Vichy, l'administration des douanes avait su freiner les ardeurs de la « juilletisation²⁷² », y compris lorsque l'épuration visait les communistes, surtout à la frontière franco-espagnole. Ses intentions officieuses étaient de ne pas désorganiser ses services, de rester maîtresse des affectations – qu'elle favorisait au relèvement des fonctions – et se montrer solidaire de ses employés. Cependant ce « réflexe de protection des siens » s'oppose aux desseins du régime de Vichy, qui engage un « tournant répressif²⁷³ » à partir de l'été 1941. Dès ses débuts, il s'appuie largement sur le corps préfectoral et accroît les pouvoirs des préfets en décembre 1940, en concentrant tout l'appareil administratif entre leurs mains. Durant les premières années du régime de Vichy, les autorités préfectorales demeurent très critiques à l'égard de la tenue de certains fonctionnaires. Au premier semestre de l'année 1941, le préfet de la Gironde considère nécessaire de rappeler aux sous-préfets, maires et chefs des administrations publiques locales la doctrine devant permettre le redressement national. Citant des paragraphes de l'allocution du maréchal Pétain du 13 août 1940, il réprimande chaque fonctionnaire ou agent du service public qui se livre encore à une activité de caractère politique, stigmatisant les « errements » qui ont eu pour le pays « des conséquences malheureuses »²⁷⁴.

En juin 1941, le préfet du Finistère remet en cause la tenue des locaux des administrations publiques de son département, après des signalements venus du gouvernement. Sa note adressée au directeur des douanes à Brest, indiquant qu'aucun relâchement ne serait désormais toléré de la part des fonctionnaires, est par ailleurs recopiée sur le registre de la

²⁷¹ Communication entre le directeur régional des douanes à La Rochelle et le préfet de la Vendée, 25-30 juillet 1942. AD85, 1 W 57.

²⁷² Ensemble des mesures d'épuration prises par le gouvernement de Vichy en juillet 1940. Repris dans Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 156-157

²⁷³ *Id.*

²⁷⁴ Lettre du préfet de la Gironde aux sous-préfets, maires et chefs d'administration, 25 mars 1941. Musée national des douanes, France, 3 B 25.

brigade de Port-Maria (Morbihan)²⁷⁵. Depuis son arrivée en novembre 1939, ce directeur régional estime d'ailleurs avoir entrepris dans ses brigades locales la restauration des principes d'autorité qui semblaient avoir été « perdus de vue ». Il s'est notamment attaché à obtenir une amélioration de la tenue qui, chez certains agents trahissait un certain laisser-aller²⁷⁶. Durant le premier semestre de l'année 1941, les préfets départementaux n'ont de cesse de marteler les mots d'ordre du gouvernement de Vichy : révolution nationale, obéissance, discipline, etc. À cet égard, les mots du préfet de la Charente-Inférieure le 8 mai 1941, sont fermes. Il constate que, malgré l'épuration administrative de juillet 1940, des fonctionnaires comme des élus continuent à agir selon les intérêts particuliers ou de ceux de quelques partisans, sans servir l'intérêt national. Le serviteur de l'État, plus que tout autre, doit servir avec zèle et loyalisme. Il termine son sermon par une formule empruntée au maréchal Pétain : « Le devoir est aujourd'hui d'obéir²⁷⁷. » En juillet 1941, en Loire-Inférieure, l'autorité préfectorale doit rappeler à l'ordre la direction régionale des douanes sur le choix des mots qu'elle emploie dans les rapports de service destinés à la *Feldkommandantur*. Aux termes « autorités d'occupation » elle doit préférer « autorités allemandes »²⁷⁸.

Dans le cadre de la « Révolution nationale », le régime de Vichy instaure le 19 avril 1941 les préfetures régionales²⁷⁹ qui doivent jouer le rôle d'intermédiaire entre le gouvernement et les départements. Leurs attributions sont précisées concrètement par des textes législatifs datés du 23 avril, pour le maintien de l'ordre et du 25 août 1941, pour la mission de coordination économique²⁸⁰. La création des postes de préfets régionaux et d'intendants économiques est complétée par une organisation régionale des administrations financières, dont les conséquences sont importantes sur les services extérieurs des douanes²⁸¹. La direction générale procède à des modifications dans les directions de Montpellier, Perpignan et Marseille ainsi que dans plusieurs circonscriptions de l'Est de la France. À compter du 1^{er} mars 1942, la direction des douanes de Perpignan devient celle de Toulouse et comprend les Pyrénées-Orientales, les départements des régions de Toulouse et de Limoges, qu'elle administrait déjà auparavant, ainsi que les Hautes-Pyrénées. En outre, en raison de la ligne de démarcation, elle

²⁷⁵ Lettre du préfet du Finistère au directeur des douanes à Brest, 4 juin 1941. Musée national des douanes, France, 3 B 32.

²⁷⁶ Lettre du directeur des douanes à Brest au directeur général, 6 février 1941. SAEF, B-0053032.

²⁷⁷ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure aux sous-préfets, maires, directeurs et chefs des administrations publiques de son département. AD17, 2379 W 3.

²⁷⁸ Lettre du Préfet de la Loire-Inférieure au directeur des douanes à Nantes, 9 juillet 1941. AD44, 192 W 2.

²⁷⁹ Durant l'été 1941, sont publiés les décrets créant les préfetures régionales de la zone occupée (Angers, Orléans, Rennes, Rouen, Poitiers, Bordeaux), de la zone interdite (Nancy, Dijon, Laon, Châlons-sur-Marne) et celle de Lille, rattachée à l'administration militaire de Bruxelles.

²⁸⁰ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français... op. cit.*, p. 243-244.

²⁸¹ Note du directeur général des douanes aux directeurs régionaux, 4 février 1942. SAEF, B-0019998/1.

prend sous sa dépendance la partie non occupée des départements des Basses-Pyrénées et des Landes. Ces circonscriptions dépendaient de la direction de Bayonne et étaient administrées depuis l'Armistice par l'inspecteur principal des douanes à Pau²⁸². À la suite du transfert de cette partie non occupée vers le siège de Toulouse, des dispositions comptables doivent être prises en relation avec la direction générale du Trésor et ses représentants départementaux, les trésoriers-payeurs généraux. Le 1^{er} avril 1942, la direction des douanes de Brest est supprimée et rattachée à la direction régionale de Rennes dont le siège est provisoirement fixé à Saint-Malo²⁸³. Grâce à une loi datée du 11 août 1941, le gouvernement de Vichy permet aux préfets régionaux de suspendre pour des motifs d'ordre public tout fonctionnaire ou agent de l'État de son « ressort territorial ». Selon Marc-Olivier Baruch, plusieurs administrations centrales, dont la Douane, refusent d'appliquer les mesures d'épuration formulées par l'autorité préfectorale pour des raisons politiques. Ses administrateurs s'efforcent même de protéger des fonctionnaires mis en cause uniquement pour leurs opinions politiques et non pour des raisons purement professionnelles. La direction générale des douanes n'hésite pas à prendre la défense d'agents accusés d'activités communistes²⁸⁴.

Durant ce tournant répressif du régime de Vichy, l'administration ne cède donc ni pour un excès d'indulgence ni à la rumeur publique, véhiculée par les enquêtes préfectorales. En ce sens, elle multiplie les enquêtes administratives à la recherche de la vérité la plus proche. Pour illustrer son propos, Marc-Olivier Baruch présente l'exemple des investigations menées, à l'automne 1941, sur un douanier vendéen interdit de passer le concours de lieutenant suite à des renseignements défavorables recueillis par le préfet régional de Poitiers²⁸⁵. L'agent en question, le brigadier Pierre Bobe, du poste de Bouin, est accusé d'être un sympathisant communiste. Il aurait tenu des propos déplacés à l'égard de l'œuvre de redressement entreprise par le gouvernement. L'enquête administrative présente le douanier comme un bon patriote, victime de propos malveillants cachant une rivalité ancienne entre la mairie et la brigade des douanes locale, mais également entre ce personnel et ceux de la commune voisine de Beauvoir. Son supérieur décrit le brigadier Bobe comme un militant syndicaliste, ce qu'il considère comme bien différent de sympathisant communiste. L'administration admet également que le fonctionnaire a eu une attitude très vive lors de son retrait du littoral sur décision des autorités allemandes, situation qu'il a très mal vécue comme un grand nombre de ses collègues. Le

²⁸² Lettre du trésorier-payeur général à Perpignan au directeur du Trésor, 1^{er} avril 1942. SAEF, B-0019998/1.

²⁸³ Lettre du directeur régional des douanes à Rennes au directeur du Trésor, 11 novembre 1942. SAEF, B-0019998/1.

²⁸⁴ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français...*, op. cit., p. 307-308

²⁸⁵ *Id.*

douanier mis en cause reçoit le soutien appuyé de son directeur régional qui laisse planer le doute sur la véracité des propos recueillis lors de l'enquête de la police locale. Selon lui, « les faits reprochés [...] en admettant qu'ils ne soient pas inexistantes, ont été démesurément grossis par la malveillance de certains²⁸⁶ ». Selon Marc-Olivier Baruch, cet épisode témoigne de la parfaite compréhension qui prévaut entre l'administration centrale et ses directions régionales.

Durant l'été 1941, le tournant répressif du régime de Vichy se traduit également par un second texte de loi daté du 11 août, portant sur les sociétés secrètes. Il ordonne la publication au *Journal officiel* des noms et rangs des dignitaires et hauts gradés de la franc-maçonnerie. Ces dernières sont dressées à partir des archives saisies aux sièges du Grand Orient et de la Grande Loge. Le second volet de cette loi permet d'exclure de la fonction publique tous les francs-maçons, qui avaient pu rester en poste en cachant leurs accointances²⁸⁷. En 1941-1942, la publication de ces dites listes fait désormais ressortir le nom de plusieurs agents ou anciens douaniers liés à la franc-maçonnerie sur la façade atlantique. Il s'agit principalement de fonctionnaires retraités depuis les années 1930 ou pour certains d'entre eux durant le régime de Vichy. Le seul agent encore en poste est Léonide Dubeaud, garde-magasin à Bordeaux dont le nom figure au *Journal officiel* du 5 septembre 1942. Il a été membre de la loge « Bélisaire » à Alger puis de « La Candeur » à Bordeaux²⁸⁸. L'administration des douanes n'engage cependant aucune mesure d'épuration à son encontre, bien au contraire, Dubeaud est décoré de la médaille douanière au mois de décembre 1942²⁸⁹.

Néanmoins, parmi la majorité du personnel des douanes l'heure n'est plus au militantisme. Durant l'été 1941, l'enquête diligentée par le ministre des Finances sur l'attitude des douaniers à la frontière pyrénéenne, à la suite de nombreuses dénonciations, fait ressortir que les préoccupations des agents sont désormais centrées autour des questions de ravitaillement et du coût de la vie. Ce rapport révèle la crise profonde du ravitaillement dans les communes de Ciboure et Hendaye. Les agents de cette brigade ont fort heureusement la possibilité de cultiver un jardin, ce qui permet d'alléger leur situation²⁹⁰. À côté de ces questions de subsistance, l'administration de douanes est également préoccupée par la situation des agents réfugiés des directions du Nord et de l'Est, qui continuent d'affluer vers la façade atlantique

²⁸⁶ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 31 octobre 1941. SAEF, 1C-0026429 – dossier personnel de Pierre Bobe

²⁸⁷ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français...*, op. cit., p. 299-302

²⁸⁸ État des fonctionnaires ou anciens fonctionnaires des douanes figurant sur les listes publiées au Journal officiel des dignitaires de la franc-maçonnerie. SAEF, B-0053034/2.

²⁸⁹ Musée national des douanes, France, 8 B 3 : Direction de Bordeaux. Médaille douanière : sommier. (1895-1962)

²⁹⁰ Rapport d'enquête sur l'attitude du personnel des douanes en fonction sur la frontière des Pyrénées, 24 août 1941. SAEF, B-0053035

après la signature de l'Armistice. Ce sont principalement des prisonniers de guerre qui rejoignent leurs familles dans leur département refuge. Les directeurs régionaux doivent organiser leur accueil, leur trouver de nouvelles affectations puis à partir d'avril 1941, prévoir leur déplacement voire leur retour dans les régions évacuées. Vis-à-vis de ces situations très précaires, la crainte de la perte de l'emploi chez un douanier, qui subvient seul aux besoins de son ménage, freine souvent le développement d'actes de désobéissance au gouvernement en place et aux autorités d'occupation.

C. Collaboration ou résistance ?

En avril 1945, les *Annales des douanes* publient dans ses colonnes la copie d'un article publié le 7 février dans *La Tribune de Genève* sur le rôle de la Douane dans la résistance à la frontière franco-suisse. Selon le journaliste, parmi les grandes administrations françaises, celle-ci occupe « incontestablement la première place ». Bien que le texte n'aborde qu'une infime partie du territoire français, le journal corporatiste estime qu'une intense « activité patriotique » a été déployée sur l'ensemble du pays par le personnel de l'administration. Cette action ne se borne d'ailleurs pas aux frontières terrestres et maritimes, mais concerne également les régions de l'intérieur²⁹¹. Les *Annales des douanes* restent cependant muettes sur la possibilité d'une collaboration d'État, de la part de la direction générale ou d'une collaboration individuelle venant du personnel. Dès la fin de l'année 1944, la presse syndicaliste douanière, qui s'est rapidement reconstituée, présente un bilan moins idyllique de la période d'occupation. Pour *L'Action douanière*, l'épuration administrative est une « nécessité vitale²⁹² » pour l'avenir du pays. Cependant les éléments « collaborationnistes », présentés nommément, à l'image du directeur régional à Montpellier, sont exposés comme des parias qui n'ont pas leur place dans la masse des résistants appartenant à l'administration des douanes. Il serait, en effet, séduisant d'essentialiser, de tirer des généralités de cas particuliers et d'ainsi présenter l'ensemble du personnel comme composé de résistants de la première heure. C'est ce que font les rares études régionales consacrées à l'histoire de l'administration des douanes pendant l'Occupation et la Libération. Ces épopées constituent assurément des récits palpitants, passionnants et qui attisent

²⁹¹ « Le rôle joué par la douane dans la résistance française », *Annales des douanes*, n°15, 15 avril 1945, p. 121-132.

²⁹² *L'Actualité douanière*, décembre 1944, p. 1-2.

la curiosité. Il existe également une volonté, tout à fait louable, de rendre hommage aux agents qui se sont engagés dans la lutte contre l'occupant, souvent au péril de leur vie. Ainsi, on découvre le rôle des douaniers dans les passages clandestins à travers la frontière pyrénéenne²⁹³, le sacrifice d'un groupe d'agents de la brigade de Maubeuge²⁹⁴, leur soutien aux maquis de la résistance²⁹⁵, etc. La direction générale des douanes, elle-même, glorifie « le sacrifice et le courage de nos héros²⁹⁶ ». Très rapidement, l'administration publie un *Livre d'or du Corps des Douanes* comme elle l'avait fait après la Grande Guerre. Elle appose de nombreuses plaques commémoratives en l'honneur de plusieurs douaniers de la direction de Charleville mais également pour Ferdinand Chabirand. Ce brigadier, de la direction de Bordeaux, est mort en déportation dans le camp de Brunswick, le 31 décembre 1944. Résistant depuis 1941, il est arrêté par la Gestapo en juin 1944 à Cognac, alors qu'il revenait d'une mission. Il semble avoir été dénoncé par un « mauvais » Français, qui sera abattu à la libération²⁹⁷. Son nom sera donné à une vedette des douanes naviguant sur la Gironde.

Pour la période de l'Occupation, il est nécessaire d'introduire de la nuance et de la complexité, comme le fait Limore Yagil dans ses travaux sur la désobéissance dans le corps des policiers et les gendarmes²⁹⁸. Il faut également nuancer les travaux de Robert Paxton, qui considère que le gouvernement de Vichy a été dans son intégralité complice du Reich et de la solution finale. De nombreux historiens contemporanéistes se sont interrogés sur les notions de collaboration et de résistance au sein des administrations et services publics de l'État français. En 1997, Marc-Olivier Baruch, alors qu'il présente ses travaux de thèse, a démontré « à quel point la revendication de servir face à l'ennemi dont se firent gloire les hauts fonctionnaires de Vichy revint trop souvent à servir l'ennemi²⁹⁹. » Néanmoins, il établit que la majorité des agents de l'État partagèrent le vœu d'une victoire alliée mais restèrent étroitement liés à leur devoir d'obéissance. Durant l'Occupation, le corps des gendarmes est confronté à ce dilemme : servir le gouvernement ou lui désobéir. En 2013, c'est la question qu'aborde Jean-François Nativité à travers ses recherches sur la frontière pyrénéenne³⁰⁰. Les comparaisons entre cette institution et

²⁹³ Anonyme, « Pyrénées sans ausweis (1940-1944) », *La vie de la douane*, n°188, p. 19-28.

²⁹⁴ J. Minon, « Maubeuge 1944 : le sacrifice d'un groupe de douaniers », *Cahiers d'histoire des douanes et droits indirects*, n° 4, janvier 1987

²⁹⁵ Arnaud Picard, « Des douaniers résistants : le maquis des Manises dans les Ardennes », AHAD, <https://histoire-de-la-douane.org/des-douaniers-resistants-le-maquis-des-manises-dans-les-ardennes/>

²⁹⁶ Anonyme, *Livre d'or du Corps des Douanes : guerre de 1939-1945*, Paris, Direction générale des Douanes, 1949, 171 p.

²⁹⁷ Service historique de la défense – Vincennes (SHD), GR 16P 115967 : Dossier de Fernand Chabirand.

²⁹⁸ Limore Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l'Occupation, 1940-1944*, Paris, Nouveau monde éditions, 2018, p. 17

²⁹⁹ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français...*, op. cit., 587 p.

³⁰⁰ Jean-François Nativité, *Servir ou désobéir ?*, Paris, Fayard, 2013, 480 p.

celle des douanes sont une nouvelle fois significatives. Comme les douaniers, les gendarmes en poste dans la région étudiée exerçaient déjà leurs fonctions durant la guerre civile espagnole. Dans les régions frontalières, ils subissent le dérèglement de leur organisation, principalement à la suite de l'installation de la ligne de démarcation. Plus récemment, Limore Yagil a choisi d'aborder cette thématique de la collaboration et la résistance à travers l'angle de la désobéissance dans le corps de policiers et des gendarmes. Ces travaux peuvent une nouvelle fois rappeler certains éléments qui sont également présents dans l'histoire du personnel des douanes.

Comme les gendarmes et les policiers, les douaniers sont historiquement formés à faire respecter la loi et, pour la grande majorité d'entre eux, tiennent en haute estime leur devoir d'obéissance. Les douaniers du service actif, baignant dans l'esprit militaire des brigades, trouvent également naturel de se mettre au service du vainqueur de Verdun. Cette caractéristique, intrinsèque à la discipline qui fait leur esprit de corps, freine souvent leur entrée dans la résistance. S'ajoute à ceci la crainte naturelle des représailles de la part du gouvernement et des troupes d'occupation. En 1944, alors que la répression allemande des actions de résistance s'intensifie, deux douaniers de la direction de Nantes, Clet Jégou et Ernest Doltaire, détachés à Lyon-Police sont arrêtés puis déportés en camp de concentration. Une nuit de juillet 1944, ils sont arrachés à leur sommeil par des représentants de la gendarmerie allemande dans la commune de Saint-André-le-Gaz (Isère)³⁰¹. Ces derniers sont entrés dans la ville pour arrêter des civils en représailles au sabotage d'un train de marchandises par les FFI. Sur ces deux agents, qui meurent en déportation, seul Jégou Clet a eu durant sa carrière une action militante, proche du parti communiste. Le brigadier Doltaire, décédé le 20 mars 1945 au camp de concentration de Neuengamme, donnera son nom à la vedette douanière de la brigade de Nantes-port. Plus encore, c'est la peur de perdre son emploi qui rend passifs les agents de la force publique comme ceux de la Douane. Sur la façade atlantique, il s'agit souvent de gabelous éloignés de leur famille restée dans la zone côtière interdite, qui doivent majoritairement assurer avec un seul revenu les dépenses de la vie courante de deux foyers³⁰².

³⁰¹ Lettre du directeur des douanes à Lyon au préfet régional à Lyon, 19 juillet 1944. Archives départementales du Rhône (AD69), 3335W10, 3335W29 : Dossier n°3067 – DOLTAIRE.

³⁰² Limore Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l'Occupation...*, op. cit., p. 12

1) La collaboration du personnel des douanes sur la façade atlantique

Dans le cadre de travaux sur l'administration des douanes, ce sont les dossiers d'épuration, établis après la libération du territoire, qui nous en apprennent le plus sur le rôle des douaniers dans la collaboration et la résistance. En juin 1940, l'armistice fait de la collaboration de l'appareil d'État un élément inévitable. Au sein de celle-ci, il existe deux formes de participation : la collaboration involontaire, à laquelle sont soumis des individus, placés dans une situation difficile et qui doivent s'en accommoder, et la collaboration volontaire. Cette dernière est menée par des personnalités véritablement séduites par l'idéologie vichyste voire nazie et qui tiennent à ce que toutes les mesures soient strictement appliquées³⁰³. Marc-Olivier Baruch a démontré que, durant l'Occupation, les administrations françaises se sont retranchées derrière l'absence de marge de manœuvre face au statut des Juifs mais qu'elles ont su la retrouver pour se défendre de l'ingérence politique³⁰⁴. Le plus haut sommet de la hiérarchie douanière, ne s'est jamais ouvertement opposé au gouvernement et a strictement fait appliquer les lois, pour protéger les intérêts du Trésor. Cependant l'administration, nous l'avons vu, a fait preuve d'une certaine liberté d'action envers les agents soupçonnés d'activités communistes ou politiques. Elle choisit de s'assurer de la véracité des faits reprochés en enquêtant elle-même et en interrogeant toutes les parties prenantes. Son objectif principal est de préserver son organisation déjà très ébranlée par les effets de l'Occupation. La direction générale veut également se montrer solidaire de son personnel en ces temps difficiles, en conservant une forme d'indépendance et d'objectivité. Elle n'a cependant pas eu la main légère lorsqu'il s'est agi de « condamner » et de sanctionner ceux qui sortaient des cadres, par leur attitude peu professionnelle ou par leurs actions de résistance.

Au sein du personnel des douanes, les formes de collaboration sont bien différentes de celles des hauts fonctionnaires de l'État présentées plus haut. Les femmes employées de l'administration, nous l'avons déjà évoqué, sont soupçonnées à tort ou à raison de collaboration horizontale avec les soldats allemands. Cette forme de grande proximité, peut également rejaillir sur l'honneur et l'intégrité d'un douanier en activité. En juillet 1945, la population de l'Ile-d'Yeu alerte le préfet de la Vendée sur l'attitude de l'une des filles du receveur local durant l'Occupation. Le directeur à La Rochelle est alors prié d'étudier si ces jugements sont

³⁰³ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français...*, op. cit., p. 367-368

³⁰⁴ *Ibid.*, 579-580.

susceptibles de nuire à la bonne exécution du service et si la jeune femme habite encore avec ses parents. L'enquête laisse entrevoir que le receveur est un « excellent patriote » dont l'attitude pendant l'occupation a été très « correcte ». La « faute » commise par sa fille de 19 ans ne l'atteint pas dans son honorabilité personnelle et il n'est plus inquiet³⁰⁵. À l'inverse, une frange minoritaire des douaniers de la façade semble avoir été véritablement séduite par la collaboration avec les autorités occupantes, y compris dans sa dimension idéologique. Les travaux de la commission d'épuration administrative dans le département de la Gironde sont éclairants sur ce point. Les interrogatoires de nombreux agents bordelais mettent en lumière les sentiments germanophiles supposés d'un vérificateur local, interné alors à Mérignac, ainsi que son esprit de collaboration « indiscutable ». Il aurait, par ailleurs, exercé une « influence néfaste » sur le directeur régional, également mis en cause après la libération. Ce fonctionnaire aurait manifesté une joie non dissimulée face aux succès allemands et aurait également souhaité l'entrée en guerre de la France contre l'Angleterre. Dans ses conclusions, la commission d'épuration des douanes indique que le vérificateur a plusieurs fois joué l'intermédiaire avec les Allemands pour permettre l'enlèvement de marchandises à leur profit et qu'il a, dans certaines occasions, agi volontairement en dépassant ses propres attributions³⁰⁶. La commission propose sa radiation des cadres de l'administration. Le directeur régional, qui s'est montré trop « zélé » face aux directives du gouvernement et qui n'a pas su faire preuve d'indépendance d'idées doit, quant à lui, être muté, car il n'a plus la confiance de ses agents³⁰⁷.

La collaboration économique et professionnelle avec l'ennemi a donc fait partie de l'histoire des douanes de la façade atlantique. Certains agents ont parfois même directement travaillé pour le compte des Allemands, à l'exemple du sous-brigadier Étienne Château-Renaud, du poste de Lorient. En février 1941, il s'est fait embaucher sous le diminutif Château dans l'entreprise allemande Carl Brandt (organisation Todt), comme manœuvre puis mécanicien. Soumis à un interrogatoire dans le courant de l'année 1941, il prétend dans un premier temps ne pas s'être livré à un travail extra-administratif, acte illégal dans la Douane. Il revient sur ses dires mais déclare qu'aucun reproche ne peut lui être adressé puisque son administration ne l'occupait pas à l'époque. La direction générale lui inflige une descente de

³⁰⁵ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 9 août 1945. AD17, 5 P 2655 – Dossier personnel de Jean Baptiste « Gaston » Many

³⁰⁶ Lettre de la commission consultative d'enquête d'épuration administrative au commissaire de la République, 19 février 1945. AD33, 57 W 6.

³⁰⁷ Lettre du vice-président du comité départemental de libération, président de la commission d'épuration des Fonctionnaires au commissaire de la République, 24 février 1945. AD33, 57 W 6.

classe avec réduction d'ancienneté de grade de 7 ans 5 mois³⁰⁸. En octobre 1946, alors qu'il espère une révision de sa sanction, le sous-brigadier considère qu'au début de l'Occupation les agents de la brigade de Lorient n'avaient aucun but défini et que le temps consacré à la Douane n'était guère prenant. Ainsi, avec plusieurs de ses collègues, il a travaillé dans une entreprise allemande, non dans le but de collaborer, mais pour se documenter sur ce qui pouvait se faire dans ce genre d'entreprise et par la même occasion augmenter le revenu familial³⁰⁹. La politique d'épuration administrative a par ailleurs pu prendre des formes de vengeance ou de revanche, volontaire ou involontaire, des agents inférieurs contre leurs supérieurs, qui viennent se mêler aux soupçons de collaboration.

2) La résistance dans le personnel des douanes

À côté de ces formes de collaboration, qui restent minoritaires, il existe également dans le personnel des douanes, une frange résistante dont l'action est protéiforme. Celle-ci s'approche grandement de la désobéissance telle qu'elle est présentée dans les travaux de Limore Yagil sur les policiers et les gendarmes sous l'Occupation³¹⁰. Dans un premier temps, elle s'est révélée être une démarche individuelle, qui s'est exprimée dans leur activité professionnelle. Le maintien de certains douaniers sur le littoral atlantique a facilité la fourniture de renseignements précieux sur les ouvrages défensifs. Dès juin 1940, l'inspecteur central à Bordeaux, membre du réseau « Vedette » a collecté des informations sur l'organisation et les défenses de la base sous-marine allemande ainsi que sur le dispositif de certains champs de mines³¹¹. Le préposé Martial Gautier de la brigade La Rochelle s'est livré à des missions analogues en Charente-Maritime³¹². En novembre 1942, il rejoint le réseau « manipule » qui le charge de diriger un groupe, de récolter des renseignements sur les actions de l'ennemi. Il surveille alors les côtes de Rochefort jusqu'à L'Aiguillon-sur-Mer (Vendée), fait des repérages sur le positionnement des blockhaus et des batteries allemandes, qu'il fait ensuite figurer sur

³⁰⁸ Lettre du directeur des douanes à Brest au directeur général, 5 juin 1941. SAEF, 1C-0026549 – dossier personnel d'Étienne Château-Renaud.

³⁰⁹ Mémoire du brigadier Château-Renaud, 29 octobre 1946. SAEF, 1C-0026549 – dossier personnel d'Étienne Château-Renaud.

³¹⁰ Limore Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l'Occupation...*, op. cit., p. 12-13

³¹¹ Note manuscrite non datée. SAEF, 1C-0027087 – dossier personnel d'Henri Mauguen.

³¹² Une loi promulguée le 4 septembre 1941, change le nom du département de la Charente-Inférieure en Charente-Maritime.

une carte³¹³. Repéré en octobre 1943, le préposé est arrêté à son domicile par l'armée d'occupation en même temps * que son collègue Poizac, accusé de détention d'armes et de résistance. Il est alors interné à la prison du Fort du Hâ (Bordeaux) puis jugé par le tribunal militaire allemand, sans avoir jamais parlé. Il est déporté dans un camp de travaux forcés en Allemagne, d'où il revient malade en avril 1945.

Comme les policiers et les gendarmes, les douaniers de la façade atlantique ont pu, grâce à leur activité professionnelle, venir en aide à des personnes, notamment lors du détachement dans les camps d'internement du Loiret. Plusieurs agents ont volontairement fermé les yeux, en permettant ainsi à des internés de s'évader, en acheminant du courrier dans l'enceinte du camp ou en délivrant des effets personnels aux familles proches des juifs. Il faut également s'interroger sur les nombreux arrêts maladies ou demandes de mise à la retraite produits par les agents nommés à la garde des camps. Certes, l'empressement des douaniers n'est pas évident pour ce genre de détachement, mais il ne faut pas y voir des actes de résistance manifeste³¹⁴. Les agents du maintien de l'ordre, décrits par Limore Yagil, ont également facilité le passage de la frontière sur la ligne de démarcation ou dans les Pyrénées. Sur ce dernier point, l'étude des archives n'a pas permis de déterminer si des douaniers basques en poste ou retraités avaient servi de passeurs durant l'Occupation. Elle est cependant attestée dans la partie non occupée de la frontière franco-espagnole³¹⁵ ainsi que sur la frontière avec la Suisse. Par exemple, sur la ligne de démarcation dans le département des Basses-Pyrénées, un préposé originaire de la brigade de Biriadou estime avoir facilité le passage en Espagne d'environ 1200 personnes, jusqu'en 1941³¹⁶.

Comme l'a démontré Limore Yagil, cette démarche individuelle conduit régulièrement à l'intégration dans un réseau de résistance dans les années 1942-1944³¹⁷. Les dossiers du comité d'épuration du service actif des douanes évoquent la présence d'un groupe de résistance dans la région bordelaise. Ce dernier aurait sollicité auprès du directeur régional, Eugène Marthe, la mise à sa disposition d'armes à feu au moment de la Libération de Bordeaux³¹⁸. Il semble que ce mouvement se soit formé de « bonne heure » durant l'Occupation et qu'il ait compté, selon des documents émanant de la direction générale, « une cinquantaine

³¹³ SHD, GR 16 P 247996 : Dossier de Martial Gautier.

³¹⁴ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de La Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *op. cit.*, p. 37.

³¹⁵ Anonyme, « Pyrénées sans ausweis (1940-1944) », *La vie de la douane*, n°188, p. 19-28.

³¹⁶ Lettre de l'adjudant Louis Guy au général de Gaulle, 1^{er} juillet 1945. SAEF, 1C-0027029 – dossier personnel de Louis Guy.

³¹⁷ Limore Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l'Occupation...*, *op. cit.*, p. 12-13

³¹⁸ Rapport du vice-président du comité départemental de Libération, président de la commission d'épuration des fonctions, 24 février 1945. AD33, 57 W 36.

d'agents³¹⁹ ». Ce groupe aurait également mis au point un projet d'action en vue de la libération de la ville de Bordeaux qui n'aboutira pas, les troupes allemandes s'étant retirées sans combat. Ses membres ont alors contribué à la sauvegarde du matériel abandonné par l'ennemi et le vérificateur des douanes, devenu lieutenant FFI, a assuré la liaison entre l'administration et l'autorité militaire.

Toutefois, durant l'occupation, il est certain que l'essentiel du personnel des douanes s'est retrouvé dans une « zone grise », adoptant une attitude attentiste. Les agents se sont contenté d'exécuter leurs ordres et leurs missions, espérant certainement la victoire alliée à partir de 1943. À partir de 1944, la résistance à l'occupation devient finalement la norme et de nombreux douaniers de la façade atlantique, quelle que soit leur affectation, s'engagent dans des groupements ou entrent dans des maquis. Après le débarquement en Normandie et la libération des villes de l'Ouest par les FFI, l'administration des douanes est mobilisée pour assurer le maintien de l'ordre avec la nouvelle autorité militaire. Les agents des deux services restés dans la poche de La Rochelle faisaient ainsi tous partie des forces de la résistance et ont pris part au désarmement des troupes d'occupation, à récupération des locaux qui abritaient des services allemands et à la répression du pillage³²⁰. En 1947, comme pour expier ses fautes, le ministère des Finances nomme à la tête de la direction générale des douanes Georges Degois. Ce grand résistant assurait sous l'Occupation la direction du service de répression des fraudes douanières (SRFD), ce qui lui permit d'exfiltrer Jean Dorval et Raymond Bizot. Il nomma ces deux douaniers, recherchés pour leur activité durant la guerre civile espagnole comme, détachés spéciaux de Gaston Cusin, en zone libre, dans une antenne lyonnaise de la SRFD créée à l'occasion. À la fin de l'année 1943, Degois est arrêté par la Gestapo à cause de son engagement dans la résistance. En 1944, il est déporté au camp de Mauthausen, d'où il sort en 1945.

³¹⁹ Lettre de la direction des douanes à Bordeaux à la direction générale, 11 janvier 1945. SAEF, 1C-0027087 – dossier personnel d'Henri Mauguen.

³²⁰ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 12 mai 1945. AD17, 2004 W 159.

III. Les conséquences de la conduite de la guerre sur les douaniers³²¹

A. Faire face aux bombardements alliés

Dans l'historiographie de la Seconde Guerre mondiale, les bombardements aériens alliés sur la France occupent une place très marginale. Au niveau national, quelques rares ouvrages sont consacrés à cette thématique³²², complétés par des travaux de chercheurs étrangers³²³ et par de nombreuses études régionales³²⁴. Selon l'historien britannique Andrew Knapp, cette situation « marginale » serait le résultat de l'inversion des valeurs où des alliés tuent des français et où le gouvernement de Vichy met tous les moyens en œuvre pour les défendre³²⁵. Cependant les bombardements alliés tiennent une place importante dans l'histoire de la bataille de l'Atlantique et celle du déroulement de la Seconde Guerre mondiale sur le territoire français. Les premières attaques aériennes touchant l'hexagone sont le résultat de la Luftwaffe lors de la campagne de France. Sur la façade atlantique, elles atteignent notamment le port de La Pallice et la ville de Bordeaux en juin 1940. Les bombardements alliés débutent dès l'année 1940 et sont le monopole de la Royal Air Force (RAF) jusqu'en 1942. Après la signature de l'armistice, les ministères de la Guerre et de l'Air britanniques approuvent les attaques contre les objectifs militaires allemands en France. Ces principes sont globalement respectés entre l'été 1940 et l'automne 1942, puis les mesures sont progressivement assouplies³²⁶. Les cibles des alliés se divisent en six catégories principales : les ports, les terrains d'aviation, les industries,

³²¹ Anne Le Suün, « Les conséquences de la conduite de la guerre sur les douaniers de la façade atlantique (1940-1945) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, p. 27-34.

³²² Eddy Florentin, *Quand les Alliés bombardaient la France, 1940-1945*, Paris, Perrin, coll. « Tempus », 2008, 648 p. ; Michèle Battesti et Patrick Facon (dir.), *Les bombardements alliés sur la France durant la Seconde Guerre mondiale : stratégies, bilans matériels et humains : journée d'études du 6 juin 2007*, Paris, Cahiers du Centre d'études d'histoire de la défense, 2009, 213 p.

³²³ Josef W. Konvitz, "Bombs, Cities, and Submarines: Allied Bombing of the French Ports, 1942-1943", *The International History Review*, vol. 14, n°1, 1992, p. 23-44 ; Claudia Baldoli et Andrew Knapp, *Forgotten Blitzes: France and Italy under Allied Air Attack, 1940-1945*, Londres, Continuum, 2012, 226 p. ; Andrew Knapp, *Les Français sous les bombes alliées, 1940-1945*, Paris, Tallandier, 2014, 592 p.

³²⁴ Marie-Anne Bouchet-Roy, *Bombardement et libération de la poche de Royan : 12 septembre 1944-17 avril 1945*, Vaux-sur-Mer, Bonne Anse, 2005, 67 p.

³²⁵ Andrew Knapp, *Les Français sous les bombes alliées*, op. cit., p. 26-27

³²⁶ *Ibid.*, p. 65-66

les sites des armes « V », le réseau ferroviaire et celles liées aux opérations terrestres. Au sujet des ports, le *Bomber Command* se concentre dans un premier temps sur ceux de la Manche, en France comme en Belgique, où se massent les péniches allemandes en vue d'une invasion de la Grande-Bretagne et quelques navires de la marine marchande. L'attention de la RAF est ensuite focalisée sur les navires de guerre allemands stationnés dans le port de Brest, sur les bases sous-marines puis à partir de 1944, sur les poches allemandes en France. Les villes du littoral, cibles de premier choix des alliés, souffrent énormément de ces pluies de feu et d'acier.

1) Les ports de l'Atlantique cibles des bombardements alliés.

Durant toute l'Occupation, les ports français sont les objectifs premiers de la RAF. Ces rades constituent généralement des cibles plus facilement repérables, ce qui n'écarte pas les erreurs d'appréciation³²⁷. Dès la mi-août 1940, la *Kriegsmarine* investit les ports de Brest, La Pallice et Lorient, pour y installer ses sous-marins et les mettre à l'abri. Ce dernier port breton devient, dès l'été 1940, le but principal des bombardements britanniques. L'amiral Dönitz a installé à Kéroman un repaire pour les *U-Boote* qui livrent bataille dans l'Atlantique³²⁸. Lorient est alors attaqué par des raids nocturnes entre les mois de septembre et de décembre 1941. Les sous-marins allemands arrivent ensuite rapidement dans les ports de Saint-Nazaire et de Bordeaux, commune qui accueille également une flotte italienne. Dès septembre 1940, les gérants pétroliers de la société nazairienne Péchelbrom Ouest mettent en place une brèche dans le mur leur usine en vue de l'évacuation rapide de son personnel en prévision d'éventuels bombardements. Cette mesure est communiquée à la direction régionale douanes à Nantes, afin que les agents qui y exercent des missions de surveillance, soient avertis des consignes de mise à l'abri³²⁹. À la fin de l'année 1940 mais surtout durant l'année 1941, les autorités d'occupation procèdent à la construction d'alvéoles bétonnées dans ces cinq ports de l'Atlantique. Plusieurs responsables militaires de la RAF soulèvent rapidement l'idée d'attaquer ces bases sous-marines pendant qu'elles sont encore en construction. Cependant, durant l'automne 1941, le

³²⁷ *Ibid.*, p. 73

³²⁸ Roger Huguen, « La stratégie du *Bomber Command* et ses applications en Bretagne (1940-1944) », dans Jacqueline Sainclivier et Christian Bougeard (dir.), *La résistance et les français. Enjeux stratégiques et environnement social*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1995, p. 41-51

³²⁹ Lettre de l'inspecteur principal à Saint-Nazaire au directeur des douanes à Nantes, 6 septembre 1940. AD44, 192 W 1.

Bomber Command est déjà accaparé par les efforts déployés contre la flotte militaire allemande stationnée à Brest.

Ce contexte n'empêche pas l'organisation de plusieurs raids nocturnes isolés sur la façade atlantique. Ainsi, dans la nuit du 8 au 9 décembre 1940, le département de la Gironde est attaqué par des bombardiers anglais, qui visent *Betasom*, la base sous-marine italienne de Bordeaux. Ce raid provoque la mort de 16 mots et faits de nombreux blessés, dont des douaniers, ainsi que des dégâts impressionnants notamment sur les installations de l'administration. Une bombe de gros calibre tombe sur la place de la Bourse à dix mètres de la façade de l'Hôtel des douanes. La déflagration brise l'ensemble des ouvertures du corps de garde. Le sous-patron présent dans le bâtiment au moment de l'attaque est violemment projeté à terre et reçoit de nombreux éclats de verre, dont l'un qui l'atteint à l'œil et le blesse très gravement³³⁰. L'alerte est donnée très rapidement dans le personnel, plusieurs agents se rendent alors dans les combles du bâtiment, pour prévenir tout risque d'incendie. Ces destructions importantes de l'Hôtel des douanes entraînent des travaux de réfection supervisés par l'architecte en chef des monuments historiques. Elles provoquent également le départ des services et du personnel de la direction repliée de Strasbourg, vers un autre immeuble³³¹. Les douaniers en mission de surveillance de nuit tentent avec difficultés de se mettre à l'abri. Un préposé de service sur les quais est grièvement blessé par l'explosion d'une bombe alors qu'il tentait de se replier en direction du poste du Transbordeur. Celle-ci lui sectionne l'oreille et lui cause des blessures multiples³³². Durant les jours suivant l'attaque aérienne, les douaniers bordelais parviennent à assurer leur travail malgré les dégâts importants qui rendent rendu inexploitable le corps de garde, le poste téléphonique et le bureau de la capitainerie, tous situés sur la place de la Bourse.

À partir de mars 1941, le ministère de l'Air suivant les directives du Premier ministre, donne comme priorité absolue le bombardement des cibles impliquées dans la bataille de l'Atlantique. Ces mesures visent principalement les bases sous-marines de Lorient et Saint-Nazaire, la base aérienne de Bordeaux-Mérignac et les sites de constructions des sous-marins³³³. En mars-avril 1941, le port de Lorient est une nouvelle fois bombardé par l'aviation britannique, qui pilonne les installations allemandes de Kéroman. La violence de

³³⁰ Extrait du procès-verbal d'accident de service, 9 décembre 1940. SAEF, 1C-0026925 – dossier personnel de Guillaume Lacoste.

³³¹ Rapport du directeur des douanes à Bordeaux au directeur général, 7 janvier 1941. SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel de Joseph Marthe.

³³² *Id.*

³³³ Roger Huguen, « La stratégie du *Bomber Command* et ses applications en Bretagne (1940-1944) », *op. cit.*, p. 41-51

l'attaque entraîne le déplacement du directeur général des douanes, Jules Leroi, le 25 avril 1941. Il souhaite se rendre compte par lui-même de l'importance des destructions, de la situation et des besoins des agents du littoral breton et leur apporter un « témoignage concret de l'estime et de la bienveillante sollicitude de l'Autorité supérieure³³⁴. » Accueilli par le directeur régional à Brest, l'inspecteur principal dirigeant le service départemental du contrôle des prix et inspecteur principal intérimaire à Lorient, Leroi visite successivement les installations douanières du port puis celles de Kéroman. Il rencontre individuellement les fonctionnaires des bureaux et prononce une courte allocution devant les agents des brigades rassemblés en tenue civile. Le directeur général clôt la cérémonie par une minute de recueillement en l'honneur de tous les fonctionnaires des douanes sont tombés au champ d'honneur. Il prend ensuite la route de Quimper puis de l'hôtel des douanes de Brest, où il réitère les marques de soutien au personnel qui a été éprouvé par les bombardements lors du week-end de Pâques 1941. Il s'agit de l'un de bombardement les plus meurtrier qu'a connu la ville de Brest³³⁵. Avant son départ, Jules Leroi remet la médaille des douanes, à titre exceptionnel, à deux agents les méritants, dont le chef de poste Yves Royant pour son sang-froid dans l'attaque de la nuit du 14 au 15 avril 1941³³⁶. Le personnel en poste dans le port de Brest reçoit une nouvelle fois le soutien moral de l'administration centrale après les bombardements des 5 et 7 juillet 1941³³⁷. Durant l'automne et l'hiver 1941, l'agglomération nazairienne est également touchée par de nombreux bombardements de la RAF, qui appliquent une méthode identique à celle pratiquée sur la ville de Lorient. Ces raids aériens provoquent des dégâts importants dans les deux usines situées dans le périmètre de surveillance du bureau de Donges-Raffinerie.

Durant ces différents bombardements, l'organisation de la défense passive joue un rôle déterminant. Dans le port de Bordeaux, elle implique également les douaniers, provoquant par ailleurs des débats après la libération lors de l'épuration administrative. En mars 1941, le directeur régional à Bordeaux est contraint d'organiser un service dit « incendie » dans les hangars, sur ordres du commandant de la marine allemande³³⁸. La consigne principale est de lutter contre les feux qui pourraient être provoqués par les bombardements³³⁹. Un contingent d'une cinquantaine d'agents, tous munis de masques à gaz, est alors désigné pour assurer cette

³³⁴ *Annales des douanes*, n°22, 29 mai 1941, p. 353-354.

³³⁵ Eddy Florentin, *Quand les Alliés bombardaient la France, 1940-1945*, *op. cit.*, p. 45-46.

³³⁶ *Annales des douanes*, n°22, 29 mai 1941, p. 353-354.

³³⁷ Lettre du chef des bureaux de la direction de Brest au directeur général des douanes, 17 juillet 1941. SAEF, 1C-0026817 – dossier personnel de Charles Guillou.

³³⁸ Lettre du directeur des douanes à Bordeaux au directeur général, 6 mars 1945. SAEF, B-0053037.

³³⁹ Consignes reprises dans le dossier d'épuration administrative du directeur régional à Bordeaux. SAEF, B-0053040.

mission pour une durée indéterminée. Une mention dans ces instructions va susciter la controverse : aucun douanier n'a le droit d'abandonner les lieux même en cas alertes et d'attaques. Cette situation de péril va provoquer l'indignation d'un agent spécialisé, que le bureau de la direction régional cherche à rassurer. En 1944-1945, l'acte de ce fonctionnaire sera considéré comme la concrétisation du « premier geste public de résistance à l'ennemi³⁴⁰ » par la commission d'épuration du service actif des douanes. Le comité d'épuration des fonctionnaires ne retiendra cependant pas ces faits à l'encontre du directeur régional, considérant qu'il a tout essayé pour faire lever la garde des douaniers, lorsque les hangars sont devenus vides.

Durant l'année 1942, alors que les combats font rage dans l'océan Atlantique, la force aérienne américaine rallie la RAF dans les bombardements des bases et des ateliers sous-marins sur le littoral français. Durant le dernier trimestre 1942, les ports de l'Atlantique sont attaqués par l'Air Force, dont on espère une plus grande précision d'action par rapport au *Bomber Command*. La bataille de l'Atlantique semblant basculer en faveur des *U-boote* allemands, les britanniques concentrent leurs forces vers la destruction des installations de la *Kriegsmarine*. Cette dernière avait bénéficié d'une certaine tranquillité durant l'hiver 1941-1942, qui lui avait permis de construire des alvéoles qui se montreront pratiquement indestructibles³⁴¹. Le 4 novembre 1942, est créé sous la contrainte un comité britannique anti-sous-marins, présidé par le Premier ministre. Sa fondation intervient à un moment de la Seconde Guerre mondiale, quatre jours avant le début de l'opération Torch, le débarquement des alliés en Afrique du Nord. Au sein de comité, la question des bombardements des installations portuaires de la façade atlantique sont évoqués à plusieurs reprises durant les dernières semaines de l'année 1942. Les britanniques estiment désormais que les attaques de villes entières, comme Lorient et Saint-Nazaire vont permettre de mettre fin aux opérations des sous-marins allemands. Dès le 9 novembre 1942, l'aviation américaine cible le port de la Basse-Loire et les chantiers navals de Penhoët. Ce raid entraîne la mort d'une centaine d'élève de l'école d'apprentissage, pris au piège, et fait des centaines de blessés.

³⁴⁰ Rapport de la commission d'épuration du service actif des douanes sur les faits reprochés au directeur régional à Bordeaux, 6 février 1945. SAEF, B-0053040.

³⁴¹ Andrew Knapp, *Les Français sous les bombes alliées*, op. cit., p. 80-81



Figure 30 : Une automobile projetée à 14 mètres de hauteur sur le toit de la caserne des douanes par l'explosion d'une bombe lors d'un bombardement en novembre 1942. Photographe : Édouard Bourgueil. © Saint-Nazaire Agglomération Tourisme – Écomusée. Fonds Bourgueil.

Cette photographie, prise après le bombardement, témoigne de la violence de cette attaque de novembre 1942. Une automobile est projetée à 14 mètres de hauteur sur le toit de la caserne des douanes. À partir de 1943, les bases installées sur la côte atlantique, principalement bretonne, deviennent des cibles de bombardements anglo-américains considérables. Entre janvier et mai 1943, les conséquences le personnel et les implantations de l'administration des douanes à la Lorient sont sensibles. Durant le mois de janvier, la caserne de Kéroman est menacée à plusieurs reprises de destruction suite aux incendies et elle sauvée des flammes grâce

au dévouement de plusieurs douaniers, retraités et de quelques épouses. Ce sacrifice se révèle finalement vain, car le bâtiment est atteint par souffle d'une « grosse bombe », qui abat toutes les ouvertures, entre les 5 et 6 février 1943. Cette même nuit, le bureau puis l'entrepôt réel, le lendemain, sont entièrement détruits par le feu³⁴². La direction générale des douanes loue le sang-froid des douaniers durant ces différentes attaques. Les agents redoublent d'efforts pour aider leurs voisins, éteindre les nombreux foyers d'incendie et mettre à l'abri le matériel appartenant à l'État (archives, véhicules, etc.).

Les bombardements alliés visent également la base sous-marine de Saint-Nazaire. En mars 1942, l'immeuble servant de bureau est presque entièrement détruit, les agents parviennent à en extraire les archives et le matériel. En septembre 1943, Nantes et son agglomération sont la cible d'attaques particulièrement meurtrières. Durant ces semaines tragiques, le directeur régional organise et dirige l'évacuation des mobiliers et des archives de son administration, qu'il peut ainsi préserver des flammes. Avec l'appui de son épouse, il assure également l'hébergement et la subsistance de ses subordonnés à l'extérieur de la ville³⁴³. L'hôtel des douanes situé quai de la Fosse, déjà fragilisé par l'exposition de cartouches de cheddites en juin 1942, doit être évacué suite au bombardement du 23 septembre. Les installations situées sur les quais de la Loire doivent également être abandonnées et la caserne est presque totalement détruite. Les services de la direction sont transférés au manoir de la Bégraisière à Saint-Herblain, où les agents rester sans abri viennent se réfugier³⁴⁴. À la fin du mois de septembre 1943, le directeur général des douanes confie à son administrateur la mission de se rendre dans la circonscription de Nantes pour se rendre compte des dégâts et apporter du soutien aux nombreux sinistrés complets³⁴⁵. Les bombardements alliés de l'année 1943, conduisent à la destruction quasi-totale du centre de Nantes mais surtout des villes de Lorient et de Saint-Nazaire et provoquant l'évacuation de toute sa population civile.

³⁴² Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 2 mars 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

³⁴³ Lettre de félicitations du ministre des Finances au directeur des douanes à Nantes, 27 octobre 1943. SAEF, 1C-0026840 – dossier personnel de Pierre Guillebot.

³⁴⁴ *Annales des douanes*, n°39, 14 octobre 1943, p. 296.

³⁴⁵ *Id.*

2) L'évacuation du littoral atlantique

Entre la fin de l'année 1941 et l'été 1942, le gouvernement de Vichy réfléchit à des dispositions pour évacuer les populations civiles dites à « risques » (femmes enceintes, enfants, etc.) puis « inutiles » des départements côtiers. Après les premiers bombardements de l'année 1943, Jean-Pierre Ingrand, représentant du ministre de l'Intérieur, promulgue une circulaire comportant des mesures incitatives, visant notamment à l'éloignement définitif de la population grâce notamment à l'actualisation du tableau des départements de correspondance³⁴⁶. Les ports de l'Atlantique sont également l'objet de mesures d'évacuation « à froid³⁴⁷ ». Au printemps 1943, en prévision des bombardements qui s'annoncent violents sur La Pallice, des prescriptions sont édictées par les autorités d'occupation. L'administration des douanes recommande alors à son directeur régional de mettre à l'abri dans une localité plus éloignée que possible de la cote les archives de la direction dont la conservation est indispensable pour la garantie des intérêts du Trésor. Ce dernier choisit alors la ville de Niort qui paraît réunir de nombreux avantages notamment celui d'être placée au centre géographique de la circonscription³⁴⁸.

Dans la foulée des bombardements massifs, le gouvernement de Vichy doit organiser des exodes plus précipités notamment pour les communes de Lorient et Saint-Nazaire. En février 1943, l'autorité préfectorale du Morbihan décrète l'évacuation totale de la ville de Lorient ainsi que des huit communes environnantes. Le directeur des douanes à Rennes prend alors la décision de transférer à Quimper, l'inspection divisionnaire qu'elle dans le corps de garde. La recette est délocalisée dans le bureau annexe d'Auray et les agents des brigades sont répartis entre les communes de Concarneau, Auray et Vannes. Les archives du bureau de Kéroman et celles de la capitainerie et du corps de garde de Lorient sont transférées à Keryado (Morbihan). Le matériel du corps de garde d'Hennebont est envoyé vers le port d'Auray tout comme ceux des bureaux et corps de garde de la circonscription, à l'exception des meubles reconnus trop vétustes³⁴⁹. La situation du personnel évacué reste cependant très précaire, à l'image de plainte adressée par un préposé et sa famille au directeur régional des douanes.

³⁴⁶ Andrew Knapp, *Les Français sous les bombes alliées*, op. cit., p.280.Less

³⁴⁷ *Ibid.*, p. 287-288

³⁴⁸ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 2 avril 1943. AD17, 2004 W 159.

³⁴⁹ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 2 mars 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

L'administration est par ailleurs sensible à cette requête considérant que ces conditions d'existence sont « inadmissibles » et demande à ce que le préfet du Finistère procède à l'amélioration immédiate de sa situation³⁵⁰.

La commune de Saint-Nazaire fait elle aussi l'objet d'un plan d'évacuation. À partir de 1943, la population est dirigée. Après les bombardements de février et mars 1943, les services de la direction de Nantes considèrent la ville comme une « zone de guerre » d'où toute vie économique « est bannie progressivement »³⁵¹. Le directeur général prescrit à l'administrateur à Nantes de se rapprocher du préfet régional en vue déterminer d'un commun accord dans quelles conditions le service local pourrait être replié sur une ville voisine³⁵². L'administration insiste également sur la nécessité de regrouper tous les agents afin qu'ils rejoignent leur localité de repli. Les services de la comptabilité, de la recette et du contentieux ainsi que le matériel et les archives, sont repliés dans des conditions pénibles et grâce à des moyens de fortune dans la caserne de La Baule. Le repliement des employés est rendu difficile par la pénurie des transports. L'inspecteur divisionnaire, qui cumule également la fonction de receveur, s'est attaché dès le début des bombardements à mettre à l'abri ses subordonnés et leurs familles. À la demande du préfet, qui déclare se conformer aux ordres du gouvernement, le directeur régional a maintenu sur place un agent service sédentaire et un du service actif³⁵³. Des mesures sont également prises pour procéder au repliement du personnel habitants à Donges et à Cordemais. La décision d'évacuer la totalité de la population civile des zones à risques prise par le gouvernement de Vichy fut finalement juste. Les bombardements alliés se poursuivent en effet durant l'année 1944 et se concentrent après le débarquement sur les poches de l'Atlantique.

B. Les douaniers dans les poches allemandes

Le 6 juin 1944, dans le cadre de l'opération *Orverlord*, les Alliés débarquent en Normandie, ouvrant une page essentielle de la Seconde Guerre mondiale et le début de la libération de la France. La Bretagne et ses ports tournés vers l'Atlantique, figurent dans le viseur

³⁵⁰ Lettre du directeur des douanes intérimaire au directeur à Rennes, 8 juillet 1943. SAEF, 1C-0026843 – dossier personnel de Charles Guillou.

³⁵¹ Note administrative à la suite des bombardements de Saint-Nazaire, 9 avril 1943. AD44, 1007 W 48.

³⁵² Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 1^{er} mars 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

³⁵³ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 9 mars 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

des troupes militaires comme région stratégique à conquérir très rapidement. L'armée américaine est chargée de prendre le Cotentin, la ville de Cherbourg, et de poursuivre leur avancée vers l'Ouest. Après la percée d'Avranches, elle pénètre en Bretagne et libère les premières villes. Le 3 août 1944, les FTP-FFI recevant parfaitement le message diffusé à la BBC (« Le chapeau de Napoléon est-il toujours à Perros-Guirec ? ») donnent l'ordre d'insurrection générale³⁵⁴. Au cours des nombreux combats, dont sont le théâtre, les départements bretons, notamment aux portes de Brest, les victimes sont nombreuses et les destructions matérielles impressionnantes. La libération de la Bretagne est relativement rapide, laissant espérer aux habitants de Lorient et de Saint-Nazaire, une résolution aussi heureuse. Cependant à partir d'août-septembre 1944, des poches de résistances se forment autour des forteresses allemandes (*Festungen*) de Dunkerque, Lorient, Saint-Nazaire, La Rochelle et la pointe de Grave. La conquête des ports de l'Atlantique ne fait cependant pas partie de la feuille de route des Alliés qui se concentrent rapidement sur la libération des points opérationnels qui serviront à faciliter les déroulements des opérations contre l'Allemagne. Ce sont principalement les troupes militaires françaises qui se positionnent sur le « front des oubliés », où une guerre de siège se met progressivement en place. La mémoire de la libération semble avoir occulté la vaste histoire des poches de l'Atlantique. Ces dernières années, deux ouvrages publiés presque concomitamment ont renouvelé les apports de la recherche sur en proposant une étude globale³⁵⁵. L'un d'eux reprend d'ailleurs les actes du premier colloque organisé en 2015 proposant une histoire totale à l'occasion du 70^e anniversaire de la libération de la poche de Saint-Nazaire. Chaque poche a par ailleurs fait l'objet de nombreux travaux d'érudits et d'historiens locaux³⁵⁶.

Le front de l'Atlantique devient un enjeu national pour le nouveau gouvernement du GPRF et son président le général de Gaulle, notamment à propos de la remise en service des ports et le ravitaillement de la population. Dans cette perspective, il se rend le 17 septembre à Bordeaux, où l'autorité a été rapidement rétablie par le nouveau commissaire de la République,

³⁵⁴ Christian Bougeard, « La libération de la Bretagne. Plans, moyens, résultats (été 1944) », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945 : le dernier acte de la Seconde Guerre mondiale en France*, Rennes, France, Presses Universitaires de Rennes, 2019, p. 21-34.

³⁵⁵ Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, op. cit., 323 p. ; Stéphane Simmonet, *Les Poches de l'Atlantique. Janvier 1944-mai 1945. Les batailles oubliées de la Libération*, Paris, Tallandier, 2019, 317 p.

³⁵⁶ Citons parmi-eux quelques exemples : Christiane Gachignard, *La Rochelle « poche de l'Atlantique » (août 1944-mai 1945)*, Lagord (Charente-Maritime), Gotac Presse, 1994, 127 p. ; Janine et Yves Pilven-Le Sévellec, *Les délaissés de la Libération : la vie de tous les jours dans la Poche de Saint-Nazaire, août 1944-11 mai 1945*, Nantes, Ouest Éd, 1995, 167 p. ; Daniel Sicard, *La Poche de Saint-Nazaire*, Nantes Éditions Siloë, 2005, 95 p. ; Dominique Lormier, *Les poches de l'Atlantique, Médoc, Royan-île d'Oléron, Saint-Paul*, Lucien Souny Éd, 2008, 194 p. ; Stéphane Weiss, *Avec les combattants des fronts de l'Atlantique : poches du Médoc et de Charente-Maritime 1944-1945*, La crèche, La Geste, 2021, 335 p.

Gaston Cusin. Cependant son port est entièrement bloqué par la présence de la poche du Médoc, contrôlée par les allemands. Charles de Gaulle organise alors la réduction militaire des points de résistance allemands de Royan et la Pointe de Grave pour dégager la rade de Bordeaux et relancer le ravitaillement³⁵⁷. Plus généralement, le GPRF en mobilisant ses forces militaires sur le front de l'Atlantique, cherche également à obtenir une victoire décisive et symbolique dans le contexte d'une France libérée par les Alliés³⁵⁸. À partir de l'automne 1944, la population civile, dont font partie les douaniers et leurs familles, se retrouve enfermée à l'intérieur des poches de la côte Atlantique. Dès le début de l'année 1943, ce personnel avait quitté précipitamment la commune de Lorient, il se retrouve alors dans la zone libérée du littoral breton. La situation est différente pour les autres fonctionnaires des douanes et leurs proches.

À Saint-Nazaire, l'administration avait déjà pris la décision d'évacuer ses employés vers la Brière et la presqu'île guérandaise en 1943. Dès juillet 1944, les relations sont rompues entre la direction de Nantes, située en zone libérée, et les services repliés à La Baule encore sous domination allemande³⁵⁹. En septembre 1944, il se retrouvent malheureusement empochés en même temps que leurs autres collègues de la région nazairienne. La vie quotidienne devient rapidement insupportable pour la population qui connaît des difficultés d'alimentation. À l'automne 1944, un accord intervient entre les autorités alliées et l'État-major allemand pour évacuer « les bouches inutiles³⁶⁰ » en-dehors de la poche la plus importante en termes de superficie. Les allemands acceptent alors le principe d'une sortie de trains de réfugiés et de l'entrée de wagons de ravitaillement pour les civils, qui comprennent en sus des vivres du charbon en prévision de l'hiver à venir. Le premier convoi qui quitte la région de Saint-Nazaire comprend notamment des douaniers un contrôleur-rédacteur réfugié à La Baule, accompagné de sa famille ainsi qu'un agent malade en congé³⁶¹. Au même moment, autour du bureau de La Turballe, le receveur et lieutenant FFI, Armand Le Ridant participe à l'organisation de la résistance. Connaissant parfaitement la région, il fournit dès les premières heures de l'occupation des renseignements utiles d'ordre militaire. Après le débarquement en Normandie, il dresse la liste des obstacles à renverser dans le cas d'une attaque de la poche de Saint-Nazaire, qui n'aura finalement pas lieu. Il se porte également volontaire à la libération pour servir de

³⁵⁷ Christine Levisse-Touzé, « Le général de Gaulle et le front de l'Atlantique et de la mer du Nord », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, op. cit., p. 95-103.

³⁵⁸ Stéphane Simmonet, *Les Poches de l'Atlantique...* op. cit., p. 291-292.

³⁵⁹ Rapport général de la tournée de vérification du directeur des douanes à Nantes pour l'année 1944. Archives privées Jacques Péneau.

³⁶⁰ Daniel Sicard, « Le quotidien des civils empochés de la région de Saint-Nazaire », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, op. cit., p.125-141.

³⁶¹ Exposé sommaire du directeur des douanes à Nantes au directeur général, 6 octobre 1944. SAEF, 1C-0027001 – dossier personnel d'Henri Le Roux.

guide aux chars d'assaut, alors qu'il est âgé d'une cinquantaine d'années³⁶². La poche de Saint-Nazaire est la dernière à être libérée, quelques heures après celle de Lorient. L'acte de reddition est signé le 8 mai 1945 à Cordemais.

L'histoire du front de l'Atlantique est aussi singulière par la variation des situations qui sont propre à chaque poche. À La Rochelle-La Pallice, le directeur régional empoché se trouve dans une situation particulière. Il est isolé de la plupart de services se trouvant dans la poche de Royan et dans le département de la Vendée, qui est officiellement libéré le 17 septembre 1944. Il se trouve dans une situation inédite ; faire respecter les lois de l'État Français pour sous domination allemande et mettre en place, dans le reste la circonscription, l'Ordonnance du 9 août 1944 rétablissant la légalité républicaine. Durant cette période, le directeur régional, radicalement isolé, connaît très mal la situation de son service à l'extérieur de la poche de La Rochelle³⁶³. Il ne peut officiellement rappeler le capitaine aux Sables d'Olonne, détaché à la ligne de démarcation à Limoges, qui manque à la brigade. De surcroît, la correspondance postale est victime de difficultés d'acheminement. Il a donné l'ordre à l'administration centrale et aux autorités préfectorales d'acheminer le courrier vers l'échelon de Niort. En janvier 1945, le préfet de la Charente-Maritime, prend la décision en raison des difficultés de communications avec partie libérée du département, de créer un « service des informations administratives ». Il compile alors l'ensemble des textes officiels grâce au dépouillement méthode du *Journal Officiel*³⁶⁴. L'exécution des services douaniers est perturbée à l'intérieur des poches de La Rochelle-La Pallice et de Royan et de la Pointe de Grave. Cette dernière est par ailleurs constituée de deux zones, la première qui s'étend de la rive gauche de la Seudre, depuis l'île d'Oléron jusqu'à la Gironde. La seconde comprend l'autre côté de la rive et englobe l'estuaire nord du Médoc et la Pointe de la Grave³⁶⁵. En septembre 1944, le lieutenant à Rochefort est stoppé par un barrage installé par les FFI, alors qu'il cherche à visiter le personnel de Royan comme à son habitude³⁶⁶.

En juillet-août 1944, les bombardements alliés sur la poche de La Rochelle-La Pallice s'intensifient et l'évacuation des civils devient impérative. Certains agents de la circonscription rochelaise, pères de famille, ont déjà dû dire au-revoir à leurs enfants évacués par convois ferroviaires à l'été 1943. À la fin de l'année 1943, directeur régional avait formulé l'espoir,

³⁶² Raphaël Schneider, *La douane française au combat... op. cit.*, p. 512-513

³⁶³ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945, *op. cit.*, p. 43

³⁶⁴ Lettre du préfet de la Charente-Maritime aux directeurs des administrations publiques et aux chefs de service à La Rochelle, 26 janvier 1946. AD17, 2004 W 159.

³⁶⁵ Hugues Marquis, « Les FFI charentais sur le front atlantique vus par la presse résistante locale », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, *op. cit.*, p.175-189

³⁶⁶ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945, *op. cit.*, p. 41

auprès de ses supérieurs, de voir revenir les agents retirés auprès de leurs familles ainsi que le retour prochain des enfants dans leur foyer³⁶⁷. Ces espoirs sont finalement déçus par les ordres d'évacuation. Entre septembre 1944 et janvier 1945, les autorités allemandes contraignent le préfet de la Charente-Maritime à ordonner le déménagement du bureau et de la recette de La Rochelle, à Niort. En octobre 1944, une dizaine d'agents la brigade de La Rochelle sont évacués vers d'autres postes en Charente-Maritime et en Vendée, à l'Aiguillon-sur-Mer et aux Sables d'Olonne³⁶⁸. Dans la poche de Royan, elles ordonnent le départ d'une partie du personnel de Royan, Mornac et le Château-d'Oléron vers la brigade de Luzac³⁶⁹. La situation devient de plus en plus critique pour les civils vivant dans les poches du sud-ouest ; les restrictions commencent et le ravitaillement peine à arriver, à la suite des combats qui se déroulent sur les lignes de front³⁷⁰. En janvier 1945, dans le nord de la Charente-Maritime, les opérations militaires allemandes pour assurer l'approvisionnement provoquent le départ des agents des brigades de Marans et du Pont du Brault, qui se réfugient en Vendée avec les FFI³⁷¹.

De l'été 1944 au printemps 1945, des opérations de siège, organisées par les FFI charentais, se déroulent dans le secteur de Royan-La Rochelle. Ces forces résistantes sont constituées de volontaires des maquis de la Charente ainsi que ceux des départements proches. Il s'agit de trois groupements : la section spéciale de sabotage (SSS) et le maquis Foch formés en 1944, et du maquis Bir'Hacheim dont les premiers éléments se regroupent à l'automne 1943³⁷². Dans cette dernière formation qui se positionne devant La Rochelle, se sont engagés deux douaniers de la direction de Bayonne. Le premier, Jean Ribaute, préposé de la brigade Biarritz, détaché durant l'occupation au chantier forestier d'Auberive, abandonne son poste le 9 juin 1944, pour la commune de Saint-Claud (Charente) où il se met sous les ordres du commandant Chabanne. Au cours de son action de résistance, il participe à l'« abattage d'arbres, coupure de route, sabotage de voies ferrées, surveillance de nuit comme de jour, mission de surveillance et contrôle, etc.³⁷³. » Dans ce même maquis Bir'Hacheim, un autre douanier de la direction de Bayonne, le préposé James Gourjault (brigade de Saint-Martin-

³⁶⁷ *Ibid.*, p. 39.

³⁶⁸ AD17, 2004 W 159 – Bâtiments, réquisition, enquête logements particuliers disponible, repli des services de la direction [1943-1945]

³⁶⁹ Lettre du capitaine des douanes à Rochefort au directeur à La Rochelle, 8 août 1945. AD17, 1229 W 4 – dossier personnel de Xavier Grimault.

³⁷⁰ Éric Brothe, Alain Chazette, Fabien Reberac, *Charente-Maritime, Vendée : 1939-1945, Chauray (Deux-Sèvres), Patrimoines & médias*, 1997, p. 156

³⁷¹ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945, *op. cit.*, p. 43

³⁷² Hugues Marquis, « Les FFI charentais sur le front atlantique vus par la presse résistante locale », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, *op. cit.*, p.175-189

³⁷³ Lettre adressée au président du comité départemental de libération de la Charente, 25 janvier 1945. SAEF, 1C-0027302 – dossier personnel de Jean Ribaute.

d'Arrosa) assure des missions de renseignements. Il participe à la réquisition de véhicules et de carburant, au recrutement des volontaires dans les Deux-Sèvres et porte les plis urgents au P.C. du commandant Chabanne, à bicyclette³⁷⁴. Après la libération, il intégrera les cadres de la direction de Bordeaux. Le matin du 14 avril 1945, une attaque est simultanément déclenchée à Royan et à la Pointe de la Grave. Cette opération portant le nom de *Vénérable* culmine le 15 avril, avec un bombardement de la ville « par les airs, la mer et la terre, [...] suivie d'une offensive terrestre³⁷⁵ ». Il s'agit du dernier bombardement stratégique et de la dernière opération militaire sur le sol français, qui provoque une destruction totale de la Royan. Ces combats conduisent à la reddition de la ville le 17 avril puis le succès de l'opération *Jupiter* permet la libération de l'île d'Oléron le 30 avril 1945. Le 7 mai 1945, la reddition de La Rochelle s'effectue sans combats, préservant ainsi les vies humaines notamment dans le personnel des douanes. La plupart des deux agents restés dans la poche, prennent part au désarmement des troupes d'occupation aux côtés des forces de la Résistance, ainsi qu'à l'occupation des locaux abritant les services allemands et à la répression du pillage³⁷⁶. La restauration de l'État dans les différentes poches de l'Atlantique était d'autant plus importante que les ports doivent être capables de réceptionner les bateaux de ravitaillement américains, les *Liberty ships*.

Conclusion

La défaite de la France puis la signature de l'Armistice entraînent un morcellement sans précédent du territoire national, dont les conséquences sont importantes sur l'organisation douanière. À partir de novembre 1942, les troupes allemandes entrent en zone libre puis installent, en 1943, une nouvelle zone réservée à la frontière franco-espagnole d'où la majeure partie des douaniers est expulsée. La situation complexe qui avait affecté la direction régionale

³⁷⁴ Lettre d'un membre du comité départemental de libération de la Charente au directeur des douanes à Bayonne, 3 septembre 1945. SAEF, 1C-0026815 – dossier personnel de James Gourjault.

³⁷⁵ Hugues Marquis, « Les FFI charentais sur le front atlantique vus par la presse résistante locale », dans Michel Catala (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945...*, op. cit., p.175-189

³⁷⁶ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 12 mai 1945. AD17, 2004 W 159.

de Bayonne dès 1940, s'étend peu à peu à toutes les Pyrénées. La création à partir d'avril 1941 d'une zone côtière interdite le long du littoral français, soumise à de strictes réglementations allemandes complexifie le travail des administrations françaises. La Douane semble être celle qui souffre le plus de la situation, d'autant que sa présence n'est plus justifiée. Les troupes d'occupation ont en effet très rapidement organisé leur propre système de surveillance des côtes françaises. Selon le bilan dressé en janvier 1945 par les *Annales des douanes*, « sur la côte, du golfe de Gascogne à la mer du Nord, la Douane avait disparu en fait³⁷⁷ ». Dans les ports de l'Atlantique, seul le trafic maritime allemand s'exerce pour le compte de l'armée d'occupation. Les auteurs ajoutent que, durant l'Occupation, la surveillance douanière « était vraiment devenue une pure fiction ». Toutefois, il subsiste autour des grands centres comme Bayonne, Bordeaux ou La Rochelle quelques moyens qui permettent de répondre à des besoins immédiats.

L'inaction de la Douane favorise la dispersion du personnel. De très nombreux agents, tant des bureaux que des brigades, intègrent les cadres des différents services publics souvent situés à des centaines de kilomètres de leurs foyers. Cet éparpillement a des conséquences sociales désastreuses sur les agents, que le comité d'entr'aide peine à résoudre. Cette situation ne sera malheureusement pas sans péril pour la reprise du fonctionnement normal de l'administration des douanes. La tâche des agents, maintenus sur la façade atlantique, s'est considérablement resserrée autour des activités de bureaux. Avec leurs familles, ils vivent également sous la menace des bombardements alliés qui n'épargnent pas les installations de l'administration des douanes, et dont la reconstruction sera inévitable. Après le débarquement en Normandie, des mois d'occupation supplémentaires s'annoncent pour les douaniers qui se retrouvent enfermés dans les poches de l'Atlantique. L'occupation allemande a également des conséquences indirectes sur le personnel, qui se caractérisent notamment par une dégradation de leur état de santé. Henri Dhumeau constate une recrudescence des arrêts maladies de longues durées « qui se terminent par la retraite des agents diminués³⁷⁸ ».

Les décisions prises par le gouvernement de Vichy ont également des répercussions sur le travail des douaniers. Avec l'institution de préfets régionaux et de régions administratives en 1941, la direction générale des douanes doit établir de nouvelles circonscriptions douanières. Cette mesure affecte notamment la partie non-occupée de la direction régionale de Bayonne ainsi que de la circonscription de Brest qui est transférée à Rennes. L'administration des douanes, qui avait su freiner les effets de la « juilletisation » en 1940, semble tenter par tous les

³⁷⁷ « Bilan avant une remise en route », *Annales des douanes*, n°2, 11 janvier 1945, p. 13-16.

³⁷⁸ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945, *op. cit.*, p. 46.

moyens d'empêcher une désorganisation totale de ses services, durant le tournant répressif du régime de Vichy. Elle ne s'oppose cependant pas au gouvernement, fait respecter les lois mais garde une liberté d'action en choisissant de mener des enquêtes administratives poussées. Cette attitude d'indépendance et d'objectivité n'empêche pas la compromission de certains agents, qui séduits par l'œuvre de redressement national et l'idéologie nazie, ont choisi la voie de la collaboration. À l'inverse, des douaniers ont fait le choix de la résistance à l'ennemi, qui prit certainement, à l'origine, la forme d'une désobéissance. À partir de l'été 1944, la France toute entière, à l'exception de quelques collaborateurs, se « réveilla résistante³⁷⁹ ». Les fonctionnaires des douanes viennent gonfler les effectifs des FFI, alors que s'annoncent les combats pour conquérir les poches de résistance allemandes. Le front de l'Atlantique est un enjeu essentiellement politique et français. Le GPRF fait de la prise de la pointe du Médoc, point d'entrée vers le port de Bordeaux, son objectif principal. La pointe de Grave et Royan tombent en avril 1945, les autres poches sont libérées sans combats entre le 7 et le 8 mai 1945. La reddition de celle de Saint-Nazaire n'est célébrée que le 11 mai 1945, dans l'hippodrome du Grand Clos à Bouvron.

³⁷⁹ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français...*, op. cit., p. 425.

Chapitre 9 : Le parcours des douaniers retirés du littoral atlantique

Au cours de ce neuvième chapitre, il nous faut quitter le littoral, à l'image des douaniers dès 1941, pour nous intéresser à leur parcours et à leur organisation particulière. Pendant leur détachement, les agents sont toujours rattachés administrativement à leur direction d'origine, surtout en matière disciplinaire. Durant les premières années de l'Occupation, l'objectif des autorités françaises comme allemandes est de détacher ces fonctionnaires inoccupés en raison des situations de surnombre créées par l'arrivée massive de douaniers réfugiés dans la direction de La Rochelle notamment. Les douaniers sont également désœuvrés à la suite du ralentissement du trafic commercial, des mesures restrictives prises par les Allemands et de leur monopole progressif sur la surveillance douanière. Pendant l'année 1940, ces agents avaient déjà participé à la surveillance des camps de réfugiés espagnols et de Nomades, à Montendre et La Jarne par exemple. À partir de la fin de l'année 1940, afin de désengorger les brigades en surnombre, les agents réfugiés sont affectés dans d'autres services publics et administrations. Ils sont détachés dans les mairies qui peinent à assurer leurs obligations suite à la création de services nouveaux nés de la guerre. Les préfectures et les sous-préfectures connaissent les mêmes difficultés. Durant l'automne 1940, ce sont 20 % des effectifs des brigades de la Charente-Inférieure qui sont détachés dans les divers services de police (surveillance du pont de Tonnay-Charente, du câble de Royan à La Pallice, etc.)³⁸⁰. Certains sont même délégués aux travaux de réparation après le raz-de-marée du 16 novembre 1940. Les polices municipales, dont les attributions se complexifient, se trouvent débordées. Cette situation nécessite le détachement de fonctionnaires sans activités, dont font partie les douaniers. Ils effectuent alors les enquêtes courantes et assurent la transmission de plis en lieu et place des gardiens de la paix³⁸¹.

En février 1941, à partir de la promulgation des premières mesures de retrait des douaniers du littoral, ces derniers sont dirigés vers d'autres directions douanières et vers

³⁸⁰ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au général du corps d'armée, délégué général du gouvernement dans les territoires occupés, 26 novembre 1940. AN, F/1cIII/1146.

³⁸¹ Lettre du maire de La Rochelle au directeur régional des douanes, 6 mai 1941. AD17, 2004 W 158.

d'autres services publics. Les agents réfugiés dans la direction de Nantes sont affectés provisoirement à Paris en septembre 1941. En août 1941, le directeur général évoque le détachement de 2 080 agents vers d'autres services ou administrations publiques sur un effectif réel de plus de 13 200 agents du service actif³⁸². Il s'agit principalement des institutions financières comme les contributions indirectes ou le service général du contrôle économique. Les douaniers sont aussi mis à la disposition de l'administration pénitentiaire afin d'assurer des missions de gardiens de la paix, auxquelles ils ne sont pas formés. Le détachement le plus important est dirigé, dès avril 1941 vers la ligne de démarcation, afin de soulager les militaires français de l'armée d'armistice des missions de contrôle économique. Les douaniers resteront en zone libre jusqu'à son invasion par les troupes d'occupation en novembre 1942 et la suppression de la frontière intérieure le 1^{er} mars 1943. Ces agents prennent une nouvelle fois la route pour former le détachement de « Lyon Police », jusqu'à la Libération du territoire.

Durant trois années, un nombre important de douaniers écartés du littoral atlantique est détaché au ministère de l'Intérieur et affecté à la surveillance des camps d'internement du Loiret (Pithiviers, Beaune-la-Rolande et Jargeau). Cette participation méconnue à l'histoire de collaboration française a cependant fait l'objet du mémoire de maîtrise de Rodolphe François, étudiant en histoire à l'université de Paris 8, en 1998³⁸³. Il s'agit d'une étude très complète reposant sur l'étude de documents conservés aux archives départementales du Loiret et au service des archives économiques et financières (SAEF). Cependant, ce travail peut être actualisé au regard des sources consultées dans les archives départementales de la façade atlantique, au Musée des douanes et dans les dossiers personnels du SAEF. La participation des douaniers à la surveillance des internés dans le Loiret est également abordée dans le travail de Pascal Vion consacré à l'étude du camp de Jargeau entre juin 1940 et décembre 1945³⁸⁴. Enfin, la prise de connaissance, plusieurs dizaines d'années après, du rôle joué par ces agents dans l'internement puis la déportation de juifs vient heurter leurs descendants³⁸⁵. Les douaniers n'ont que très rarement évoqué cette période sombre de leur carrière. Il s'agit là de la limite des sources écrites, qui ne peuvent pas retransmettre les réactions intimes de ces fonctionnaires.

³⁸² Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 25 août 1941. SAEF, SAEF, B-0060438.

³⁸³ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes à la surveillance dans les camps d'internement du Loiret. Des douaniers détachés à Pithiviers, Beaune-la-Rolande et Jargeau*. Mémoire de maîtrise sous la direction de Michèle Zancarini-Fournel, Université Paris 8, 1998, p. 47.

³⁸⁴ Vion Pascal, *Le camp de Jargeau : juin 1940 - décembre 1945*, Orléans, Centre de recherche et de documentation sur les camps d'internement et la déportation juive dans le Loiret, Cercil, [s.d.], 133 p.

³⁸⁵ C'est le cas de la famille de l'agent Barthélémy Lafaurie, qui a mis à ma disposition plusieurs de leurs documents.

I. Les réaffectations des douaniers dans d'autres administrations

A. La répartition des douaniers de la façade atlantique dans les différents services publics

Une fois promulguées les mesures d'exclusion des douaniers du littoral atlantique, en 1941, l'administration oriente ses fonctionnaires vers d'autres postes dans les services publics français. Elle renouvelle les propositions de détachements vers les mairies, les préfetures et les sous-préfetures, dont les besoins sont toujours importants. Elle décide également de réaffecter les douaniers vers des organisations économiques dépendant du ministère des Finances. Les contributions indirectes (CI), l'administration cousine de la Douane, ont un besoin sensible de personnel. Dès la fin de l'année 1940, des agents de bureaux de la direction de Brest, y avaient déjà été détachés principalement pour l'estimation des réquisitions allemandes³⁸⁶. À cette même date, un appel au volontariat avait été lancé par le ministère des Finances, dans la circonscription maritime de La Rochelle. Ses résultats très mitigés avaient cependant permis le détachement d'un contingent de 14 agents des brigades³⁸⁷. Une nouvelle campagne est lancée en début d'année 1941, après les mesures d'exclusion du littoral promulguées par les autorités allemandes au mois de janvier. L'administration des douanes collecte nettement plus de candidatures de volontaires. Les agents mis à la disposition des CI sont principalement orientés vers les ateliers publics de distillation notamment dans la région charentaise (échelon d'Angoulême), située en dehors de la zone côtière interdite³⁸⁸. Durant l'occupation, le ministère des Finances lance également des appels à candidature, dans les directions des douanes de l'Atlantique, pour renforcer les effectifs des administrations, dont l'office des changes. Cette dernière est le fruit de la fusion de l'office de compensation et de

³⁸⁶ Lettre du directeur des douanes à Brest au directeur général, 6 février 1941. SAEF, B-0053032.

³⁸⁷ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *op. cit.*, p. 36

³⁸⁸ Lettre du directeur général des douanes au directeur général des contributions indirectes, 9 mai 1941. AD17, 2004 W 158.

celui des changes, en octobre 1940. En étroite collaboration avec la Douane, elle contrôle les mouvements financiers, monétaires et commerciaux avec l'étranger. En septembre 1942, l'appel au volontariat lancé dans la direction de Nantes se révèle inefficace³⁸⁹.

Durant l'occupation, l'administration autorise quelques détachements de douaniers vers la régie de l'enregistrement et des domaines. Ces derniers sont principalement employés comme garde magasin, fonction qui se rapproche de leurs attributions naturelles. Cependant, un préposé à Bordeaux exerce des missions plus complexes sous l'autorité directe du receveur local des domaines. Il est chargé de la vente des véhicules automobiles réformés par l'Armée. En raison du manque de personnel et de la précipitation de cette administration à solder rapidement les opérations, cet agent se voit confier des missions importantes. Son pouvoir d'initiative est renforcé et il peut lui-même procéder aux encaissements et conserver des deniers publics à son domicile jusqu'à l'ouverture du bureau, le lendemain matin. Ces prérogatives semblent, *a posteriori*, avoir dépassé son domaine de compétence³⁹⁰. À la libération, il fait l'objet d'une enquête disciplinaire menée par l'administration des domaines et suivie de près par la direction générale des douanes, pour délit de corruption. Lors des investigations, les détournements dont il est reconnu coupable, sont évalués à 100 000 francs environ. En 1946, ne supportant plus la pression et s'inquiétant très probablement des suites de son affaire, il se suicide dans la guérite des douanes durant son service³⁹¹.

Les douaniers de la façade atlantique sont également intégrés dans la politique de ravitaillement du gouvernement de Vichy. Ces fonctionnaires concourent à renforcer, une nouvelle fois, les effectifs d'une organisation en souffrance. Le ministre des Finances décide d'affecter un nombre élevé d'agents des brigades à des services de contrôle mobile³⁹². Dans le département des Landes, le détachement d'un agent au printemps 1943 permet ainsi de garantir la surveillance nocturne des locaux où sont entreposés les titres d'alimentation³⁹³. Les douaniers sont incorporés à l'Office national interprofessionnel des céréales (ONIC) qui s'est substitué, à partir de l'instauration du régime de Vichy, à l'Office des blés (ONIB). Cet organisme a été créé en août 1936 par le Front Populaire, dans un contexte de surproduction et d'effondrement des prix. Son objectif principal était de protéger les producteurs de blés et de leur permettre

³⁸⁹ Note du ministère des Finances aux directeurs régionaux des douanes, 24 septembre 1942. AD44, 192 W 109.

³⁹⁰ Lettre de l'inspecteur principal des douanes à Bordeaux au directeur régional, 13 mars 1946. Musée national des douanes, France, 2 A 891 – dossier personnel d'Henri Naudy.

³⁹¹ Note du directeur des douanes à Bordeaux pour l'administration, 17 avril 1946. SAEF, 1C-0026325 – dossier personnel de Marc Argouet.

³⁹² Lettre du directeur général des douanes au préfet, délégué du ministre de l'Intérieur, 3 décembre 1941. SAEF, B-0060438.

³⁹³ Lettre du directeur des douanes à Bayonne au directeur général, 13 mai 1941. SAEF, 1C-0226518 – dossier personnel de Pierre Casaubon.

d'obtenir une rémunération suffisante. Ses missions reposaient sur l'encadrement de la mise sur le marché du blé et sur sa régulation. À partir de l'été 1940, le nouveau gouvernement doit affronter une véritable crise céréalière, en raison des conditions climatiques mais également des conséquences de l'exode et des difficultés de transport qui ralentissent la moisson annuelle. Cette situation s'étend à tous les produits agricoles. Afin de faire face à la pénurie le régime met en place une politique nationale de ravitaillement à l'automne 1940³⁹⁴. À propos du blé, il renforce les mesures de protection et de réparation. En novembre 1940³⁹⁵, Vichy, dans le cadre de cette stratégie, opère une transformation de l'ONIB, en le remplaçant par Office national interprofessionnel des céréales (ONIC). Ce dernier reprend les mêmes attributions, mais ses compétences sont considérablement élargies, notamment à toutes les céréales y compris le riz. Cet office exerce une surveillance totale sur le marché intérieur ainsi qu'un contrôle de toute la filière. Ainsi, la vente directe entre producteur et consommateur est désormais prohibée³⁹⁶.

Dès la fin de l'année 1940, l'extension du domaine de compétence de l'ONIC exige le renforcement immédiat de son personnel. Le retrait des douaniers du littoral, à partir de 1941, permet d'accroître les effectifs de cet organisme. Ils sont détachés dans plusieurs départements de la bande côtière et affectés à des missions très diverses. Un agent de la direction de Bordeaux rejoint, par exemple, le groupement d'achat et de répartition des farines du département de la Charente. Il y exerce une « mission de confiance³⁹⁷ », en tant que chef du contrôle des tickets de pain. Grâce à l'appui des douaniers sous ses ordres, ce fonctionnaire vérifie notamment le dénombrement des colis de billets puis leur mise en sachet. La surveillance de cet agent s'exerce également sur tous les boulangers de la Charente et de la Dordogne occupées. Durant l'Occupation, cet agent de « confiance » est accusé d'avoir participé à un trafic des tickets de pain, documents qui seront trouvés à son domicile après une perquisition. Il est arrêté en juillet 1943, à la suite de la dénonciation d'un « malheureux camarade³⁹⁸ » qui a craqué pendant son interrogatoire par la police de Vichy. Le douanier est incarcéré à la maison d'arrêt d'Angoulême et suspendu immédiatement par la direction générale. Après la Libération, il affirme avoir volontairement négligé le contrôle des tickets de pain de certains boulangers qui alimentaient

³⁹⁴ Création du secrétariat d'État au ravitaillement, détaché du ministère de l'agriculture, en septembre 1940.

³⁹⁵ Loi du 17 novembre 1940.

³⁹⁶ Fabrice Grenard, « L'ONIC entre 1940 et 1944 : transformations et redéfinition de la mission et des pouvoirs de l'institution dans un contexte de pénurie et d'occupation », dans Alain Chatriot, Edgar Leblanc et Édouard Lynch (dir.), *Organiser les marchés agricoles. Le temps des fondateurs*, Armand Colin, 2012, p. 217-236.

³⁹⁷ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle à la direction générale, 28 mars 1944. SAEF, 1C-0027440 – dossier personnel de Marcel Thorin.

³⁹⁸ Mémoire de défense produit par l'ancien préposé Marcel Thorin, 30 décembre 1944. SAEF, 1C-0027440 – dossier personnel de Marcel Thorin.

le maquis et affirme avoir ainsi agi en résistant³⁹⁹. Les parcours des autres douaniers affectés à l'ONIC, semblent se dérouler sans incident particulier. En juin-juillet 1942, ceux détachés à l'office du blé dans le département de Loire-Inférieure sont contraints à quitter la zone côtière interdite sur ordre des autorités allemandes.

B. Les douaniers de la façade atlantique au sein du service général du contrôle économique

Le service du contrôle des prix naît, à la fin des années 1930, de la volonté du gouvernement français de contrôler l'évolution des taux du marché. En août 1936, le Front Populaire promulgue une loi « tendant à réprimer la hausse injustifiée des prix », qui porte sur les produits de première nécessité⁴⁰⁰. En juillet 1937, ce décret-loi est renforcé sous le gouvernement de Camille Chautemps, qui décide d'un blocage des prix à leur niveau du 28 juin 1937. Cette mesure assouplie en 1938 est finalement réintroduite à la suite du déclenchement des hostilités entre la France et l'Allemagne, en septembre 1939. En 1940, Paul Reynaud émet le souhait de créer un service technique, chargé de surveiller les prix, où serait employé un personnel qualifié⁴⁰¹. Le 20 mai 1940, le gouvernement promulgue un décret instituant, pour la durée des hostilités, un « service spécial de contrôle chargé de veiller à l'application des dispositions relatives à la surveillance des prix, à la réglementation ou à la restriction de la consommation, à la déclaration et à la surveillance des stocks en matière de produits⁴⁰². » Cette nouvelle organisation est placée sous la direction du ministère des Finances et comprend un service central et des services départementaux, placé sous l'autorité des préfets (article 3). Le rôle du chef de poste est de « centraliser les opérations dans le département, de coordonner le travail des contrôleurs, de donner les directives générales nécessaires, de centraliser les résultats et de surveiller l'exécution des sanctions prises » (article 3). Le personnel affecté au contrôle des prix est considéré comme « temporaire » et commissionné parmi les agents des contributions indirectes, des douanes, de la répression des fraudes, de la police judiciaire et du service des poids et mesures (article 4). Dans l'administration des douanes, les agents sont

³⁹⁹ *Id.*

⁴⁰⁰ Loi du 19 août 1936. *Journal officiel*, n°194, 20 août 1936, p. 8989-8990.

⁴⁰¹ Fabrice Grenard, « L'administration du contrôle économique en France, 1940-1950 », dans *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, 2010, p. 132-133.

⁴⁰² *Journal officiel*, 22 mai 1940, p. 3812-3813.

choisis parmi le personnel du service actif, à l'exception de ceux ayant le grade d'officier⁴⁰³. Le décret-loi instaure également le cadre des agents auxiliaires de contrôle, nommés par les préfets sur la proposition des chefs des services départementaux (article 5). Cette toute nouvelle organisation ne peut cependant pas être mise en place immédiatement en raison des événements de mai-juin 1940. Le statut du personnel est fixé par un décret en date du 17 septembre 1940, texte qui introduit véritablement le service du contrôle des prix⁴⁰⁴. Ses réglementations et restrictions sont mises en place à partir du mois d'octobre 1940.

Selon le ministre des Finances, les fonctions des agents du contrôle des prix exigeaient de sérieuses qualités d'investigation, que *Les Annales des Douanes* concédaient volontiers aux agents des douanes, par tradition. Elles ajoutaient que c'est « là certainement le principal motif qui a amené le ministre à puiser si largement dans les cadres de cette administration pour la constitution de ce nouveau service⁴⁰⁵. » Cependant, cette nouvelle institution se constitue dans la précipitation, les moyens mis en œuvre en province restent insuffisants. Cette situation explique les nombreux détachements de fonctionnaires, principalement des douaniers, qui interviennent durant le dernier trimestre de l'année 1940⁴⁰⁶. Ces derniers sont nommés sur proposition, par les directions générales des administrations financières. Dans la Douane, les responsables des circonscriptions régionales puisent majoritairement dans les effectifs du service sédentaire, en faisant appel au maximum au volontariat. Les missions du contrôle des prix exigent effectivement une formation technique et comptable. Les agents du service actif sont, quant à eux, affectés à des brigades de surveillance et d'enquête chargées de réprimer les petits trafics, fonctions qui se rapprochent de leur occupation première. Plusieurs employés des bureaux des douanes sont rapidement désignés pour prendre la direction des sections départementales de cette nouvelle administration. En octobre 1940, Henri Charrier, inspecteur principal à Nantes, ancien commandant du 20^e bataillon des douanes, est nommé chef du contrôle des prix de Loire-Inférieure⁴⁰⁷. En 1941, dès les premières mesures de retrait des douaniers de la zone côtière interdite, le service du contrôle économique des prix devient un débouché notable pour les directeurs régionaux en quête d'affectations. Cet éloignement concerne d'ailleurs les agents déjà affectés dans ce service, qui doivent être impérativement remplacés par d'autres fonctionnaires⁴⁰⁸. Ils sont principalement déplacés dans leur propre

⁴⁰³ *Annales des Douanes*, n°49, 5 décembre 1940, p. 583

⁴⁰⁴ *Journal officiel de la République française. Lois et décrets*, 18 septembre 1940, p. 5042

⁴⁰⁵ *Annales des Douanes*, n°49, 5 décembre 1940, p. 583.

⁴⁰⁶ *Annales des Douanes*, n°51, 19 décembre 1940, p. 597-599.

⁴⁰⁷ SAEF, 1C-0026547 – dossier personnel d'Henri Charrier.

⁴⁰⁸ Traduction d'une note écrite le 18 août 1941 par le commandant militaire allemand en France – État-Major administratif. AD44, 1693 W 84.

département, en-dehors de la bande côtière, dans les circonscriptions voisines de l'intérieur voire en région parisienne.

Durant l'Occupation, ce sont près de 30 % des agents de la façade atlantique qui sont envoyés renforcer les effectifs de cette nouvelle organisation, ce qui en fait le détachement le plus important de douaniers dans un service public. En août 1941, ce contexte permet de créer à Nantes, une brigade spéciale chargée de la lutte contre le marché noir, constituée intégralement de douaniers⁴⁰⁹. Le 6 juin 1942, une loi transforme définitivement ce service spécial en une direction générale du contrôle économique (DGCE). Cette direction ne se limite plus au contrôle des prix mais s'étend à toute la réglementation économique⁴¹⁰. Elle englobe désormais le contrôle du ravitaillement, pour renforcer les actions de surveillance et être en mesure d'intervenir à tous les échelons. Dès le mois d'août 1942, le gouvernement décide de prélever un nouveau contingent de fonctionnaires sur les effectifs des diverses régies financières. Dans ce but, le ministère des Finances produit le nombre exact d'agents qu'il prélève dans l'administration des douanes. Dans la direction de Nantes, ils sont exclusivement prélevés dans les effectifs des bureaux⁴¹¹. Le 1^{er} mars 1943, après la suppression de la ligne de démarcation, les douaniers, dont ceux de la façade atlantique, sont répartis entre divers services publics français. Un important contingent est envoyé servir le DGCE, essentiellement dans la capitale et en région parisienne. Indépendamment de ces détachements, l'administration des douanes apporte également son concours à ce service économique, par le biais de ses receveurs qui fournissent tous les renseignements statistiques en leur possession. Elle les invite aussi à signaler aux chefs départementaux toutes les constatations susceptibles de les intéresser⁴¹².

Le contact entre l'administration des douanes et les agents détachés au service du contrôle économique est resté constant durant toute l'Occupation. Les directeurs régionaux sont informés de tous les incidents de service, principalement les accidents, et doivent gérer les mécontentements, les répercussions des fautes de leurs agents et jouer le rôle de médiateur entre leurs subordonnés et les chefs départementaux du DGCE. Les douaniers renvoyés pour raison de santé ou suspendus pour fautes graves sont directement renvoyés vers leurs directions d'origine. De nombreux agents sont remis à la disposition de l'administration des douanes à la suite de dérives, comme l'implication dans des affaires de marché noir ou de manifestation de

⁴⁰⁹ Lettre du directeur des douanes à Nantes au chef du service du contrôle des prix de la Loire-Inférieure, 16 août 1941. AD44, 192 W 109.

⁴¹⁰ Fabrice Grenard, « L'administration du contrôle économique en France, 1940-1950 », *op. cit.*, p. 140

⁴¹¹ Note du directeur général des douanes au service général du contrôle économique, 26 août 1942. AD44, 192 W 106.

⁴¹² Note de l'inspecteur principal des douanes aux Sables d'Olonne au chef du service départemental du contrôle des prix à La Roche-sur-Yon, 21 avril 1941. AD85, 5 P 73.

souplesse envers des commerçants. En avril 1941, un agent réfugié dans la direction de Nantes, est suspendu de ses fonctions pour extorsion de fonds lorsqu'il exerçait dans le département du Maine-et-Loire⁴¹³. En 1945, de dures attaques à l'encontre du personnel de la Loire-Inférieure, dont font partie les douaniers, sont prononcées dans *Front !*, l'hebdomadaire local du Front national. Ils sont accusés d'avoir protégé les profiteurs de guerre pendant l'occupation et ne pas s'attaquer, depuis la libération, aux vrais coupables du marché noir sous Vichy⁴¹⁴. Dans son enquête, la sous-préfecture de Saint-Nazaire estime que deux agents sont mal considérés par la population car ils auraient été mêlés à des transactions plus ou moins douteuses⁴¹⁵. Comme pour tous les autres détachements, l'irritation de certains douaniers est également sensible et l'administration doit savoir s'en accommoder. Dès la fin de l'année 1940, un préposé de la brigade de La Pallice produit, dès l'annonce de son affectation au contrôle économique de Surgères, un certificat du médecin assermenté précisant qu'il ne peut pas rejoindre son poste. Le document n'indique cependant pas l'affection dont l'employé souffre et son nouveau chef estime qu'il « serait mécontent de sa désignation⁴¹⁶ ». À la libération, les directeurs régionaux des douanes sont confrontés au retard voire à l'absence de retour des agents détachés au contrôle des prix. Leur réintégration dans les cadres de l'administration est essentielle à sa restructuration, notamment en raison de l'augmentation du trafic commercial dans les principaux ports de la façade atlantique. Certains agents resteront cependant en poste au DGCE jusqu'à sa suppression en 1954, date à laquelle ils pourront retourner à leur ancienne affectation.

C. Le contingent de douaniers de la façade atlantique dans l'administration pénitentiaire et les centres de rétention

Dès l'annonce d'un projet restrictif d'éloignement du littoral par les autorités allemandes, les détachements des douaniers vers les directions de l'intérieur, la ligne de démarcation ainsi que vers d'autres services publics, ne sont pas en mesure d'occuper tous les fonctionnaires. Le ministère des Finances, de concert avec la direction générale, doit trouver dans l'urgence de nouveaux débouchés pour l'excédent d'agents inactifs. Dans un objectif

⁴¹³ Note de l'administrateur des douanes au directeur régional à Nantes, 24 avril 1941. AD44, 192 W 109.

⁴¹⁴ *Front !*, 24 mars 1945, p. 2. AD44, 1690 W 42.

⁴¹⁵ Lettre du sous-préfet de Saint-Nazaire au préfet de la Loire-Inférieure, 9 juillet 1945. AD44, 1690 W 42.

⁴¹⁶ Lettre du chef du service du contrôle des prix au directeur des douanes à La Rochelle, 3 décembre 1940. 5 P 2344 – dossier personnel de Auguste Auger.

perpétuel de renforcer le personnel des administrations en souffrance, le gouvernement va leur confier des missions de maintien de l'ordre au sein de différentes organisations (pénitentiaire, chantiers forestiers, camps de chômeurs, etc.). Dès les premiers mois de l'occupation, les douaniers avaient déjà été employés dans des services de police municipale, à la demande des mairies et des préfetures. Un contingent avait également été chargé de surveiller les réfugiés espagnols enfermés dans le camp de Montendre (Charente-Inférieure). Une grande partie de ces agents avait cependant été renvoyée dans les cadres de l'administration puis retirée du littoral dès février 1941. À partir de cette date, de nombreux douaniers sont affectés à l'administration pénitentiaire⁴¹⁷ qui font face, depuis l'occupation allemande, aux conséquences de l'explosion de la population carcérale, qui se révèle d'ailleurs très hétérogène. Celle-ci est passée de 18 000 détenus en 1938 à plus de 50 000 en 1944. Elle peine alors à recruter des gardiens de prison, dont les salaires très bas et les missions ingrates n'attirent pas les jeunes recrues⁴¹⁸. Les douaniers, surveillés par un chef de détachement, lui-même placé sous les ordres d'un gardien-chef, se voient confier des missions très diverses au sein des maisons d'arrêt. Sans véritable formation professionnelle, ils surveillent les détenus et les parloirs, exercent également des travaux d'écriture. Durant l'occupation, le plus grand contingent de douaniers issus de la façade atlantique, se trouve à l'établissement pénitentiaire de Mont-de-Marsan (Landes), ville traversée par la frontière intérieure jusqu'en 1943. Il s'agit uniquement d'agents écartés de la côte basque et appartenant à la direction de Bayonne. Après la suppression de la ligne de démarcation, de nombreux douaniers inoccupés sont dirigés vers le corps des gardiens de la paix à Lyon-Police mais également dans le sud de la France. Ce nouveau détachement est le fruit d'un accord conclu entre le ministère des Finances et celui de l'Intérieur, qui doit une fois encore répondre aux difficultés croissantes de recrutement⁴¹⁹.

Dans certaines maisons d'arrêt, les relations entre les douaniers et les autres surveillants se révèlent parfois très conflictuelles. À la fin de l'année 1943, le directeur des douanes à Bordeaux signale que le personnel pénitentiaire de l'établissement de Libourne « continue à marquer peu de sympathie à l'égard des agents des douanes⁴²⁰ ». Cette observation intervient à la suite du renvoi par le directeur de la prison, d'un préposé qui aurait, lors d'un parloir, accepté

⁴¹⁷ Cette administration dépendait jusqu'en septembre 1943 du garde des Sceaux. Elle passe ensuite sous la tutelle du secrétariat d'État à l'Intérieur, durant le gouvernement de Pierre Laval.

⁴¹⁸ Serge Lemaître, « La douane du Havre durant la seconde guerre mondiale », Cahiers Havrais de Recherche Historique, n° 79, 2021, p. 32.

⁴¹⁹ Lettre de Pierre Laval, chef du gouvernement et ministre de l'Intérieur, aux préfets régionaux et aux préfets de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, 11 décembre 1943. AD44, 1690 W 35.

⁴²⁰ Note du directeur des douanes à Bordeaux au directeur général, 27 décembre 1943. SAEF, 1C-0026752 – dossier personnel de Robert Fouquet.

du beau-père d'un détenu deux paquets de cigarettes pour les remettre à ce dernier. L'administrateur de la circonscription douanière de Bordeaux sollicite une enquête administrative complémentaire afin de savoir si le limogeage est bien légitime. La décision, soutenue par le préfet, paraît cependant indiscutable et le douanier doit être dirigé vers une nouvelle affectation, qui sera la garde des camps d'internement du Loiret. De même, certains fonctionnaires sont écartés des établissements pénitentiaires en raison de leurs antécédents politiques, qui ne sont pas compatibles avec la politique de relèvement national entreprise par le gouvernement de Vichy. Un agent de la direction de Bordeaux, ancien militant communiste, détaché à la maison d'arrêt de Libourne après les mesures de retrait du littoral, est renvoyé dans les cadres de la Douane seulement quelques mois seulement après son affectation. À l'image du contingent travaillant dans la prison d'Angoulême, plusieurs douaniers sont amenés à surveiller certains de leurs collègues emprisonnés pour des manquements graves mais principalement pour des actions de résistance. Durant l'occupation, d'autres agents se distinguent cependant par des actions qualifiées, *a posteriori* par l'administration, « d'héroïques ». Un préposé de la brigade de Bassens, détaché à maison d'arrêt de Châlons-sur-Marne, a, en plus de l'acheminement du courrier non autorisé et de la transmission de la presse clandestine, permis l'évasion de quatre résistants durant son détachement⁴²¹. Après la Libération, l'un d'eux, Pierre Kaldor, membre du Front national judiciaire durant la guerre, tente de faire obtenir à ce préposé la médaille douanière, possiblement au titre du contingent exceptionnel des cent récompenses attribuées par l'administration centrale. Le directeur régional à Bordeaux estime cependant que cet agent ne rentre pas dans la catégorie des actes les plus méritoires de la résistance et de la libération⁴²². Il ne peut d'ailleurs pas non plus obtenir une des récompenses octroyées aux agents de l'administration pénitentiaire. Durant ces détachements, les douaniers montrent peu d'appétence pour la fonction qu'il exerçait. Celle-ci compte d'ailleurs de nombreux risques qui font naître chez eux de la crainte. En février 1944, un préposé originaire de la direction du Havre est assassiné par plusieurs prisonniers mineurs de la maison d'arrêt de Saumur, pendant une tentative d'évasion en masse. Il meurt étouffé, la cravate et les torchons qui servaient de bâillon lui ayant comprimé le cou⁴²³.

En juin 1941, l'administration pénitentiaire conclut un accord avec l'organisation des eaux et forêts, dans lequel les détenus, condamnés à la privation de liberté pour des délits de

⁴²¹ Lettre du secrétaire national du conseil du Front National au directeur des douanes à Bordeaux, 9 mars 1946. SAEF, 1C-0026930 – dossier personnel d'Éloi Lagache.

⁴²² Note du directeur des douanes à Bordeaux à la direction générale, 19 mars 1946. SAEF, 1C-0026930 – dossier personnel d'Éloi Lagache.

⁴²³ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 7 avril 1944. SAEF, B-0060438.

droit commun, peuvent être employés à des travaux d'intérêts généraux en dehors de leur établissement⁴²⁴. Cette mesure permet de soulager la surpopulation carcérale dans les prisons françaises tout en offrant de la main d'œuvre en urgence. Dès 1941, ces prisonniers sont embauchés dans l'agriculture, secteur dans le besoin en raison d'une saison de récolte très en avance. De nombreux douaniers, dont ceux originaires de la façade atlantique, sont détachés par leurs directions dans ces chantiers forestiers. Ils sont administrativement rattachés aux maisons d'arrêt et leur emploi permet de soulager « une institution carcérale au bord de l'implosion⁴²⁵ ». À la suite des mesures de retraits des agents du littoral, trois fonctionnaires de la direction de Brest sont notamment affectés à l'établissement pénitentiaire de Tours et sont chargés de la surveillance d'une équipe de détenus de droit commun employés à des travaux pour la maison Worms en forêt d'Amboise. Durant l'hiver 1943, ils attirent l'attention de leur hiérarchie lorsque, sans concertation, ils abandonnent le cantonnement laissant les prisonniers sans surveillance dans le camp ainsi que dans la forêt. Ces douaniers, découverts par des gendarmes en visite fortuite, sont suspendus de leurs fonctions par le préfet régional d'Angers⁴²⁶, puis affectés par l'administration des douanes à la garde des camps du Loiret à partir du 1^{er} février 1944⁴²⁷. Il est à noter que la direction générale est parvenue à préserver leur emploi dans la fonction publique, certainement grâce aux efforts déployés par le chef de leur circonscription douanière d'origine à Rennes (anciennement Brest).

Dès le début de l'année 1941, les douaniers écartés de la façade atlantique sont également affectés à la surveillance des camps de chômeurs, qui se construisent partout en France occupée et libre. Ces installations sont placées sous le contrôle du commissariat à la lutte contre le chômage (CLC) créé le 11 octobre 1940. Cette organisation s'occupe du recensement de la main d'œuvre française et étrangère disponible puis édifie très rapidement des chantiers ruraux. Un grand nombre d'entre eux est construit en zone forestière, en vue de faire face à la pénurie de charbon qui s'annonce pour l'hiver à venir⁴²⁸. Le gouvernement de Vichy, par le biais du CLC, impose rapidement des chômeurs que les exploitants agricoles doivent employer. À partir de mars 1941, trois camps de travailleurs voient le jour dans le Charente-Inférieure : Surgères, Matha et Avy (situé à proximité de la commune de Pons). Sans

⁴²⁴ Loi du 4 juin 1941 relative à l'emploi de la main-d'œuvre pénale hors des établissements pénitentiaires.

⁴²⁵ Serge Lemaître, « La douane du Havre durant la seconde guerre mondiale », *op. cit.*, p. 33

⁴²⁶ L'arrêté préfectoral se réfère à l'application de la loi du 11 août 1941 relative à la suspension des fonctionnaires et agents de l'État pour motif d'ordre public.

⁴²⁷ Mémoire produit par le directeur des douanes à Rennes, 16 octobre 1946. SAEF, 1C-0026312 – dossier personnel de Joseph Ancel.

⁴²⁸ Marie-Antoinette Maux-Robert, « Le commissariat à la lutte contre le chômage en zone sud », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 206, n°2, 2002, p. 121-146.

attendre la fin des travaux d'édification, leur gestion est confiée à un lieutenant réfugié dans la direction de La Rochelle qui avait déjà exercé dans cette circonscription avant-guerre. La préfecture place sous ses ordres des groupes dans chaque cantonnement dont la composition est identique : un officier appartenant à la direction de La Rochelle et un sous-officier réfugié de la circonscription de Metz⁴²⁹. Ils doivent occuper des missions diverses : comptables, cuisiniers aides cuisiniers, etc. Le préfet de la Charente-Inférieure met un point d'honneur à ce que les agents choisis possèdent une « certaine autorité et des capacités de direction⁴³⁰ », afin de surveiller des travailleurs originaires de la région parisienne. Les chômeurs qui arrivent dans l'un de ces trois dépôts sont rapidement placés chez des agriculteurs locaux, sont renvoyés aux dépôts quand les employeurs non plus besoin d'eux. Des détachements analogues vont se mettre en place à partir de 1941 en Gironde, en Charente ou encore dans les Landes. Après la création de la zone côtière interdite, le ministre des Finances souhaite également renforcer les contingents des Eaux et Forêts, administration qu'il considère en sous-effectif. Le directeur de cette organisation ne partage cependant pas son point de vue. En 1941, une concertation organisée entre la direction du personnel des forêts et la direction générale des douanes, permet le détachement d'environ 500 agents issus de toutes les circonscriptions maritimes⁴³¹. Les agents de la façade atlantique sont amenés à conduire des missions dans les camps de travailleurs mais également dans les chantiers de la jeunesse française. Dans le camp de Mérignac, un préposé originaire de Béhobie est chargé de la manutention de l'ensemble du matériel (lits en fer et poêles en fonte) en provenance des cantonnements de la jeunesse pour le compte de l'administration des Eaux et Forêts⁴³². À la fin de l'année 1943, ce type de groupement de jeunes est notamment installé dans la partie carbonisée de la forêt des Landes, afin de récupérer les pins brûlés durant l'été.

⁴²⁹ Note du directeur des douanes de La Rochelle, 10 mars 1941. AD17, 2004 W 158.

⁴³⁰ Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au directeur des douanes à La Rochelle, mars 1941. AD17, 2004 W 158.

⁴³¹ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 25 août 1941, SAEF, B-0060438.

⁴³² SAEF, 1C-00226525 – dossier personnel de Gabriel Castex

II. Les détachements de douaniers sur la ligne de démarcation

A. La mise en place des détachements

La ligne de démarcation est instituée par la convention d'armistice du 22 juin 1940 (article 2). S'étendant sur près de 1 200 km, elle traverse treize départements⁴³³ de la frontière espagnole à la frontière suisse. Le commandement militaire allemand en France organise très rapidement sa matérialisation grâce à un vaste ensemble signalétique qui se superpose à la topographie naturelle. Durant les premiers jours de l'Occupation, les soldats allemands s'installent progressivement le long de cette frontière artificielle et sont assistés par la *Geheime Feldpolizei* (police de campagne). Dès septembre 1940, le franchissement de la ligne de démarcation est subordonné à la présentation d'un *ausweis* délivré par les militaires allemands. Les populations frontalières, résidant à moins de 10 kilomètres, bénéficient d'un laissez-passer pour la petite circulation frontalière (*Ausweis für den kleinen Grenzverkehr*). L'autorité d'occupation instaure également d'importantes réglementations sur la circulation interzone, dont certaines présentent un caractère économique qui sous-entend à terme le recours au personnel des douanes, dans les deux zones. En février 1941, les soldats allemands sont en grande partie remplacés par des « douaniers » appartenant au *Verstärkter Grenzaufsichsdienst* (VGAD)⁴³⁴. Cette arrivée traduit une volonté nette de renforcer les contrôles et de réprimer les passages clandestins. La surveillance exercée par ce « service renforcé de la surveillance des frontières » change alors de substance et se caractérise par une augmentation des incidents de frontière. Dans le département des Basses-Pyrénées, le préfet signale un net développement du nombre d'arrestations⁴³⁵. En zone libre, le contrôle français n'est élaboré et mise en place qu'après celui des Allemands. La garde de la ligne de démarcation est confiée à l'armée d'armistice, qui doit exercer une surveillance à la fois militaire mais aussi économique, pour

⁴³³ Ain, Jura, Saône-et-Loire, Allier, Cher, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Vienne, Charente, Dordogne, Gironde, Landes et Basses-Pyrénées

⁴³⁴ Éric Alary, *La Ligne de démarcation (1940-1944)*, Paris, Perrin, coll. Tempus, 2010, p. 50-51

⁴³⁵ *Ibid.*, p. 52-53

laquelle elle n'est pas formée. Les militaires français ont donc besoin de l'appui de services plus compétents et obtiennent progressivement l'appui des gendarmes⁴³⁶.

Durant l'automne 1940, le gouvernement de Vichy sollicite la collaboration des douaniers du service actif, mais la direction générale lui adresse un refus. Sa situation actuelle – effectifs réduits par les agents prisonniers et les détachements déjà effectués – ne lui permet pas de répondre favorablement à cette demande. En janvier 1941, le secrétariat à la Guerre insiste une nouvelle fois en utilisant l'argument de l'instauration très prochaine des mesures de retrait des douaniers du littoral. Entre mars et juin 1941, l'arrivée progressive de ces derniers permet de structurer la ligne de démarcation et de mettre en place une véritable frontière censée être hermétique. Ce dispositif douanier comprendra, jusqu'à la suppression la ligne de démarcation en 1943, plus de 500 agents affectés à la surveillance et 60 fonctionnaires spécialement chargés de la fouille des trains⁴³⁷. Parmi eux, se trouvent un nombre important d'agents repliés de la façade atlantique. Dans le département de la Gironde, ce déploiement constitue un événement important mais une confusion persiste en raison de la présence de quatre corps différents dont les missions sont sensiblement identiques. Les rôles de chaque groupe ne sont pas suffisamment définis, la situation n'est réglée que sur le tas⁴³⁸.

Après les premières mesures de retrait des douaniers du littoral, le détachement sur la ligne de démarcation offre à la direction générale une issue compatible avec la fonction douanière. Cette dernière installe dans un premier temps une division douanière, à proximité immédiate du commandant militaire français à Châteauroux⁴³⁹. Son administration est confiée, dès mars 1941, à l'inspecteur principal à Bordeaux, Louis Laplassotte, qui doit se rendre sur place très avant l'arrivée des premiers contingents pour préparer leur installation⁴⁴⁰. Il est finalement précédé par un de ses collègues, chargé par la direction générale d'organiser l'aménagement, la répartition, la subsistance et l'utilisation des douaniers retirés du littoral. Jusqu'à la suppression de la ligne de démarcation en 1943, Laplassotte entretiendra des relations étroites et soutenues avec les services de l'armée d'armistice et l'autorité préfectorale. La direction des différents postes de garde des douanes est confiée à des lieutenants mais leur implantation évolue à plusieurs reprises, à la suite des modifications du tracé de la ligne. Cette

⁴³⁶ *Ibid.*, p. 62-63

⁴³⁷ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation pendant la seconde guerre mondiale », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 66, 2019, p. 26-27

⁴³⁸ Philippe Souleau, *La ligne de démarcation en Gironde : occupation, résistance et société, 1940-1944*, Périgueux, Fanlac, 1998, p. 43

⁴³⁹ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », *op. cit.*, p. 27

⁴⁴⁰ Minute de la direction générale des douanes, 12 mars 1941. SAEF, 1C-0026944 – dossier personnel de Louis Laplassotte.

situation entraîne une certaine « imprécision » qui s'ajoute au caractère parcellaire des sources sur le sujet⁴⁴¹.

Les douaniers retirés du littoral, accompagnés de leurs familles, sont acheminés sur la ligne de démarcation par des trains spéciaux, vers deux centres de rassemblement à Limoges et à Châteauroux. Les agents de La Rochelle comptent parmi les premiers fonctionnaires repliés vers cette nouvelle affectation, par la direction générale. Dès février 1941, le préfet de la Charente-Inférieure signale que 137 douaniers doivent être dirigés vers la zone libre, parmi lesquels 81 employés réfugiés des directions du nord et de l'est⁴⁴². Ils prennent place dans ce qui est certainement le premier convoi quittant le littoral début mai 1941. Fait rare dans les archives de l'histoire de la Douane, ce trajet figure parmi les mieux documentés. Les voyageurs résidant en Vendée reçoivent l'ordre de se rendre par leurs propres moyens à la gare de La Rochelle, pour ensuite prendre avec leurs collègues rochelais un train pour Bordeaux. Au préalable, l'administration leur a fourni des bons de transport à demi-tarif pour leur voyage jusqu'à la Gironde, lors duquel ils doivent impérativement porter leur uniforme. À l'arrivée à Bordeaux, les douaniers sont dirigés vers l'hôtel des douanes, où l'ensemble du contingent affecté à la zone libre est commandé par le lieutenant bordelais, Jean Pourrech. Le directeur confie à un sous-officier, qui n'est pas identifié, l'ensemble des dossiers individuels des agents de ces trois circonscriptions maritimes. Ces derniers accompagnés de leurs familles montent ensuite dans un train spécial, qui prend la direction de la ligne de démarcation. Chaque agent a pu emporter avec lui une somme de 5 000 francs et les membres de sa famille 1 000 francs. La direction générale leur avait également conseillé de prendre avec eux deux voire trois jours de vivres pour le voyage. Le passage de la frontière intérieure et le contrôle par les autorités occupantes s'effectuent en gare de Montpon (Dordogne)⁴⁴³.

Ce stationnement est le théâtre d'un incident entre douaniers français et allemands. Ces derniers découvrent à bord du train des lettres, des papiers et quelques cartouches de pistolets. Avant le départ de Bordeaux, l'administration avait cependant rappelé à tous ses agents que le transport de courriers à travers la ligne de démarcation était formellement interdit. Après cette découverte, les allemands procèdent à la fouille minutieuse des passagers des trois des wagons du convoi, dans la salle de visite de la gare. Ils parviennent à identifier « l'auteur de la dissimulation », il s'agit d'un préposé réfugié dans la direction de La Rochelle sur lequel les

⁴⁴¹ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », *op. cit.*, p. 27

⁴⁴² Lettre du préfet de la Charente-Inférieure au général du corps d'armée, délégué général du gouvernement dans les territoires occupés, 25 février 1941. AN, F/1cIII/1146.

⁴⁴³ Note de la direction générale au directeur des douanes à La Rochelle, 10 avril 1941. AD85, 38 W 1.

douaniers allemands ont trouvé deux lettres datées et rédigées à Saint-Trojan (Charente-Inférieure). Il est ensuite emprisonné huit jours par les autorités d'occupation⁴⁴⁴. L'ensemble des autres passagers peut reprendre la route en direction de Périgueux, où le détachement est reçu en gare de Mussidan (Dordogne) par un vérificateur des douanes français représentant l'administration. Ce dernier indique à chaque agent son affectation, une grande partie rejoint le poste de Ribérac (Dordogne)⁴⁴⁵.

Durant l'été 1941, l'État-major de la 9^e région militaire sollicite du gouvernement un renfort de douaniers afin de libérer une partie de son effectif militaire. En septembre 1941, la direction générale consent à détacher un nouveau contingent, prélevé sur les agents repliés des circonscriptions de Bayonne et de Brest. Elle place ces derniers sous les ordres de l'inspecteur principal à Pau (zone libre) et les répartit dans des postes de garde situés dans les Basses-Pyrénées, dans les Landes et en Gironde⁴⁴⁶. En octobre 1941, le préfet des Basses-Pyrénées indique que cent douaniers de la direction de Bayonne ont franchi la ligne de démarcation à Orthez pour être affectés en zone libre. Avec eux, se trouvaient 65 personnes composant leurs familles⁴⁴⁷. Une grande partie des 600 douaniers environ, repliés en zone libre, va exercer cette surveillance de la frontière intérieure jusqu'à sa suppression en mars 1943.

B. Le quotidien des douaniers sur la ligne de démarcation

Dès la mise en place de la ligne de démarcation, le gouvernement confie aux militaires de l'armée d'armistice quatre missions principales : éviter les incursions allemandes en zone non occupée, surveiller les circulations de personnes du sud vers le nord du territoire, accueillir les fugitifs en territoire libre et empêcher le trafic clandestin de marchandises. Ces tâches nécessitent les compétences techniques des douaniers qui prennent leur poste sur cette frontière intérieure à partir du printemps 1941. Cependant, le dispositif mis en place côté français se caractérise par une grande complexité. Quatre corps différents (armée d'armistice, police spéciale, gendarmerie et douane) exercent des fonctions sensiblement identiques. Le rôle de chacun de ces groupements est défini par une circulaire du ministère de l'Intérieur datée du 26

⁴⁴⁴ Lettre de l'inspecteur principal des douanes à Bordeaux au directeur régional, 8 mai 1941. SAEF, 1C-0026749 – dossier personnel de Joseph Formery.

⁴⁴⁵ Note de la direction générale au directeur des douanes à La Rochelle, 10 avril 1941. AD85, 38 W 1.

⁴⁴⁶ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », *op. cit.*, p. 27

⁴⁴⁷ Rapport du préfet des Basses-Pyrénées (partie occupée) au secrétaire d'État à l'Intérieur, 10 novembre 1941. AN, F/1cIII/1180.

juin 1941. Cette dernière précise que l'autorité militaire est chargée de la surveillance de la ligne de démarcation à proprement parler ainsi que des voies de circulation situées à proximité. Les gendarmes, les douaniers et les militaires procèdent à un premier filtrage des individus venant de la zone occupée et retiennent ceux qui paraissent douteux⁴⁴⁸. Les activités précises des douaniers durant ces détachements en zone non occupée restent encore à éclaircir. Leur rôle portait évidemment sur la surveillance du trafic de marchandises, qui fut déclaré libre le 20 mai 1941. Quelques récompenses accordées aux agents évoquent cependant des arrestations pour tentatives de franchissements clandestins de la frontière. Il semble que certains étaient également chargés d'assurer le ravitaillement et la popote dans les postes de garde. Les documents conservés dans les archives douanières nous renseignent plus volontiers sur la vie quotidienne et les conditions de vie de ces détachements ainsi que sur les transgressions des règles mises en place par ces agents. De même les relations qu'entretiennent les différents groupes présents sur place mériteraient d'être éclairées. Il existait des postes « mixtes » où évoluaient gendarmes et douaniers, lesquels étaient placés sous les ordres des premiers ainsi que sous leur régime administratif. Dans le département de la Charente, les rapports semblent avoir été cordiaux encore que ces fonctionnaires civils « admettent difficilement⁴⁴⁹ » devoir obéir aux directives des militaires.

La littérature douanière évoque cependant la présence d'un service spécial de contrôle statistique sur la ligne de démarcation entre 1940 et 1943. En novembre 1940, le gouvernement de Vichy convoque une réunion interministérielle afin de mettre en place une analyse précise des sorties de marchandises de la zone libre vers la zone occupée. L'objectif principal est d'encadrer les échanges interzones, voire de les limiter ou les interdire. Il paraît cependant impossible de l'imposer aux autorités militaires allemandes. Dès la fin de l'année 1940, des vérificateurs des douanes s'installent sur divers points de passage. Ils y contrôlent le trafic routier ainsi que le trafic ferroviaire, de préférence dans les gares de triage. Il semble que la collaboration entre l'administration des douanes et l'autorité militaire soit bonne, mais des problèmes apparaissent avec la SNCF, qui refuse régulièrement de déplomber les wagons pour que les agents puissent effectuer leurs contrôles⁴⁵⁰. Les douaniers français situés en zone libre jouent également un rôle dans la commission allemande de surveillance douanière. En juin 1941, les préfets et les sous-préfets de la zone sud sont informés de sa mise en place par le

⁴⁴⁸ Philippe Souleau, *La ligne de démarcation en Gironde*, op. cit., p. 43

⁴⁴⁹ Jacques Farisy, *La ligne de démarcation dans le département de la Charente : 1940-1943*, La Crèche, France, Geste éd., 2004, p. 161.

⁴⁵⁰ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », op. cit., p. 30

ministère de l'intérieur. Cette organisation détient la capacité d'encadrer les opérations du contrôle douanier et son action s'étend au trafic de marchandises et de devises. La commission compte plus de 70 agents, dont l'arrivée est progressive et qui sont répartis dans trois sections : Toulouse, Chambéry et Marseille. Ce dernier groupe assure la surveillance et la gestion des douaniers. À cela, s'ajoute un service de liaison dans chaque division⁴⁵¹.

Les déplacements et transferts résultant des modifications successives du tracé de la ligne de démarcation par les autorités allemandes, engendrent des difficultés matérielles et administratives. Ces dernières concernent l'acheminement du personnel, de l'équipement et des archives, l'installation des locaux et des lignes téléphoniques, la recherche de logements pour le personnel et leur famille ainsi que la question du ravitaillement. De surcroît, les douaniers ont été rapidement désarmés après la signature de l'armistice, mais ne peuvent pas le demeurer dans leur nouvelle affectation. La convention d'armistice reçoit alors une demande de réarmement, à laquelle elle donne son aval en juin 1941. Les agents de Brest, informés de leur départ en septembre 1941, reçoivent leur laissez-passer après un long délai et traversent la frontière intérieure seulement en janvier 1942. À partir du printemps 1941, l'échelon douanier fixé à Châteauroux doit s'occuper de la délicate question du logement des fonctionnaires et de leurs proches. Dans le département de la Vienne, le commandant de l'armée d'armistice charge le sous-préfet de Montmorillon, de trouver des locaux pour abriter 113 douaniers et leurs familles⁴⁵². Celui-ci confie cette charge aux municipalités, qui tout le long de la ligne de démarcation se tournent vers leurs administrés pour qu'ils logent les agents dans leur foyer. Le gouvernement laisse cependant aux douaniers le soin de scolariser leurs enfants mais surtout d'assurer leur propre ravitaillement en zone libre. Cette question pèse beaucoup sur le quotidien de ces fonctionnaires, qui ne trouvant pas d'issue favorable franchissent légalement mais aussi illégalement la frontière pour assurer leur substance. En novembre 1941, un brigadier de la direction de Brest, replié à Bléré (Indre-et-Loire), demande à son collègue douanier allemand de l'autoriser à pénétrer en zone occupée pour acheter des vivres pour lui et ses subordonnés. Lorsque ce dernier refuse, il manifeste sa déception par des propos insultants contre l'armée allemande. Il est alors arrêté puis incarcéré à la prison de Tours. Il est finalement relaxé en février 1943⁴⁵³. Les douaniers allemands franchissent également la ligne de démarcation vers la zone libre. Au début de mars 1943, sur l'un des derniers points de contrôle subsistant encore

⁴⁵¹ *Ibid.*, p. 31

⁴⁵² Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », *op. cit.*, p. 29-30

⁴⁵³ Minute du directeur général des douanes au directeur de cabinet, 25 février 1943. SAEF, 1C-0026738 – dossier personnel de Germain Fertil.

en Indre-et-Loire, un incident éclate entre un brigadier français et un sous-officier allemand, accompagné d'une femme de nationalité française. Tandis que l'altercation prend un tournant défavorable, le fonctionnaire français, alors en repos, sort son revolver pour le braquer sur son adversaire. Cependant, il est rapidement désarmé et frappé par le douanier allemand. L'agent français est sanctionné par l'administration, qui n'avait pas à être porteur de son arme et ne pouvait pas empêcher le sous-officier allemand de circuler en zone libre car « il [n'est] pas dans ses attributions⁴⁵⁴ » de s'y opposer.

La situation critique du ravitaillement en zone libre pousse les douaniers à entrer complètement dans l'illégalité, en participant à une entreprise d'abatage clandestin de bestiaux durant l'été 1941. Cette affaire, qui dure pendant un mois et demi, implique dix agents du secteur de Ribérac ainsi que des gendarmes. Ces fonctionnaires, appartenant à différents corps, sont dénoncés après la mise à mort d'un mouton. L'enquête révèle que plusieurs animaux ont été tués, avec l'assentiment du chef de poste, pour le ravitaillement mais peut-être également pour la revente. Il semble qu'ils aient rapidement arrêté leur trafic à la suite des recensements de bêtes effectués dans les fermes. Leur entreprise clandestine devenait alors trop dangereuse et par ailleurs était passible de poursuites judiciaires⁴⁵⁵. L'inspecteur principal Laplassotte, commandant le détachement de douaniers estime que les « conditions difficiles » dans lesquelles vivent ses subordonnés, ne peuvent justifier l'abattage clandestin d'animaux⁴⁵⁶. L'administration centrale décide de copier ses sanctions disciplinaires sur celle appliquées dans la gendarmerie, mettant ainsi de côté le caractère judiciaire de l'affaire.

Au sein d'une analyse sur la vie quotidienne des douaniers sur la ligne de démarcation, leur intégration à la société rurale locale (ou non) reste un point à éclaircir. Durant leur détachement, ils ont régulièrement été hébergés chez l'habitant, rendant les échanges inévitables. Une étude consacrée à cette frontière intérieure dans le département de la Charente évoque succinctement les relations entre les agents et les populations limitrophes. Les témoignages évoquent notamment le douanier Labarthe, d'origine basque, décrit comme « sympathique et serviable » qui logeait chez l'habitant. Cependant comme l'évoque l'auteur « ils ne sont restés que deux ans et sont repartis. La plupart d'entre eux n'ont jamais repris

⁴⁵⁴ Lettre de l'inspecteur principal des douanes à la direction générale, 11 mars 1943. AD29, 1447 W 34 – dossier personnel d'Yves Jolivet.

⁴⁵⁵ Lettre du lieutenant des douanes au capitaine à Limoges, 23 août 1941. SAEF, B-0053061.

⁴⁵⁶ Rapport d'enquête sur le matelot des douanes Jean Guibert (La Rochelle), 5 août 1946. SAEF, 1C-0026836 – dossier personnel de Jean Guibert.

contact avec les autochtones. Ceux qui les ont connus se souviennent de leur présence mais pas de leur nom⁴⁵⁷. »

C. La suppression de la ligne de démarcation et les nouvelles réaffectations

Le 11 novembre 1942, en réponse au débarquement des alliés en Afrique du Nord le 8 novembre, les troupes allemandes envahissent la zone non occupée de la France, sans prévenir le gouvernement de Vichy. Tandis qu'ils franchissent la ligne de démarcation, les troupes italiennes occupent le sud-est des Alpes-Maritimes, la Savoie et la Corse, agrandissant ainsi leur zone d'occupation dans le sud de la France. Le 18 novembre 1942, les postes de surveillance sur la ligne de démarcation sont supprimés à la suite de la dissolution de l'armée d'armistice. Sur le tracé, ne subsiste alors que le personnel des douanes chargé uniquement de missions économiques.⁴⁵⁸ Lors de son départ en décembre 1942, le commandant de la 9^e division militaire adresse quelques mots à l'endroit des douaniers :

Au moment où, dans des circonstances douloureuses, je quitte mon commandement, je tiens à vous exprimer toute ma satisfaction pour la manière dont le personnel des douanes employé à la ligne de démarcation a toujours rempli sa mission. Je n'ai eu qu'à me louer de sa tenue, de sa discipline ainsi que de la ponctualité avec laquelle il a assuré son service⁴⁵⁹.

Les douaniers sont l'objet d'autres témoignages de cet ordre de la part de militaires français. À partir du mois de janvier 1943, les Allemands procèdent à la suppression « matérielle » de la ligne de démarcation. Le 1^{er} mars 1943, cette frontière intérieure disparaît officiellement. Cette mesure symbolique est le résultat d'après négociations entre le chef du gouvernement, Pierre Laval, et le commandement militaire en France. Cette disparition est immédiatement exploitée par la propagande du gouvernement de Vichy comme une victoire de la collaboration. La ligne de démarcation figure cependant toujours sur les cartes de l'État-major allemandes, jusqu'en juin 1944. En mai 1943, Vichy rappelle que toutes les mesures

⁴⁵⁷ Jacques Farisy, *La ligne de démarcation dans le département de la Charente...*, *op. cit.*, p. 162-164.

⁴⁵⁸ Éric Alary, *La Ligne de démarcation (1940-1944)*, *op. cit.*, p. 376-377.

⁴⁵⁹ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 14 janvier 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

prises en zone non occupée doivent être levées. De même, les barrières et autres installations matérielles doivent être enlevées. Le gouvernement donne l'ordre, aux douaniers notamment, de remettre à disposition des différentes organisations le matériel et les locaux qui étaient utilisés par les bureaux français. Il indique également l'obligation de remettre à disposition des administrations d'origine les fonctionnaires et les employés qui ont participé au fonctionnement du dispositif français de surveillance. Cependant, l'ensemble de ces mesures ne concernent pas, pour l'instant, les postes de contrôle statistique mis en place durant les derniers mois de l'année 1940⁴⁶⁰. Comme en témoignent certains documents conservés dans les dossiers de personnel, des points de contrôle semblent avoir persisté sur le tracé de l'ancienne ligne de démarcation, durant le premier semestre 1943.

En novembre 1942, les troupes allemandes pénètrent également dans la partie non-occupée de la frontière pyrénéenne. Dès lors, les autorités militaires entreprennent la création de deux lignes de défense dans les départements des Pyrénées-Orientales et des Basses-Pyrénées. La première, dénommée *Südwall* ou *Mittelmeerwall* (mur de la Méditerranée), reprend le modèle et les caractéristiques du mur de l'Atlantique. Ainsi de Cerbère à Barcarès, les Allemands installent des batteries ainsi que d'autres ouvrages de défense, afin de se prémunir contre un débarquement allié en Méditerranée. La seconde ligne, appelée *Speerlinie Pyrenäe* (ligne de front fortifiée des Pyrénées), est établie le long de la frontière espagnole entre Hendaye et Cerbère et est moins étoffée que la première. En décembre 1942, le commandement militaire allemand instaure également une zone « réservée », dont la profondeur peut varier de 15 à 40 kilomètres environ. Dans un premier temps, les douaniers français ne sont pas exclus de ce nouveau périmètre restreint⁴⁶¹. Dans un rapport daté de décembre 1943, la direction générale des douanes indique au ministère des Finances qu'un contingent de 400 douaniers allemands est arrivé à Perpignan le 27 novembre. Ils sont ensuite répartis le long de la frontière pyrénéenne et un important groupe est dirigé sur Cerbère-gare, où ils retrouvent un détachement de cheminots allemands. Les douaniers allemands appliquent sur le littoral des Pyrénées-Orientales, le même régime de surveillance que celui en exercice sur la façade atlantique depuis septembre 1940⁴⁶². Le long de la frontière pyrénéenne, la direction générale indique que l'action des douaniers et des militaires allemands s'effectue principalement sur les étrangers, les

⁴⁶⁰ Communication téléphonique de Vichy à la direction générale des douanes, 7 mai 1943. SAEF, 1A-0000401/5

⁴⁶¹ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 29 décembre 1942. SAEF, 1A-0000401/5.

⁴⁶² Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 7 janvier 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

ressortissants des pays en guerre avec l'Allemagne et sur les juifs. Leurs contrôles reposent sur des patrouilles circulant de jour comme de nuit sur les routes et en montagne⁴⁶³.

Au même moment, l'administration des douanes subit les conséquences de l'invasion italienne dans le sud-est de la France (directions de Nice et de Chambéry) et en Corse (circonscription de Bastia). Sur l'île, les liaisons maritimes avec le continent sont interrompues depuis le début du mois de novembre 1942. Les agents français peuvent cependant continuer à y exercer leurs fonctions habituelles en uniforme et en armes. À l'inverse, les troupes italiennes procèdent au désarmement de plusieurs brigades dans la direction des douanes de Chambéry⁴⁶⁴. À partir du mois de mars 1943, les autorités allemandes interdisent tout trafic frontalier à la frontière des Pyrénées entre Cerbère et Port Bou (Espagne)⁴⁶⁵. À la fin du mois d'avril 1943, le commandant de la *Zollgrenzschutz* exige le départ d'un nombre colossal de douaniers de la frontière pyrénéenne. Selon Roland Giroire, cette mesure aurait concerné 700 personnes, en activité, retraitées depuis le 10 novembre 1942 ainsi que ceux détachés dans le service des bureaux, mais considérés comme non-indispensables. Ces derniers auraient vraisemblablement été détachés à Marseille au service de la police spéciale car les *Annales des douanes* évoquent au même moment une arrivée massive de douaniers dans la cité phocéenne⁴⁶⁶.

Durant le premier semestre 1943, les douaniers détachés sur la ligne de démarcation, désormais supprimée, sont orientés vers de nouvelles affectations. Il est décidé qu'un contingent de 500 agents soit progressivement affecté au service spécial de Lyon-Police « pour la garde des voies de communications de la vallée du Rhône⁴⁶⁷. » L'origine de ce détachement reste encore méconnue, il fait suite à l'invasion de la zone libre et l'occupation de cette préfecture très proche de la ligne de démarcation. Les sources nous éclairent seulement sur l'installation des douaniers, quelques-unes de leurs activités et sur leurs démêlés avec les autorités occupantes. Ces agents ont très probablement été nommés pour protéger les bâtiments abritant les institutions allemandes et pour surveiller et contenir les mouvements de résistance, très présents dans la région. De nombreux contemporains ont faussement apparenté ce détachement aux groupes de réserve mobile (GMR), des unités de police mises en place par le gouvernement de Vichy en avril 1941. Les douaniers affectés à Lyon-police sont rattachés à une capitainerie dont le siège est situé à Lyon et est dirigée par Germain Baraou originaire de la direction de

⁴⁶³ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 31 décembre 1942. SAEF, 1A-0000401/5.

⁴⁶⁴ Note du directeur général des douanes intérimaire au ministre des Finances, 7 janvier 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

⁴⁶⁵ Note de la direction des douanes au ministre, 23 mars 1943. SAEF, 1A-0000401/5.

⁴⁶⁶ Roland Giroire, « Les douaniers et la ligne de démarcation... », *op. cit.*, p. 30

⁴⁶⁷ Henry Dhumeau, « La direction des douanes de La Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *op. cit.*, p. 37

Brest (Quimper), qui officiait auparavant sur la ligne de démarcation. Ce capitaine est secondé par le lieutenant François Vigouroux de la circonscription de Nantes (Saint-Nazaire). La direction générale confie à ces deux officiers la charge d'assurer les conditions d'installations des agents, dont les premiers arrivent par convoi au printemps 1943. L'étude des dossiers personnels permet de dégager plusieurs missions attribuées aux douaniers de Lyon-police. La première est la surveillance des immeubles occupés par les allemands dans la commune même de Lyon.

Les autres agents sont répartis dans la vallée du Rhône afin d'assurer une surveillance des voies de chemin de fer et des locomotives de la SNCF au départ des gares de la région. Nous retrouvons des fonctionnaires originaires de la façade atlantique, dans le département du Rhône, mais également en Isère et dans la Drôme. Les dossiers personnels de ces agents ne renseignent pas toujours l'endroit exact du poste où ils sont affectés. Cependant l'étude des sources consultées permet d'émettre l'hypothèse qu'ils sont répartis dans la même région voire les mêmes communes. Ces douaniers sont notamment sollicités pour empêcher mais également rendre compte des destructions à la suite d'attentats réalisés par des membres de la résistance locale. C'est lors de l'une de ces missions, qu'un brigadier-chef de la direction de La Rochelle, exerçant les fonctions de chef de poste à la garde des communications perd la vie à la suite d'un refroidissement. En janvier 1944, il est envoyé, de nuit, constater les dégâts occasionnés par ce sabotage. Après cette « marche forcée », comme l'a décrit son supérieur, son état de santé se dégrade jusqu'à son décès quelques mois plus tard⁴⁶⁸.

Ces missions confiées aux douaniers, qui les mettent en relations directes avec les autorités occupantes et des prisonniers, engendrent des difficultés voire des situations de grave danger⁴⁶⁹. Quelques agents ne supportant plus de travailler « à la solde de l'ennemi » préfèrent désertir leur poste et vivre dans la clandestinité. Ce détachement est finalement dissout à la fin de l'année 1944. Après la libération, les enquêtes réalisées dans le cadre de l'épuration administrative laissent sous-entendre que la plupart des douaniers, qualifiés de « médiocres » par le chef du détachement, n'ont exercé ces fonctions de police que sous la contrainte et « avec une évidente mauvaise volonté⁴⁷⁰ ». Lors de son retour à Quimper, le capitaine Germain Baraou, en charge de ce détachement est mis en cause par les agents qu'il doit désormais

⁴⁶⁸ Lettre du lieutenant des douanes au capitaine à Lyon-police, 26 juillet 1944. SAEF, 1C-0000405 – dossier personne de Louis Cochard.

⁴⁶⁹ Se référer au chapitre précédent qui aborde le cas des douaniers Clet Jégou et Ernest arrêtés par les allemands en représailles d'un sabotage et déportés en Allemagne, d'où ils ne reviendront jamais.

⁴⁷⁰ Lettre du capitaine des douanes Germain Baraou à l'inspecteur divisionnaire, 28 novembre 1944. SAEF, B-0053037.

commander et dont un certain nombre était déjà sous ses ordres à Lyon-police. Ces derniers l'accusent d'avoir été un partisan convaincu du Maréchal Pétain⁴⁷¹ et d'avoir de ce fait organisé une importante propagande en faveur du gouvernement. Cependant, l'enquête fait ressortir une information que ses subordonnés semblent ignorer, Baraou a été détaché d'office, non volontairement comme certains l'affirment, mais surtout, il aurait demandé à être remplacé à ce poste. L'administration prend la décision de ne pas soumettre cette affaire à l'examen de la commission d'épuration du ministère des Finances, considérant que le capitaine n'était qu'un « fonctionnaire obéissant aveuglément au gouvernement du moment quel qu'il soit⁴⁷² ». La direction générale maintient Germain Baraou à son poste à Quimper, où il exercera ses fonctions jusqu'à son départ à la retraite en 1960.

III. Être douanier dans les camps d'internement du Loiret

A. Un détachement à l'organisation complexe (1941-1942)

Les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande⁴⁷³ sont construits en 1939, afin d'héberger les familles d'étrangers réfugiées dans la région parisienne. Durant la « drôle de guerre », ils sont convertis en centres de rétention pour les prisonniers de guerre allemands, puis, après l'armistice ils accueillent des prisonniers français. À partir d'avril 1941, l'autorité occupante procède à la transformation de ces deux centres en camp d'internement pour les juifs. Sur ordre des autorités militaires occupantes, ils relèvent de la responsabilité française et non

⁴⁷¹ Dans l'un de ses courriers, il reconnaît n'avoir jamais caché être admiratif du maréchal Pétain, en grande partie en raison de son passé glorieux.

⁴⁷² Lettre de l'inspecteur de la sûreté générale au commissaire de la police spéciale à Quimper, 6 décembre 1944. SAEF, B-0053037

⁴⁷³ Sur ces deux camps il existe peu de références bibliographiques particulières. Nous pouvons toutefois citer : Éric Conan, Sans oublier les enfants : les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande, 19 juillet-16 septembre 1942, Paris, Librairie générale française, 2006, 219 p. ; Florence Ferrand, Être interné dans les camps d'internement de Beaune-la-Rolande et de Pithiviers du 14 mai 1941 au 10 août 1944 : vie matérielle et organisation, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Louis Robert, Université d'Orléans, 1998, 265 p.

allemande, en application de la loi du 4 octobre 1940, sur l'internement des juifs étrangers domiciliés sur le territoire⁴⁷⁴. Les premiers internés arrivent dans le département du Loiret le 14 mai 1941, ils sont tous victimes de la « rafle du billet vert ». La nature du camp de Jargeau, également construit en 1939 pour accueillir les réfugiés puis les prisonniers de guerre, est différente des deux premiers. Sous le gouvernement de Vichy, il devient le centre d'internement pour les Nomades, les prostitués et les opposants politiques. Ces trois camps sont placés sous la tutelle du préfet du Loiret, qui nomme rapidement à leur tête des officiers de gendarmerie, le plus souvent possible à la retraite. La surveillance est primitivement assurée par la 5^e légion de la gendarmerie nationale, établie en région parisienne. En juillet 1941, à la suite des premières mesures d'exclusion des douaniers du littoral, un détachement est mis à la disposition du ministère de l'Intérieur en vue de leur affectation probable dans les centres d'internement situés dans le Loiret. Cependant, le préfet à Orléans, parvient à convaincre la délégation du ministère de l'Intérieur de l'incongruité de cette mesure. Ces fonctionnaires sont, selon lui, « non préparés à un service de cet ordre, peu encadrés et sans discipline militaire⁴⁷⁵ ». Ce haut fonctionnaire semble méconnaître la formation militaire des douaniers du service actif et l'esprit qui les anime. Il semble que ce soient principalement les gendarmes qui se montrent réticents à partager leur quotidien avec des personnes étrangères à leur arme. Cependant, durant l'automne 1941, la pression des autorités allemandes pour trouver aux douaniers inactifs une nouvelle affectation devient de plus en plus forte⁴⁷⁶.

1) Les douaniers auxiliaires des gendarmes (octobre 1941 – septembre 1942)

Au début du mois d'octobre 1941, une centaine de douaniers sont finalement affecté aux camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande. Le préfet du Loiret, sans manifestation publique de contestation de cette décision, n'emploie pas directement ces fonctionnaires à la surveillance. Cette position lui est rapidement reprochée par le préfet délégué du ministère de l'Intérieur, qui lui rappelle que les douaniers doivent être employés à l'encadrement des juifs. Les gendarmes ne sont présents dans le département du Loiret qu'à titre provisoire, une grande partie d'entre

⁴⁷⁴ Claude Laharie, *Petite histoire des camps d'internement français*, Morlaas, Cairn, 2020, p. 152-153.

⁴⁷⁵ Lettre du préfet du Loiret au préfet délégué du ministère de l'Intérieur dans les territoires occupés, 22 juillet 1941. AD45, 138 W 25861.

⁴⁷⁶ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 47

eux doit rejoindre leur poste dans la région parisienne⁴⁷⁷. Le commandement du détachement des douanes dans les deux camps est confié à un lieutenant originaire de la direction de Boulogne, Jean Ohaco⁴⁷⁸. Il sera remplacé en 1942 par Jean Darrigol, un brigadier originaire d'Hendaye. Un bon de transport de la SNCF, pour le trajet Bordeaux-Orléans, fournit le nom d'une cinquantaine d'agents retirés du littoral atlantique, qui, par convoi, sont envoyés les premiers dans les camps d'internement⁴⁷⁹. À l'arrivée, ce détachement est directement séparé en deux et réparti selon les besoins entre Pithiviers et Beaune-la-Rolande. Les douaniers originaires de la façade atlantique sont également rejoints par des collègues évacués de la direction du Havre. Contrairement aux premiers, ceux-ci ont pu partir dans le Loiret avec leurs familles sur les conseils du directeur régional, car elles vivaient sous la menace de bombardements alliés. Les douaniers de la côte atlantique laissent derrière eux leurs proches et vivent une vie de célibataire en cantonnement qui rappelle à beaucoup le service militaire. Cette situation va leur occasionner de nombreux désagréments pendant la durée de leur détachement. Un certain nombre d'entre eux doivent assumer les finances de deux foyers sur un seul salaire.

Dans les deux centres, les douaniers sont installés dans des baraquements, mais le nombre insuffisant de ces constructions pousse l'administration centrale et la préfecture à en installer bon nombre en dehors de l'enceinte du camp, dans des auberges voire chez l'habitant. Cependant, il semble que certains aient été régulièrement déplacés et n'aient pas connu de grande stabilité. En mai 1942, cinq douaniers qui sont hébergés dans la salle des fêtes de Beaune-la-Rolande doivent quitter les lieux sur le champ, pour laisser la place libre au comité communal d'aide aux prisonniers de guerre. Ils sont alors relogés dans une gare désaffectée appartenant à la SNCF et dont le loyer est réglé par la préfecture⁴⁸⁰. Dès leur arrivée, les agents bénéficient d'un accès exclusif à une cuisine et un réfectoire que le préfet a fait installer dans des locaux réquisitionnés dans un hôtel-restaurant de Beaune-la-Rolande. Toutefois, un sentiment de mécontentement naît très rapidement chez les douaniers, en grande partie du fait des difficultés de ravitaillement alimentaire et en matières premières pour le chauffage. À cela, se greffent les problèmes de la vie morale, les conséquences de la vie communautaire en chambrée. Contrairement aux gendarmes, ils ne sont pas relevés et ne disposent que de quelques jours de repos hebdomadaire ainsi que de permissions pour s'oxygéner⁴⁸¹. Il semble que la

⁴⁷⁷ *Id.*

⁴⁷⁸ Lettre du directeur général des douanes au préfet du Loiret, 2 octobre 1941. AD45, 138 W 25861.

⁴⁷⁹ Liste des douaniers affectés aux camps du Loiret annexée au bon transport de Bordeaux à Orléans, 1941. AD45, 175 W 34100.

⁴⁸⁰ Lettre du maire de Beaune-la-Rolande au préfet du Loiret, 4 mai 1942. AD45, 138 W 25861.

⁴⁸¹ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 56

cohabitation avec les militaires de la gendarmerie soit rapidement devenue difficile. Selon le commandant de la compagnie du Loiret, il paraît impossible de créer des détachements mixtes, chaque corps ne voulant obéir qu'à sa propre hiérarchie. L'intérêt des autorités françaises est donc de placer chaque corps sous la direction des officiers et gradés respectifs.



Figure 31 : Vue générale du camp de Pithiviers en 1942 © Archives Nationales, F/7/15101

En octobre 1941, dès leur arrivée dans les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande, les douaniers sont considérés comme des agents de « police auxiliaire », portent leur uniforme personnel et sont munis d'un brassard portant cette inscription. La préfecture du Loiret fait rapidement la demande auprès des autorités d'occupation, de fournir des armes aux agents qui n'en n'ont pas. La mission principale de ces détachements est d'assurer la direction et la surveillance de corvées à l'intérieur et à l'extérieur des camps. Sous l'œil de ces derniers, les internés ont la charge de s'occuper des tâches de la vie quotidienne (faire les lits, s'occuper du jardin, etc.). Les internés sont répartis en fonction de leurs compétences : cuisiniers, secrétaires, tailleurs, cordonniers, barbiers, etc. Ils sont également astreints à des corvées en dehors de

l'enceinte des camps, dans l'industrie – comme dans la sucrerie de Pithiviers – ou encore dans les exploitations agricoles locales. Ils sont également exploités par différentes administrations, dans les chantiers forestiers des Eaux-et-Forêts par exemple⁴⁸². Trois fermes situées dans la Sologne sont rattachées administrativement au camp de Beaune-la-Rolande. À partir de 1941, ces exploitations, abandonnées par leurs propriétaires, doivent être remises en état par les internés juifs. En mars 1942, elles sont administrées indépendamment et sont placées sous la responsabilité d'un lieutenant de gendarmerie en retraite. Le mois suivant, 14 douaniers du camp de Pithiviers, répartis en trois équipes, y sont détachés pour renforcer la surveillance effectuée par les gendarmes. Sur place, ils sont confrontés à la précarité et à la pénurie de logements. Dans une des fermes, trois agents sont obligés de coucher dans la cuisine. Faute de place, ils ne peuvent prendre avec eux que peu d'affaires, laissant leurs malles, qu'ils traînent depuis des mois, à Pithiviers. Les gendarmes sont progressivement réintégrés dans ces camps en mai 1942 et le détachement définitivement supprimé en juillet⁴⁸³.

Durant le printemps 1942, de nombreux internés parviennent à échapper à la surveillance des gardes et peuvent ainsi s'enfuir. Ces évasions ou tentatives d'évasion, sont imputées aux détachements de douaniers. Cette responsabilité nous interroge encore aujourd'hui ; résulte-t-elle d'un manque de professionnalisme, d'un désintéressement pour une besogne qui ne correspond pas à leur mission principale ou d'une attitude volontaire ? Dès le mois de février 1942, le préfet du Loiret met en cause ces fonctionnaires au cours de ses échanges avec le directeur des douanes à Bayonne, dont ils dépendent. Il exige également que les commandants des douanes durcissent les sanctions disciplinaires. En avril 1942, les autorités françaises ordonnent des changements à la tête des camps du Loiret. Le capitaine de gendarmerie administrant celui de Pithiviers est alors suspendu de ses fonctions et rendu à la vie civile. Le commandant à Beaune-la-Rolande est déplacé vers le camp de Jargeau⁴⁸⁴. En juin 1942, le préfet indique que les douaniers et les gendarmes n'ont pas suffisamment d'armes à leur disposition. Après des échanges avec la *Feldkommandantur*, cette dernière envisage de fournir cet équipement qui resterait cependant insuffisant⁴⁸⁵. Dans ses communications au ministère de l'Intérieur, il ajoute que les autorités d'occupation ont l'intention de citer devant la cour martiale les officiers, gendarmes et douaniers, qui manqueraient à leur devoir de vigilance⁴⁸⁶. Le ministre et la préfecture ont déjà engagé un durcissement du régime

⁴⁸² *Ibid.*, p. 57

⁴⁸³ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 60-61

⁴⁸⁴ *Ibid.*, p. 62-63

⁴⁸⁵ Rapport mensuel d'information du préfet du Loiret, 3 juin 1942. AN, F/1cIII/1163

⁴⁸⁶ *Id.*

disciplinaire des internés dans les camps du Loiret. Le contrôle de la correspondance et des colis se veut plus sérieux et plus sévère. Cette mesure intervient concomitamment à la suppression des corvées extérieures. Ainsi, le préfet peut affecter les douaniers aux services de la censure et des colis (à l'arrivée et au départ). Ces postes sont dans un premier temps mixtes grâce au renfort de plusieurs internés, puis sont exclusivement à la charge des fonctionnaires à partir du mois de juin 1942⁴⁸⁷.

Le durcissement du régime disciplinaire prépare en réalité aux départs des premiers convois. Le premier, majoritairement composé d'internés qui ont enfreint le règlement en tentant de s'évader, quitte le Loiret le 8 mars 1942. Ce jour-là, les douaniers et les gardes civils sont debout dès 5 heures du matin et ont été préparés au fait que la situation puisse dégénérer. Comme avant chacun des prochains départs, les internés sont dépouillés de leurs biens par le personnel du camp. Différents témoignages mettent en cause l'attitude brutale des gendarmes principalement. Durant ces scènes déchirantes, les douaniers semblent avoir été de simples témoins, pas des acteurs. C'est la thèse que défend Rodolphe François dans ses travaux qui présente le témoignage d'un interné. Ce dernier décrit les pas lents et silencieux des douaniers qui deviennent « moins assurés⁴⁸⁸ » à l'approche des baraquements. Ces fonctionnaires seraient « chargés d'accomplir une triste besogne », aux côtés des gendarmes et des internés tenant les listes de départ. Les hommes auraient ensuite été enfermés dans une baraque et brutalisés toute la journée par les militaires. À propos du rôle des douaniers lors des départs, Rodolphe François conclut ainsi : « si le témoignage les présente passifs, voire gênés, dans leur intervention, rien dans les archives n'infirmes ni ne confirme une telle attitude⁴⁸⁹. » Lors de ces départs, la hiérarchie douanière tient d'ailleurs à faire une distinction entre les attitudes des corps formant le personnel de garde⁴⁹⁰. Pendant toute la durée de ces détachements, leur attitude n'a évidemment pas toujours été irréprochable. Entre la fin des mois de juillet et d'août 1942, alors que quatre convois partent en direction des camps de concentration, les douaniers sont gratifiés. Ils reçoivent plusieurs sommes d'argent pour leur rendement dans leurs services de surveillance et de fouilles, pendant le départ des trains, souvent en dehors des heures légales de travail⁴⁹¹. En septembre 1942, un autre convoi composé de 100 Juifs du camp de Pithiviers est envoyé « vers l'est » et plus de 300 autres sont transférés de Beaune-la-Rolande

⁴⁸⁷ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 62-63

⁴⁸⁸ *Ibid.*, p. 64

⁴⁸⁹ *Id.*

⁴⁹⁰ *Ibid.*, p. 66-69

⁴⁹¹ Lettre du lieutenant Renaudin commandant le camp de Pithiviers au préfet du Loiret. 28 août 1942. AD45, 138 W 25865.

vers Drancy. Après cette date, le nombre d'internés est faible et les autorités françaises procèdent à une modification de la politique d'internement dans les camps du Loiret, qui affecte l'organisation du détachement de douaniers.

2) Les douaniers à la tête du camp de Beaune-la-Rolande (octobre 1942 – juillet 1943)

En octobre 1942, les autorités françaises procèdent à des changements de catégories de personnes internées dans le Loiret. Beaune-la-Rolande devient une annexe du camp de Drancy et accueille les Juifs en surnombre. Dans le centre de Pithiviers, sont envoyés les prisonniers jugés dangereux, principalement des militants communistes. Ces derniers exigent une surveillance plus importante, les gendarmes du camp de Beaune-la-Rolande sont alors mutés vers Pithiviers le 25 septembre 1942. Les douaniers, quant à eux, font le voyage dans l'autre sens. Un petit nombre (7 agents) est autorisé par le préfet du Loiret à retourner à Pithiviers afin de se rapprocher de leurs familles, qui les avaient suivis dans leur détachement. Le départ des gendarmes de Beaune-la-Rolande implique désormais que les douaniers assurent tous les services du camp. Sa direction est confiée à un brigadier, placé sous l'autorité directe du commandant des camps de Pithiviers et Beaune-la-Rolande, Jean Darrigol. Ce dernier ne tarde pas à demander qu'un commandant soit nommé afin qu'il puisse se concentrer entièrement à sa tâche de chef de détachement dans les deux camps du Loiret. En décembre 1942, il est remplacé par le « lieutenant Cc⁴⁹² » à la tête du camp et du détachement des douaniers. Puis le 1^{er} mai 1943, alors que cet agent est muté en région parisienne, le lieutenant Joseph Frocrain, originaire de la direction de Brest, prend sa place. Il commande le contingent de Pithiviers, Beaune-la-Rolande puis Jargeau, jusqu'à la libération et l'ouverture des portes des camps.

Les dimanches et les jours fériés, le commandement du camp de Beaune-la-Rolande est assuré par cinq brigadiers-chefs, responsables des différents services. Ils assurent à tour de rôle la permanence, selon l'ordre d'ancienneté. Dès sa prise de fonctions, le commandant du camp et chef du détachement des douanes est secondé par un adjoint, le brigadier-chef Barthélémy Lafaurie⁴⁹³ (direction de Bayonne) qui travaille en étroite collaboration avec un brigadier, un

⁴⁹² Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 76

⁴⁹³ Cet agent dirigeait auparavant la brigade de Sare (direction de Bayonne), éloignée de la façade atlantique. Ses descendants m'ont cependant transmis plusieurs documents d'archives concernant son affectation militaire durant la Seconde Guerre mondiale et son détachement dans les camps du Loiret.

secrétaire-chef et un secrétaire dactylo. Ce commandant en second occupe d'ailleurs une place majeure dans l'administration du camp. Il se charge du courrier et soulage autant que possible le commandant dans son travail en prenant à sa charge les affaires courantes. Il gère également les relations avec l'extérieur (visites, réception des colis, etc.) et les questions relatives au détachement douanier en liaison avec un brigadier d'ordre, qui comme son nom l'indique s'occupe de la discipline au sein de l'effectif⁴⁹⁴. À partir de 1943, le brigadier-chef Lafaurie est nommé chef des travaux du camp tout en demeurant adjoint au commandant. Il est chargé de la discipline des internés, de la propreté des locaux, de l'hygiène corporelle, de la constitution éventuelle et de la surveillance des ateliers (coiffeur, cordonnier, tailleur, etc.), du maintien en bon état du matériel, de la répartition des combustibles, des travaux ainsi que de la distribution des denrées alimentaires⁴⁹⁵. Comme dans les autres camps, le détachement s'occupe du service de la censure du courrier, des colis et de la poste qui fait partie du « service de semaine ». À partir de septembre 1942, les internés ne peuvent recevoir que deux colis par mois, livrés par un transporteur local. Les douaniers sont chargés d'examiner le contenu de chaque expédition selon un règlement strict qui interdit la distribution de denrées alimentaires contingentées. Ces dernières doivent obligatoirement être éliminées.

Dès le début du mois d'octobre 1942, le commandant du camp demande régulièrement le renforcement du personnel de garde, bien que l'effectif des internés soit encore très réduit. Cependant à partir du 9 mars 1943, plus de 1000 Juifs arrivent de Drancy. Le préfet du Loiret sollicite l'envoi d'un renfort de gendarmerie afin de renforcer la surveillance du camp de Beaune-la-Rolande. Le chef d'escadron pointe rapidement plusieurs dysfonctionnements dans la répartition du service de garde des douaniers. Il trouve le nombre de malades tout comme celui des cuisiniers anormalement élevés et estime que l'arrivée de 36 gendarmes lui paraît amplement suffisant⁴⁹⁶. En avril 1943, l'administration des douanes accepte, elle aussi, le renforcement de l'effectif douanier, en comptant principalement sur le retour des agents mis à la disposition du service général du contrôle économique. Dans le même temps, ces agents peuvent bénéficier d'une indemnité comprise entre 4 000 et 7 500 francs, certainement mise en place pour motiver les départs⁴⁹⁷. L'administration admet également le principe d'une relève demandée par la direction de Bordeaux, laissant cependant cette idée à l'étude. Un courrier daté

⁴⁹⁴ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 75-77

⁴⁹⁵ Consigne du brigadier-chef des douanes, chef des travaux au camp d'internement de Beaune-la-Rolande, 8 février 1943. Archives personnelles de la famille Lafaurie.

⁴⁹⁶ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 79-80

⁴⁹⁷ Réponse de l'administration à une lettre du directeur des douanes à Bordeaux du 8 avril 1943. SAEF, 1C-0026344 – dossier personnel de Roger Bagat.

de mars 1944, nous indique que ce principe n'a jamais été mis en place car l'effectif douanier était devenu entre-temps « trop élevé ». Une fois encore, les relations entre les gendarmes et les douaniers semblent avoir été très tendues.

Les rapports entre les douaniers et les internés dans les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande semblent tout aussi complexes à appréhender. Il est nécessaire de se tourner vers les rares témoignages qui ont été conservés et les dossiers personnels des agents. François Rodolphe, dans son étude du détachement des douanes, évoque plusieurs témoignages positifs sur ces « braves douaniers du Sud-Est » qui étaient « amenés malgré eux à faire une sale besogne » dans le camp de Beaune-la-Rolande⁴⁹⁸. Mais les témoignages ne sont pas tous indulgents notamment durant la période de durcissement des consignes de surveillance des internés. Certains dénoncent l'attitude détestable du « lieutenant Cc » qui sera remplacé en mai 1943. Il n'aurait pas hésité à se servir directement dans les affaires des internés leur soutirant des objets de grande valeur. Certaines attitudes bienveillantes envers les internés provoquent des sanctions de l'administration. Le commandant intérimaire du camp de Beaune-la-Rolande, originaire de la direction de Bordeaux, reçoit un avertissement de son lieutenant, pour avoir toléré qu'au cours d'une représentation théâtrale faite par les internés, le 25 décembre 1943, une chanson hébraïque ait été interprétée par un chœur sans l'autorisation préalable de la censure⁴⁹⁹. Les douaniers sont principalement sanctionnés pour leur manque de vigilance et pour avoir introduit clandestinement des colis et des lettres pour les internés. Le personnel de garde, dont faisaient également partie les gendarmes, se livrant à ce genre d'actions illégales est souvent accusé de profiter de la situation pour arrondir ses fins de mois⁵⁰⁰. Ni les gardiens ni les internés n'ont intérêt à dénoncer ces pratiques de peur qu'elles ne cessent définitivement ou par crainte d'éventuelles punitions.

Cependant certains douaniers semblent n'avoir pas été seulement motivés par l'argent. À Pithiviers, un préposé originaire de la direction de Nantes reçoit des mains d'un interné juif une lettre qu'il doit remettre à la mère de ce dernier. Il réalise la course lors de l'un de ses congés. En échange cette dame lui remet une somme de 300 francs à donner à son fils. Lors de son retour dans le département du Loiret, les internés ayant été déplacés, il ne peut s'acquitter de sa mission. Un mois plus tard, il se décide à retourner la somme par mandat-carte à la mère de l'interné. Découvert, il est sanctionné par son administration. Sa punition est cependant

⁴⁹⁸ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 83

⁴⁹⁹ Feuille de punition du brigadier Armand Cailloux (Bordeaux), 27 janvier 1943. SAEF, 1C-0026494 – dossier personne d'Armand Cailloux.

⁵⁰⁰ Lettre du préfet délégué du Loiret au préfet régional d'Orléans, 3 octobre 1942. AD45, 138 W 25861.

annulée après la libération, le conseil de discipline estime que tout en violant le règlement, il a obéi « à un mobile humanitaire⁵⁰¹ ». Pour sa défense, le préposé le dit lui-même : « j'ai été victime d'un sentiment d'humanité, j'ai été trompé moi-même en ajoutant foi aux déclarations de cet interné. [...] Je répète que j'ai agi bénévolement et sans espoir d'aucune récompense⁵⁰² ». Durant leur détachement, les douaniers se sont rarement opposés aux ordres reçus ou à leurs nouvelles missions. Certes, nous pouvons nous interroger sur les multiples arrêts maladie et les demandes de mises à la retraite qui arrivent au moment opportun, empêchant ou retardant une mutation vers le Loiret. François Rodolphe évoque un seul agent, le « brigadier T. », qui semble s'être ouvertement opposé aux fonctions qui lui étaient confiées, sans pour autant développer cet exemple en détail⁵⁰³. Dans une correspondance datée d'avril 1943, le commandant des camps laisse sous-entendre que l'agent « interprétait trop largement au profit des internés les différentes consignes du camps⁵⁰⁴ » et désapprouvait totalement les mesures anti-juives du régime de Vichy.

En janvier 1943, éclate un événement dont les conséquences seront importantes pour l'avenir du camp de Beaune-la-Rolande, celui dit de « l'affaire de la pèlerine ». Le 16 janvier, cet épisode fait les gros titres de l'hebdomadaire d'extrême droite *Le Franciste*, qui à la fin d'un article consacré au camp de Beaune-la-Rolande évoque, entre autres détails, l'entrée de la femme d'un interné vêtue d'une pèlerine de douanier le 25 décembre 1942⁵⁰⁵. La violence du propos, allant au-delà de l'antisémitisme, et des condamnations portées par l'auteur alertent les autorités préfectorales mais aussi allemandes. Quelques jours, après la parution de cet article le préfet régional d'Orléans qui subit également la pression des autorités occupantes, exige que le préfet du Loiret s'explique sur la véracité des faits⁵⁰⁶. Les Allemands se focalisent plus particulièrement sur les événements qui entourent la nuit de Noël 1942. Ils reprochent aux autorités françaises le repas de Noël servi par la Croix-Rouge, ainsi que la représentation théâtrale, autorisée par le chef du camp, à laquelle plusieurs douaniers en uniforme ont assisté, certains accompagnés de leurs épouses⁵⁰⁷. Plus grave encore aux yeux de l'occupant et du préfet, le préposé Marc Argouët, originaire de la direction de Bordeaux, est accusé d'avoir prêté sa pèlerine à la femme d'un interné, le 25 décembre 1942. Il tente vainement de faire peser la

⁵⁰¹ Direction de Nantes, procès-verbal de la séance du conseil de discipline du 10 juillet 1946. SAEF, 1C-0026482 – dossier personnel de Casimir Bruneau.

⁵⁰² Interrogatoire du préposé Bruneau Casimir, Beaune-la-Rolande, 1^{er} mars 1943. SAEF, 1C-00266482

⁵⁰³ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 85

⁵⁰⁴ *Id.*

⁵⁰⁵ Article du journal *Le Franciste*, 16 janvier 1943. AD45, 15 W 6392.

⁵⁰⁶ Lettre du préfet régional à Orléans au préfet délégué du Loiret, 19 janvier 1943. AD45, 15 W 6392.

⁵⁰⁷ Rapport du chef de division chargé du service des camps d'internement au préfet délégué du Loiret, 2 février 1943. AD45, 15 W 6392.

plus grande responsabilité sur cette femme qui lui aurait dérobé son habit dans un restaurant en ville. Cependant, comme ses collègues incriminés pour les faits cités précédemment, ce douanier est lourdement sanctionné par son administration d'origine. Par ailleurs, il avait déjà, en février 1942, manqué de surveillance et permis à un détenu de s'évader⁵⁰⁸.



Figure 32 : Photographie du préposé Marc Argouët, responsable de « l'affaire de la pèlerine » © SAEF, 1C-0026325 – dossier personnel de Marc Argouët.

Ces événements jouent certainement un rôle dans la fermeture du camp de Beaune-la-Rolande. Les autorités d'occupation ont plusieurs fois exigé la suppression totale de l'administration du camp, n'accordant plus aucune confiance au personnel⁵⁰⁹. En printemps 1943, les déportations massives sont suspendues dans les camps du Loiret. À partir de juin 1943, les autorités militaires allemandes prennent le contrôle du camp de Drancy et exigent le transfert vers celui-ci de tous les internés à Beaune-la-Rolande. En juillet 1943, les gendarmes sont les premiers à quitter le camp du Loiret, pour rejoindre leurs postes dans la région parisienne. Durant l'automne 1943, le centre d'internement de Beaune-la-Rolande est définitivement fermé et les douaniers sont transférés dans le camp de Jargeau.

⁵⁰⁸ Note du directeur régional des douanes à Bordeaux, 10 mars 1943. SAEF, 1C-0026325 – dossier personnel de Marc Argouët.

⁵⁰⁹ Note de la *Kommandantur* au préfet régional du Loiret, 28 janvier 1943. AD45, 15 W 6392

B. Jargeau : un camp aux mains des douaniers (1943-1944)

En mars 1941, l'administration française ouvre le camp de Jargeau afin d'interner tous les Nomades, dont une grande partie de Tsiganes, arrêtés dans la région d'Orléans durant les mois qui suivent. Entre 1941 et 1944, d'autres catégories de personnes « indésirables⁵¹⁰ » y sont également enfermées. Il s'agit d'internés administratifs – catégorie qui comprend aussi les vagabonds – d'un grand nombre de prostituées, de réfractaires au STO et de prisonniers politiques soupçonnés d'appartenir à un mouvement de résistance. Dès leur arrivée, ces internés vivent dans des conditions déplorables, les locaux présentent des caractéristiques de délabrement qui n'existent ni à Pithiviers ni à Beaune-la-Rolande. De mars 1941 à septembre 1942, le camp de Jargeau est surveillé par un détachement de dix gendarmes, assistés par une quarantaine de gardiens auxiliaires. Les douaniers y sont affectés en deux temps. En septembre 1942, lorsqu'ils prennent le contrôle du camp de Beaune-la-Rolande, neuf d'entre eux sont envoyés vers Jargeau, pour relever plusieurs gendarmes qui doivent rejoindre Pithiviers pour encadrer les prisonniers politiques jugés dangereux. Un brigadier-chef des douanes devient alors adjoint au chef de camp et les agents assurent les mêmes fonctions que les gendarmes (direction du camp et surveillance extérieure). À la fin du mois de juillet 1943, à la suite de la liquidation du camp de Beaune-la-Rolande, 83 douaniers rejoignent leurs collègues. Jargeau devient un centre d'internement entièrement placé sous le contrôle de ces derniers. Durant l'été 1943, l'effectif du détachement des douanes dans les camps du Loiret atteint son point culminant. Les gardiens auxiliaires, devenus inutiles, sont mis en disponibilité par la préfecture⁵¹¹. En septembre 1943, des douaniers sont mis à la disposition du commandant du camp de Pithiviers, qui demandait un renfort de personnel pour la surveillance des corvées extérieures. Jusqu'à la suppression totale de ce détachement, il semble que l'effectif des douanes ait augmenté dans ce camp. Durant l'été 1943, le lieutenant Joseph Frocrain, de la direction de Brest, devient le commandant des brigades autonomes de Jargeau et Pithiviers, contrôlant de fait tous les douaniers détachés dans le Loiret.

Les missions du détachement de douaniers dans le camp Jargeau sont sensiblement les mêmes que dans celui de Beaune-la-Rolande. Leur tâche principale est d'assurer la garde du

⁵¹⁰ Aurélie Audeval, « L'indésirable des années 1930 : une figure genrée », dans Gisti, *Figures de l'étranger, quelles représentations pour quelles politiques ?* Paris, Gisti éditions, 2013, p. 27-35.

⁵¹¹ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 93-97

camp, celle-ci exige un nombre important d'employés. De jour comme de nuit, des sentinelles sont postées devant la porte d'entrée et autour des clôtures du camp. Ils sont chargés de la surveillance des corvées intérieures (jardin, cuisine, entretien des locaux, etc.). Les prostituées sont notamment employées dans des ateliers de fabrication de sacs de récupération de fils que les agents doivent encadrer. Les douaniers s'occupent du service de semaine, à savoir la censure du courrier, la poste (comme vagemestre) et la tenue du fichier. Ils doivent également contrôler l'hygiène des internés, les convaincant souvent de prendre une douche. Ils conduisent parfois les enfants vers les salles de classes installées dans l'enceinte du camp⁵¹².

L'administration française confie aux brigades autonomes des douanes la surveillance des internés à l'extérieur des camps de Pithiviers et de Jargeau. En août 1943, le directeur des malteries franco-belges de Pithiviers sollicite auprès de la préfecture du Loiret la mise à disposition d'une dizaine d'internés. Il souhaite employer ces derniers à des travaux d'urgence à l'occasion du battage des orges. Afin d'assurer la surveillance de ces prisonniers politiques, le préfet réquisitionne treize douaniers du camp de Jargeau, qui doivent être acheminés – avec leurs bagages – vers Pithiviers dans un camion prêté par l'entreprise⁵¹³. En décembre 1943, deux douaniers, l'un originaire de la direction de Bayonne et l'autre réfugié dans celle de Nantes, sont reconnus responsables de l'évasion de deux internés travaillant dans les malteries. Après une enquête effectuée par la gendarmerie locale, l'agent réfugié est sanctionné et envoyé à Lyon-police, le second également puni est mis en disponibilité pour raison de santé. L'affaire semble avoir été réglée de concert entre la préfecture et l'administration. Cependant, en avril, une information judiciaire est ouverte pour grave négligence à l'encontre du douanier lyonnais. Craignant d'être poursuivi en justice, l'agent préfère choisir la désertion et vivre dans la clandestinité⁵¹⁴. Jusqu'au printemps 1944, plusieurs douaniers assurent des missions de surveillance dans trois des cinq entreprises qui emploient des internés en dehors du camp de Pithiviers.

Il semble que ces détachements à l'extérieur des camps de Jargeau et de Pithiviers aient été propices aux évasions. En 1943-1944, deux préposés de la brigade autonome de Jargeau sont détachés à la surveillance permanente de plusieurs internés chargés de la coupe de bois dans une forêt de Fay-aux-Loges. Ces travaux forcés se déroulent du lundi au samedi, et comme les internés, les agents séjournent dans des maisons forestières⁵¹⁵. Les deux agents sont

⁵¹² *Ibid.*, p. 100.

⁵¹³ *Ibid.*, p. 105.

⁵¹⁴ Lettre du préposé des douanes Georges Piniac au ministre des Finances, 7 janvier 1945. SAEF, 1C-0027241 – dossier personnel de Georges Piniac.

⁵¹⁵ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 99

également chargés de la direction des travaux en forêt, du ravitaillement, de la comptabilité et de l'administration de la cuisine. Cette lourde charge, qui pèse sur deux personnes seulement, conduit inévitablement à des évasions. En avril 1944, un prisonnier parvient à s'échapper lorsqu'un douanier (originaire de Basse-Indre) l'autorise à se rendre seul à la gare de Fay-aux-Loges pour y raccompagner son fils qui était venu lui rendre visite. Le fonctionnaire en question est sévèrement puni par l'administration des douanes. Il bénéficie cependant de circonstances atténuantes. Comme l'indique le lieutenant Frocrain, commandant les brigades autonomes de Jargeau et de Pithiviers, ces deux douaniers assument un rôle ingrat et pénible. S'agissant de l'agent mis en cause, il ajoute : « il vit en ermite n'ayant pour tout voisinage que les internés et quelques bûcherons⁵¹⁶. »

Le sureffectif des douaniers, la promiscuité, la nature du travail et la longueur des détachements a favorisé les rapprochements avec les internés, notamment les prostituées, qui sont vues en ville aux bras de certains fonctionnaires. En juillet 1944, le brigadier-chef Cailloux du camp de Jargeau reçoit par exemple dans sa chambre une détenue dont il avait la garde, alors que la zone des baraquements des gardiens leur est interdite⁵¹⁷. Cependant cette situation de promiscuité a surtout conduit à tendre les relations entre les agents eux-mêmes, surtout entre les simples gardiens et leurs supérieurs. En septembre 1943, un préposé du camp de Jargeau, originaire de la direction de Bordeaux, s'en prend violemment à un brigadier-chef et au lieutenant Frocrain, émettant des critiques sur la distribution du service, rapidement jugées sans fondement. Le directeur régional à Bordeaux estime que pour cet acte d'indiscipline, qui revêt un réel caractère de gravité, la sanction doit être « exemplaire »⁵¹⁸. Sur ces sources administratives, l'historien travaillant sur le personnel des douanes doit cependant prendre du recul. Les documents d'archives ne consignent que les affrontements entre la hiérarchie et les agents des brigades. Ils occultent alors les violences quotidiennes commises contre les détenus, auxquelles participent certainement certains douaniers. L'absence de témoignages d'anciens internés sur le rôle de ces fonctionnaires ne nous permet pas de développer plus en détails la brutalité ordinaire dans les camps du Loiret.

Quelques mois après seulement, un autre préposé, de la brigade de Saint-Nazaire, en état d'ébriété « cause du scandale » à la popote du camp de Jargeau. Il porte même des coups à

⁵¹⁶ Lettre du lieutenant Frocrain, commandant les brigades autonomes de Jargeau et de Pithiviers au préfet délégué du Loiret, 6 mai 1944. SAEF, 1C-0026961 – dossier personnel de Joseph Le Bihan.

⁵¹⁷ Lettre du lieutenant Frocrain, commandant les brigades autonomes de Jargeau et de Pithiviers au préfet délégué du Loiret, 1^{er} août 1944. SAEF, 1C-0026494 – dossier personnel d'Armand Cailloux.

⁵¹⁸ Note du directeur régional des douanes à Bordeaux, 4 septembre 1943. Musée national des douanes, France, 2 A 887 – dossier individuel de Jean Baptiste Daignez.

l'un de ses collègues qui tente de le calmer et menace le commandement du détachement qui cherche à obtenir des explications. L'enquête réalisée par l'administration, démontre qu'au cours de l'année 1943 la discipline de ce « bon agent » s'est fortement dégradée. Le directeur à Nantes, ne lui trouvant pas d'excuses, prend cependant le soin d'expliquer que ce douanier vit loin des siens depuis 1941 et a été sinistré successivement à Saint-Nazaire et Nantes⁵¹⁹. Ces deux exemples du camp de Jargeau tendent à démontrer que la durée du détachement des douaniers dans le Loiret, devient de plus en plus difficile à supporter. Une grande partie d'entre eux a laissé sur le littoral atlantique, en proie aux bombardements, ses proches. Toutefois, Rodolphe François a démontré que les douaniers de Pithiviers ont été plus souvent sanctionnés et surtout avec beaucoup plus de sévérité que leurs collègues de Jargeau⁵²⁰. Les sources consultées mettent uniquement en avant le fait que ce sont les conditions de travail que les douaniers ne supportent pas. Les documents ne font pas mention d'une répulsion pour la tâche qui leur est confiée : surveiller un camp d'internement où des innocents sont enfermés. Il s'agit là d'une des limites des sources administratives, qui ne retranscrivent pas les sentiments personnels des fonctionnaires. La correspondance et les communications avec la hiérarchie ne retranscrivent que des échanges formels, tendant à l'amélioration des conditions de vie sur place. Dans un contingent aussi important, il est fort probable que des douaniers aient éprouvé du dégoût pour cette mission, tandis que certains de leurs collègues n'y voyaient pas d'inconvénients ou étaient simplement passifs. La dureté de la tâche explique également l'absence de transmissions et de témoignages au retour des agents auprès de leur famille. À l'image des proches du douanier Lafaurie, interrogés dans le cadre de cette thèse, de nombreuses familles ignoraient tout du passé de leurs ancêtres et découvrent avec effroi qu'ils ont participé à une page sombre de l'histoire de France.

À partir de mai 1944, la région d'Orléans est la cible de bombardements successifs de l'aviation alliée. Certains, en tombant à proximité du camp de Jargeau, provoquent des mouvements de foule parmi les internés, que les douaniers tentent tant bien que mal de contenir. Ces attaques aériennes de mai 1944 détruisent entièrement la prison d'Orléans. Les détenus de droit commun et le personnel de surveillance sont déplacés vers le camp de Jargeau⁵²¹. Fin juillet 1944, les bombes explosent à quelques mètres seulement du camp de Pithiviers, occasionnant des blessures à une dizaine de gendarmes. L'inquiétude grandit parmi le personnel

⁵¹⁹ Note du directeur régional des douanes à Nantes à l'administration, 27 janvier 1944. SAEF, 1C-0026810 – dossier personnel d'Henri Gombaud.

⁵²⁰ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 108

⁵²¹ Pascal Vion, *Le camp de Jargeau : juin 1940 - décembre 1945*, op. cit., p. 93

de garde et les internés qui, situés dans une zone dangereuse, n'ont que des tranchées pour s'abriter⁵²². Durant l'été 1944, les événements de la Libération se précipitent dans le département du Loiret. À partir du 1^{er} juillet, le lieutenant des douanes Joseph Frocrain prend contact avec le groupe de résistance de Jargeau. Cette réaction tardive apparaît cependant comme bien opportuniste au regard des événements. Le chef du détachement permet à des gardiens de la paix, arrivés de Pantin durant l'été, internés comme prisonniers politiques, de revoir leurs proches et des « amis de la Résistance⁵²³ ». Pour ces derniers, il a également ignoré la censure et laissé entrer tous les courriers et colis qui leur étaient destinés. La nuit du 5 août, il leur permet de sortir de l'enceinte du camp pour assister à une réunion du maquis. Dans la nuit du 11 au 12 août, deux personnes « se présentant comme faisant partie des Forces Françaises de l'Intérieur⁵²⁴ » menacent le lieutenant Frocrain et parviennent à faire libérer une quinzaine de détenus dont l'intégralité des gardiens de la paix. Dans ses travaux sur le camp de Jargeau, Pascal Vion questionne cet événement. Il évoque une « couverture » utilisée par le commandant des brigades autonomes des douanes dans ses communications avec la préfecture du Loiret, lui permettant d'exfiltrer ces résistants⁵²⁵. Le certificat d'appartenance du douanier Frocrain fait bien état de cette « couverture ». Avec son collègue, le lieutenant Jourdain, ils étaient les seuls, à être au courant de l'évasion des agents de police et de leur départ vers le maquis⁵²⁶. Le dossier indique que le commandant du camp aurait remis des armes au groupe.

Durant le mois d'août 1944, les combats font rage aux portes de Jargeau. Le camp est atteint par des bombes qui blessent plusieurs personnes, mais surtout entraînent un vent de panique parmi les internés comme chez les gardiens. Plusieurs détenus profitent de la confusion pour s'évader. Sous la direction du lieutenant Frocrain, le contingent des douanes prend possession puis assure la surveillance d'un magasin contenant des denrées qui sont ensuite livrées pour le ravitaillement de la population civile. Le commandement du détachement participe également à la capture de soldats allemands et de collaborateurs qui sont remis au comité départemental de Libération⁵²⁷. La commune de Jargeau est libérée le 22 août 1944. L'installation des troupes américaines à quelques mètres du camp ne signifie cependant pas la

⁵²² Lettre du commandant du camp d'internement de Pithiviers au préfet du Loiret, 31 juillet 1941. AD45, 175 W 34111.

⁵²³ Certificat d'appartenance à la Résistance française de Joseph Frocrain, 28 décembre 1950. SHD, GR 16 P 235876 – dossier de Joseph Frocrain.

⁵²⁴ Pascal Vion, *Le camp de Jargeau : juin 1940 - décembre 1945*, op. cit., p. 94

⁵²⁵ *Id.*

⁵²⁶ Certificat d'appartenance à la Résistance française de Joseph Frocrain, 28 décembre 1950. SHD, GR 16 P 235876 – dossier de Joseph Frocrain.

⁵²⁷ *Id.*

suppression immédiate du détachement de douaniers⁵²⁸. En septembre 1941, 21 agents sont affectés dans la commune de Cinq-Mars-la-Pile (Indre-et-Loire) à la surveillance des dépôts de vivres. Cependant, l'absence de sources précises sur ce sujet ne nous permet pas d'entrer plus dans les détails. Le chef de ce détachement réintègre cependant le camp de Jargeau à la fin du mois de septembre, sa signature apparaissant sur des documents relatifs à son administration⁵²⁹. Le sort des internés à Jargeau ne semble pas préoccuper les nouvelles autorités françaises. Il faut attendre le 20 novembre 1944, pour qu'une circulaire ministérielle vienne éclaircir la question de l'internement des Nomades. Le gouvernement estime qu'il n'est pas possible d'envisager leur mise en liberté, en raison des circonstances militaires et de l'état de siège⁵³⁰. Le commandant des brigades autonomes de Pithiviers et Jargeau annonce au commissaire de la République pour la région d'Orléans, la fin du détachement de douaniers à 12 heures, le 11 octobre 1944. Il indique avoir mis les agents en route vers les directions d'origine. Le 13 octobre, le lieutenant Frocrain quitte son service et « passe les consignes » et le commandement du camp à l'officier du GMR venu le remplacer. Les agents de cette police spéciale, qui sera dissoute en décembre 1944, arrivent pour relever les douaniers et surveiller les Nomades toujours internés. Le camp de Jargeau est finalement fermé durant le mois de décembre 1945.

C. Des contingents placés sous la responsabilité des directeurs régionaux de la façade atlantique

En octobre 1941, dès leur arrivée à Pithiviers et à Beaune-la-Rolande, la gestion de l'administration des douaniers est assurée par le service de leurs directions d'origine. Les agents affectés au camp de Pithiviers sont rattachés à la direction de Bayonne, attendu que la majorité des effectifs en était originaire. Le détachement de Beaune-la-Rolande est administrativement rattaché à la direction de Bordeaux⁵³¹. Cette organisation particulière entraîne l'assujettissement des autorités préfectorales au statut en vigueur dans l'administration des douanes. La notation des sous-officiers et des préposés revient aux directeurs de leurs circonscriptions d'origine. Les services centraux estiment que ces derniers sont les seuls à connaître les antécédents de leurs agents. Cependant, ils semblent tenir en compte, et largement s'appuyer sur les évaluations du

⁵²⁸ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 110

⁵²⁹ *Ibid.*, p. 111

⁵³⁰ Pascal Vion, *Le camp de Jargeau : juin 1940 - décembre 1945*, *op. cit.*, p. 95

⁵³¹ Lettre du préfet délégué du Loiret au ministre secrétaire d'État à l'Intérieur, 13 avril 1942. AD45, 138 W 25861.

lieutenant commandant le détachement. Pour les officiers des douanes, la direction générale fait envoyer les documents aux intéressés qui se chargent de les remplir eux-mêmes. Les services de la préfecture du Loiret consignent leur signalement ainsi que les appréciations générales sur la manière de servir de celui-ci. Le Préfet doit se soumettre au système de notation existant dans la Douane et fournir une « cote numérique » sur chaque officier, allant de 0 à 20⁵³². Les autorités préfectorales n'étaient pas non plus en mesure de s'opposer à la réintégration d'un douanier dans son administration. Les changements d'affectation et de résidence restent l'apanage de la direction générale. Il ne peut intervenir que dans le cadre d'un mouvement dans son département, d'un camp à un autre. De même, les douaniers sont soumis à leur propre statut pour la gestion des congés maladie. Les autorités françaises ont cependant la possibilité d'effectuer des enquêtes en cas de suspicion d'abus et de demander des contre-visites médicales. Les traitements et les indemnités sont également versés aux douaniers par les directeurs d'origine.

L'ensemble des questions relatives au régime disciplinaire touchant les douaniers sont administrées par les directions d'origine. L'administration estime être la seule à pouvoir décider, considérant qu'elle détient tous les éléments nécessaires à juger les intéressés. Les dossiers de sanctions sont rédigés par le chef de détachement, qui le transmet directement à la circonscription qui doit décider de la punition. Dans les cas les plus délicats, ces documents sont envoyés à la direction générale, qui statuera sur les mesures disciplinaires les plus graves⁵³³. À partir de 1942, le préfet du Loiret remet en cause la surveillance exercée par les douaniers dans les camps de Pithiviers et Beaune-la-Rolande, à la suite de trop nombreuses évasions. Dans ses échanges avec le directeur à Bayonne, il précise vouloir connaître absolument toutes les sanctions prises par l'administration contre les agents coupables de négligence⁵³⁴. En réponse, le responsable des douaniers de Pithiviers, indique avoir prescrit une enquête sur les manquements signalés par la préfecture aux chefs de détachements. Il demande également au préfet de lui adresser tous les rapports des commandants pour apprécier les faits en toute connaissance de cause⁵³⁵. Pendant toute la durée des détachements des douaniers dans les camps du Loiret, les autorités préfectorales n'auront jamais la possibilité de s'ingérer dans les procédures de sanctions. Elles ne sont informées qu'à l'issue de la procédure. Dans la plupart des situations, les directeurs régionaux des douanes vont dans le même sens que le chef du

⁵³² Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, *op. cit.*, p. 114

⁵³³ *Ibid.*, p. 116

⁵³⁴ Lettre du préfet délégué du Loiret au directeur des douanes à Bayonne, 9 février 1942. AD45, 138 W 25861.

⁵³⁵ Lettre du directeur des douanes à Bayonne au préfet délégué du Loiret, 14 février 1942. AD45, 138 W 25861.

commandant, en entérinant les propositions de punitions. La situation demeure la même jusqu'en février 1944. Les procédures disciplinaires constituent une part importante de la correspondance entre le détachement du Loiret et l'administration des douanes. Rodolphe François évoque le chiffre de 76 procédures (au minimum) conservées dans les archives douanières⁵³⁶. Par ailleurs, le nombre de punitions infligées aux agents des douanes croît de façon notable mais surtout de manière chronologique, témoignant certainement d'une forme de lassitude et de monotonie.

En janvier 1944, la nomination du chef de la milice française Joseph Darnand au secrétariat général au Maintien de l'ordre, en lieu et place de René Bousquet, inaugure une période plus répressive du gouvernement de Vichy et une tentative de reprise en main de l'administration. Le 1^{er} février 1944, une loi vise les fonctionnaires qui « auront sciemment accompli, dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions, des actes contre l'exécution des lois ou contre les ordres du Gouvernement⁵³⁷ ». Les peines encourues peuvent aller d'une forte amende à dix années d'emprisonnement. En décembre 1943, à la suite d'un certain nombre d'évasions, le lieutenant commandant le détachement de douaniers du Loiret, s'interrogeait sur le régime disciplinaire auquel étaient soumis ses subordonnés. Il comparait celui-ci avec les punitions infligées pour des cas de la même espèce aux militaires de la gendarmerie, qui sont extrêmement sévères. Le commandant du détachement des gendarmes comme la préfecture plaidaient pour une uniformité des peines et souhaitaient que les dossiers soient envoyés par le préfet, aux directeurs régionaux des douanes. En février 1944, après la promulgation de la loi de répression précédemment citée, la direction générale indique dans sa réponse au lieutenant des douanes, maintenir le régime disciplinaire en vigueur. Toutefois, elle accède à la demande de la préfecture qui acheminera désormais les rapports émanant du chef des détachements de Jargeau et de Pithiviers.

Le 1^{er} mars 1944, l'organisation du détachement de douaniers dans les camps du Loiret subit plusieurs modifications. Celui-ci est transformé en une lieutenance indépendante, commandée par le lieutenant Joseph Frocrain. À partir de cette date, l'ensemble des courriers qu'il rédige et qui lui sont adressés portent la mention « commandant les brigades autonomes de Jargeau et de Pithiviers ». En outre, l'ensemble de la gestion administrative des agents est rattaché à la direction des douanes de Paris⁵³⁸. Cette centralisation manque toutefois de souplesse, le directeur régional étant obligé de maintenir le contact avec les chefs des

⁵³⁶ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 120

⁵³⁷ *Journal officiel*, 2 février 1941, p. 359.

⁵³⁸ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 119.

circonscriptions d'origine. Après la Libération, celui-ci s'exprime sur son rôle et ses relations avec le personnel douanier travaillant dans les camps. Il estime que le détachement « n'a jamais assuré ni avec goût ni avec soin la tâche de surveillance qui lui incombait ». Le directeur à Paris se félicite des effets positifs de sa coopération avec le lieutenant Frocrain et l'administration des douanes, dans le règlement des affaires disciplinaires. Cette entente a permis d'éviter des conséquences désastreuses, en empêchant que les autorités d'occupation ne s'immiscent dans la gestion administrative⁵³⁹. Après la fin des hostilités, la direction générale déclare avoir tenu compte depuis octobre 1941, que les agents, du fait de leur formation professionnelle, étaient peu aptes à jouer le rôle de gardien de prison. Cette prise de position pourrait expliquer la révision, lors des conseils de discipline, de plusieurs sanctions prises durant la Seconde Guerre mondiale.

Au lendemain du retour des douaniers dans leur circonscription d'origine, les directeurs régionaux sont impliqués dans les procédures d'épuration administrative. Certains agents sont effectivement inquiétés et l'administration est chargée de procéder à des enquêtes minutieuses. En mai 1945, la police judiciaire de Bordeaux procède à une enquête sur les agissements de trois fonctionnaires affectés au camp de Beaune-la-Rolande. Le brigadier-chef Armand Cailloux, alors adjoint au chef du détachement, est accusé par plusieurs internés juifs d'avoir gardé pour lui des sommes d'argent et des bijoux qu'il devait remettre aux proches de ces derniers. Le brigadier-chef Albert Darreguet, de la brigade de Blaye, est l'objet d'accusations du même genre⁵⁴⁰. Les directeurs régionaux des circonscriptions maritimes de la façade atlantique réalisent des enquêtes similaires à la suite d'accusations d'anciens internés dans les camps du Loiret. Cependant, aucune suite n'a jamais été donnée à ces affaires, qui ne furent pas traduites devant la commission d'épuration administrative du ministère des Finances⁵⁴¹. Nous reviendrons plus en détail sur cette période dans le chapitre suivant.

⁵³⁹ Note du directeur des douanes à Paris, 25 octobre 1944. SAEF, 1C-0027241 – dossier personnel de Georges Piniac.

⁵⁴⁰ Lettre du directeur régional des douanes à Bordeaux à l'administration, 22 mai 1945. SAEF, 1C-0026494 – dossier personnel d'Armand Cailloux.

⁵⁴¹ Rodolphe François, *Du contrôle des frontières maritimes...*, op. cit., p. 124.

Conclusion

Dès la fin de l'année 1940, l'inaction dont est frappée l'administration des douanes a nécessité la dispersion du personnel et sa réaffectation. À partir de février 1941, cette situation s'accélère à la suite des premières mesures de retrait des douaniers du littoral. De nombreux agents, tant des bureaux que des brigades, sont utilisés pour renforcer des services existants dont la tâche s'est soudainement accrue (contributions directes ou indirectes, contrôle des prix, eaux et forêts, etc.). Les pouvoirs publics se servent de ces fonctionnaires pour constituer les cadres de services nouveaux, comme le contrôle des prix. De même, des contingents importants – environ 2000 agents sur tout le territoire – sont détachés dans la Police et l'administration pénitentiaire qui en raison de l'augmentation de la population carcérale souffre d'un déficit de personnel⁵⁴².

L'installation de la ligne de démarcation dès septembre 1940 a des conséquences importantes sur l'administration des douanes. À partir d'avril 1941, environ 700 agents sont détachés à surveillance, afin d'assurer le contrôle économique que les militaires français peinent à assurer. L'arrivée de ces fonctionnaires au printemps 1941 fait de la ligne de démarcation une véritable frontière intérieure et offre en retour une issue compatible avec la fonction douanière. À la différence de leurs autres collègues retirés du littoral, les douaniers affectés en zone libre peuvent partir avec leurs familles. En 1943, l'administration subit de nouvelles modifications avec la suppression de la ligne de démarcation. Les agents sont majoritairement détachés dans la capitainerie nouvelle de Lyon-Police pour garder les immeubles et les voies de communication pour le compte des autorités militaires allemandes.

En octobre 1941, une partie des douaniers exclus du littoral sont mis à la disposition du ministère de l'Intérieur et affectée à la surveillance des camps d'internement du Loiret aux côtés des gendarmes. En octobre 1942, ils prennent le contrôle total du camp de Beaune-la-Rolande où sont internés des Juifs puis en mars 1943 reçoivent l'appui de la gendarmerie. Ce centre ferme à la suite de nombreux manquements du personnel de garde durant l'été 1943. Les douaniers sont alors envoyés à Jargeau pour surveiller les Nomades, les prostituées, les « indésirables » et les prisonniers politiques. Durant les trois années que dure le détachement des douaniers dans les camps d'internement, les agents ne furent jamais totalement coupés de

⁵⁴² « Bilan avant une remise en route », *Annales des douanes*, n°2, 11 janvier 1945, p. 15.

leurs circonscriptions d'origine. Jusqu'en mars 1944 et la création d'une lieutenance indépendante rattachée à la direction de Paris, ces dernières se chargent principalement du régime disciplinaire. À la libération, les circonscriptions d'origine s'occupent également des enquêtes dans le cadre de l'épuration administrative. En septembre 1944, sur un effectif global de 17 000 douaniers, environ 5 600 agents servent encore en dehors de leurs propres cadres⁵⁴³. Cette situation menace la reprise du fonctionnement normal de l'administration. Au lendemain de la libération, se manifeste le problème de la reconstitution des effectifs.

⁵⁴³ *Id.*

Chapitre 10 : De la Libération à la restructuration de l'administration des douanes

De nombreux douaniers, comme des milliers de Français, participent aux combats pour la Libération de la France. Certains fonctionnaires, dont un agent originaire de La Rochelle, contribuent notamment à la prise du palais du Louvre, qui abritait le ministère des Finances⁵⁴⁴. Le 9 août 1944, le gouvernement provisoire de la République française (GPRF) publie, à Alger, une ordonnance relative au rétablissement de la légalité républicaine. Celle-ci retire toute légitimité au régime de Vichy, en considérant comme nuls et nonavenus tous les textes réglementaires édictés par ce dernier. À la fin du mois d'août 1944, le nouveau gouvernement s'installe à Paris, qui redevient alors la capitale. En avril 1944, le GPRF avait créé des comités départementaux de Libération (CDL) chargés, dans la clandestinité, de préparer l'insurrection et les prochaines actions dans le cadre du département⁵⁴⁵. À Bordeaux, le douanier Jean Blanc reçoit, dès juin 1944, l'ordre de quitter son poste à l'Enregistrement où il était détaché, pour se mettre à la disposition des FFI et se préparer à l'action. Sous l'alias « Nogaro », il faisait partie, depuis juillet 1940, des groupes « Libération Nord » et « Comité d'action socialiste », et exerçait une surveillance du port et de sa région, afin d'apporter des renseignements aux mouvements de résistance. Il a notamment fourni de nombreux plans des fortifications allemandes. À la Libération, il est appelé à siéger au CDL jusqu'au 5 décembre 1944, date de sa démission pour rejoindre son nouveau poste à l'intendance de la police⁵⁴⁶. En septembre 1944, Gaston Cusin, commissaire de la République à Bordeaux, désigne Pierre « Georges » Pé, vérificateur à Hendaye, pour faire partie de son cabinet. Tous deux avaient notamment été amenés à travailler ensemble durant la guerre civile espagnole.

La libération totale du pays laisse ensuite place à une période d'épuration dans l'administration française. Tout comme pour la période de l'Occupation, cette partie de l'histoire de la Douane reste encore méconnue. Dans les années 1960, de premières études

⁵⁴⁴ Lettre du ministre des Finances au brigadier Léonce Arnault, 11 septembre 1945. AD17, 1229 W 1 – dossier personnel de Léonce Arnault.

⁵⁴⁵ Ordonnance du 21 avril 1944.

⁵⁴⁶ Mémoire du ministère de l'Intérieur sur les activités durant l'occupation de Jean Blanc, alias Nogaro. Musée national des douanes, France, 2 A 89 – dossier personnel de Jean Blanc.

consacrées à l'histoire de l'épuration française, sont publiées à partir des travaux de Robert Aron⁵⁴⁷ et de Peter Novick⁵⁴⁸. Cette dernière, rédigée en 1968, ne sera cependant éditée qu'en 1985. Il faudra ensuite attendre les travaux de François Rouquet, en 1993, pour prendre la mesure quantitative de l'épuration des fonctionnaires, à travers les exemples des PTT et de l'Éducation nationale⁵⁴⁹. Ces derniers sont au cœur de deux études collectives, l'une dirigée par Marc Olivier Baruch en 2003⁵⁵⁰, l'autre par Marc Bergère et Jean Le Bihan, en 2009⁵⁵¹. Dans l'administration des douanes, l'épuration administrative se met rapidement en place autour d'une organisation très hiérarchisée, dans laquelle les syndicats des deux services interviennent. Ses résultats semblent cependant décevoir de nombreux douaniers, principalement ceux proches des milieux syndicaux.

À partir de l'automne 1944, le GPRF reprend, sans beaucoup de changements, la politique urbanistique et les institutions mises en place par le gouvernement de Vichy, pour son œuvre de reconstruction. En septembre 1944, la direction générale des douanes envoie une délégation en Normandie et en Bretagne (circonscriptions de Rouen, Caen et Rennes) afin de visiter les régions qui viennent d'être libérées et qui ont été éprouvées par les combats de la Libération⁵⁵². Cette inspection permet également à l'administration d'évaluer les conditions de remise en place des installations douanières. Sur la façade atlantique, les ports bénéficient de la politique du GPRF d'importations massives de matières premières et de matériels venus des États-Unis. Dès lors, leur remise en état est indispensable pour accueillir les *Liberty ships*. Dans ce grand mouvement de reconstruction, les douaniers doivent surveiller et contrôler ces embarcations et les chargements entreposés sur les quais et dans les hangars. Cependant, les effectifs présents sur la façade atlantique restent très faibles, en raison des mesures d'exclusion du littoral édictées par les autorités d'occupation. L'administration des douanes est également contrainte de se réformer et de se moderniser, mais ne peut pas compter sur une augmentation substantielle de son personnel. Elle doit alors envisager d'utiliser d'autres moyens, plus modernes, d'augmenter la mobilité des services et de se reposer sur l'esprit d'initiative des douaniers.

⁵⁴⁷ Robert Aron, *Histoire de l'épuration*, Paris, Fayard, 4 vol. 1967.

⁵⁴⁸ Peter Novick, *L'Épuration française, 1944-1949*, Paris, Balland, 1985, 364 p.

⁵⁴⁹ François Rouquet, *L'Épuration dans l'administration française*, Paris, CNRS éditions, 1993, 302 p.

⁵⁵⁰ Marc-Olivier Baruch (dir.), *Une poignée de misérables. L'épuration de la société française après la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Fayard, 2003, 616 p.

⁵⁵¹ Marc Bergère et Jean Le Bihan (dir.), *Fonctionnaires dans la tourmente : épurations administratives et transitions politiques à l'époque contemporaine*, Chêne-Bourg, Suisse, Georg éditeur : Éditions Médecine & Hygiène, 2009,

⁵⁵² *Annales des douanes*, n°49, 9 novembre 1944, p. 188-189.

L'année 1946 est également marquée par la disparition des *Annales des douanes*, qui annoncent brutalement à ses abonnés l'arrêt de sa publication à compter du 1^{er} janvier et qui fut pendant quarante-trois années la « base essentielle de toute bibliothèque douanière⁵⁵³ ».

I. L'épuration administrative

A. L'organisation de l'épuration sur la façade atlantique

1) Les origines de l'épuration française

À plusieurs reprises entre juillet 1940 et 1943, le général de Gaulle, chef de la France Libre, aborde dans ses allocutions le thème de la trahison et de ses responsables. L'objectif immédiat reste la guerre et la libération du territoire, cependant le châtement devra s'abattre un jour sur les « traîtres ». Dès le 18 août 1943, le comité français de libération nationale (CFLN), présidé par le général de Gaulle, crée une commission d'épuration à Alger⁵⁵⁴. Pensé, élaboré et expérimenté en Afrique du Nord puis en Corse⁵⁵⁵, l'épuration est un objectif du CFLN puis du Gouvernement provisoire de la République française (GPRF) mais également de la résistance intérieure. Ce terme apparaît dans les colonnes des journaux clandestins et devient un thème récurrent en 1942-1943. La période de la Libération et de l'hiver 1944-1945 s'accompagne d'une violence populaire qui fait entrer la France dans une première phase d'épuration extra-légale, improprement appelée « épuration sauvage ». Elle est marquée par de nombreuses exécutions sommaires, lynchages et tontes de femmes⁵⁵⁶. Dans le but d'éviter ou de limiter ces

⁵⁵³ *Annales des douanes*, n°51, 20 décembre 1945.

⁵⁵⁴ Yves Hello, *Vichy, collaboration, épuration en Vendée*, La Crèche, Gestes éditions, 2015, 9-10.

⁵⁵⁵ Ordonnance du 21 janvier 1944.

⁵⁵⁶ Marc Bergère, *L'épuration en France*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018, p. 11-12

exactions et pour donner un cadre judiciaire à la purge, le CFLN publie dès le 21 avril 1944, l'ordonnance « portant organisation des pouvoirs publics en France après la Libération⁵⁵⁷ ». Les modalités de l'épuration française (judiciaire, politique, administrative, économique et syndicale) sont fixées par une série d'ordonnances publiée par le GPRF entre juin 1944 et mai 1945. Dès les premières heures de la Libération, les autorités ont massivement recours à la pratique de l'internement administratif qui représente la première forme d'épuration légale. Ces mesures restrictives et de privations de liberté sont codifiées par les ordonnances des 18 novembre 1943 et du 4 octobre 1944. Le recours à ces dispositions permet tout à la fois de protéger les individus de la vindicte populaire et de mettre à l'écart des éléments dangereux pour la sécurité nationale, alors que la guerre n'est pas terminée⁵⁵⁸.

Très rapidement, les autorités mettent en place des commissions départementales et régionales de vérification des internements. Ces dernières traitent notamment les cas de plusieurs douaniers arrêtés très peu après la libération de leur commune. La présence du contrôleur-rédacteur bordelais, Lucien Dupont-Dutilloy, est attestée dès les premiers jours du mois de septembre 1944 dans les cahiers nominatifs des journées de présence du camp de séjour surveillé de Mérignac⁵⁵⁹. Il lui est reproché d'avoir servi l'ennemi par des « actes positifs⁵⁶⁰ ». Cet agent originaire de l'Est de la France, aurait adopté une attitude pro-allemande, facilité par sa maîtrise de la langue germanique, et aurait agi par complaisance en favorisant les entreprises économiques de l'ennemi. Dès le 22 septembre 1944, il est suspendu de ses fonctions par le commissaire régional de la République à Bordeaux, Gaston Cusin. Durant sa détention, le douanier, qui semble avoir appris les motifs de son arrestation par la presse locale, fournit de sa propre initiative un mémoire explicatif sur son attitude pendant l'occupation allemande. Il est libéré le 21 décembre 1944⁵⁶¹ puis de nouveau incarcéré à la fin mars 1945, sous l'inculpation d'atteinte à la sûreté de l'État. Les autorités donnent l'ordre de maintenir ce fonctionnaire dans un camp d'internement jusqu'à la fin des hostilités. Il bénéficie d'un non-lieu judiciaire le 26 juin 1945 puis est libéré au mois de septembre 1945⁵⁶². À partir de la fin de l'année 1944, son cas est étudié par les différentes commissions d'épuration, syndicale et administrative.

⁵⁵⁷ *Journal officiel* (Alger), n°34, 22 avril 1944, p. 325-327.

⁵⁵⁸ Marc Bergère, *L'épuration en France, Paris, Presses Universitaires de France, 2018*, p. 28-29.

⁵⁵⁹ Cahiers nominatifs des journées de présence aux camps de Mérignac et d'Eysines (1943 – septembre 1945). AD33, 71 W 28.

⁵⁶⁰ Dossier d'épuration administrative de Lucien Dupont-Dutilloy (1944-1946). SAEF, B-0053036.

⁵⁶¹ Registre d'entrées et de sorties du camp de Mérignac (8 mars 1944 – 1945). AD33, 71 W 24.

⁵⁶² Dossier d'épuration administrative de Lucien Dupont-Dutilloy (1944-1946). SAEF, B-0053036.

Dès 1943, le CFLN siégeant à Alger se montre lucide face à la justice expéditive qu'il considère incompatible avec le rétablissement de la légalité républicaine. Le thème de l'élaboration du cadre juridique de l'épuration occupe de nombreux débats. Dans le but de réfréner l'épuration extra-judiciaire et de châtier les collaborateurs, le comité met rapidement en place un dispositif reposant sur trois ordonnances. La première, le 26 juin 1944, organise la répression pour faits de collaboration depuis le 16 juin 1940, date de la constitution du nouveau ministère dirigé par le maréchal Pétain. Elle met en place l'épuration sur des modalités juridiques en vigueur sous la IIIe République et institue des cours de justice dans chaque département. Le 26 août 1944, le GPRF instaure une peine d'indignité nationale afin de sanctionner les faits répréhensibles ne relevant pas du Code Pénal. Enfin, le 18 novembre 1944, une haute cour de justice est créée dans l'intention de juger les responsables politiques, militaires et administratifs. En 1947, elle juge notamment l'ancien ministre des Finances Yves Bouthillier (1940-1942) et le condamne à la dégradation nationale à vie et à trois ans de prison⁵⁶³. Dans le même temps, le GPRF met en place une épuration administrative dont le texte fondateur est l'ordonnance du 27 juin 1944. Celle-ci couvre la période comprise entre le 16 juin 1940 et la libération et définit notamment les faits incriminés, susceptibles de sanctions disciplinaires (article 1^{er}). Ainsi, elle considère coupables ceux qui ont « favorisé les entreprises de toute nature de l'ennemi », « contrarié l'effort de guerre de la France et de ses alliés, notamment par des dénonciations », « porté atteinte aux institutions constitutionnelles ou aux libertés publiques fondamentales » et « sciemment tiré ou tenté de tirer un bénéfice matériel direct de l'application de règlements de l'autorité de fait, contraires aux lois en vigueur le 16 juin 1940⁵⁶⁴ ».

Au sein du ministère des Finances, l'épuration administrative se caractérise par sa « précocité et dualité⁵⁶⁵ ». Le 7 septembre 1944, le nouveau ministre des Finances, Aimé Lepercq, prend un arrêté créant une commission d'épuration chargée d'examiner l'activité, depuis le 16 juin 1940, des fonctionnaires, agents ou employés, en activité ou en retraite, ressortissant du ministère des Finances. Composée de huit membres, elle est présidée par un conseiller maître à la Cour des comptes nommé par le gouvernement. Son président et trois autres membres choisis parmi les représentants syndicaux sont nommés par le ministre et quatre

⁵⁶³ Nathalie Carré de Malberg (dir.), *Le grand état-major financier : les inspecteurs des Finances 1918-1946. Les hommes, le métier, les carrières.*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2011, p. 531-533.

⁵⁶⁴ *Journal officiel*, n°55, 6 juillet 1944, p. 536-537.

⁵⁶⁵ *Id.*

membres sont désignés par le comité de libération⁵⁶⁶. L'arrêté contient une particularité : il précise que la commission « n'est pas compétente pour connaître des faits reprochés aux secrétaires généraux, directeurs généraux, directeurs, chefs de service, sous-directeurs, administrateurs et autres fonctionnaires ou magistrats de même rang⁵⁶⁷ ». Pour ces derniers, leur sort sera statué directement par le ministre après avis d'un jury d'honneur. Le ministre des Finances adresse sans tarder une lettre à tous les directeurs généraux, directeurs et chefs de service pour leur enjoindre de lui communiquer les noms des fonctionnaires qui devront comparaître devant cette cour spécialisée. Dans les administrations françaises, s'instaure ainsi un système d'épuration hiérarchisée, où trois organisations sont amenées à intervenir : l'autorité préfectorale, le comité départemental de libération (CDL) et le corps lui-même. À l'image d'autres organisations comme la gendarmerie, l'administration des douanes réalise sa propre épuration avec des commissions internes où siègent majoritairement des représentants des syndicats du service actif et sédentaire.

2) La mise en place des commissions d'épuration locales

Sur la façade atlantique, comme sur tout le territoire métropolitain, les syndicats du service actif et sédentaire des douanes fondent des commissions syndicales d'épuration. Celles-ci ont été particulièrement actives dans la direction régionale de Bordeaux. Le 17 novembre 1944, lors d'une assemblée générale extraordinaire, le bureau de la section girondine du SNDA vote la création d'une commission d'enquête et d'épuration administrative propre au service actif de la région bordelaise. Elle tient quatre séances en novembre 1944 et janvier 1945, au cours desquelles ses membres examinent entre autres cas, l'attitude du directeur régional des douanes, Eugène Marthe, durant l'Occupation.

⁵⁶⁶ *Journal officiel*, n°82, 24-26 septembre 1944, p. 835-836.

⁵⁶⁷ *Id.*



Figure 33 : Photographie d'Eugène Marthe, directeur régional des douanes à Bordeaux, inquieté durant l'épuration administrative © SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel.

La commission du SNDA réalise une enquête approfondie et recueille des documents compromettants et de nombreuses dépositions. Dans son réquisitoire, la Commission d'épuration indique qu'Eugène Marthe a failli « à ses devoirs de fonctionnaire républicain en adoptant une attitude anti-démocratique et pro-allemande⁵⁶⁸ ». Elle énumère ensuite, preuves à l'appui, les principaux griefs qu'elle retient à sa charge. Le premier, appelé « affaire Dehos – Espagne » et daté de mars 1941, constituerait l'acte originel de collaboration positive. Ce cas fait référence au service d'incendie créé dans les hangars du quai de Bordeaux où étaient entreposées les marchandises confisquées par les autorités allemandes⁵⁶⁹. Eugène Marthe est accusé d'avoir sciemment mis en danger la vie de ses subordonnés qui remplaçaient les soldats allemands et d'avoir injustement sanctionné l'agent spécialisé Dehos, pour avoir protesté, et le brigadier Espagne pour avoir transmis le rapport du premier. Selon la commission, la volonté du directeur était de briser toute velléité de récriminations contre les ordres donnés par les occupants. Le deuxième fait reproché au directeur régional s'est déroulé en mai 1941, lorsque

⁵⁶⁸ Rapport de la commission d'épuration du service actif des douanes adressé au délégué enquêteur de la Fédération générale des fonctionnaires, 6 février 1945. SAEF, B-0053040.

⁵⁶⁹ Pour plus de détails sur ce service dit « d'incendie » se référer au chapitre 8 et à la partie sur les ports de l'atlantique, cibles des bombardements alliés.

deux agents originaires d'Alsace et en fonctions à Bassens eurent une altercation avec des soldats allemands, lors de laquelle ils tinrent des propos hostiles à Hitler. Le même jour, ils furent suspendus de leurs fonctions administratives par leur supérieur sous le motif suivant : « ont outragé l'armée et le gouvernement allemand ».

Les prérogatives limitées de la commission d'épuration ne lui permettent cependant pas d'éclaircir les zones d'ombre qui entourent la réintégration dans l'administration des douanes d'un des deux agents à la suite de sa peine de prison. En septembre 1942, le directeur refuse à l'épouse d'un préposé de la brigade de Bassens, menacé d'arrestation par la Gestapo, sa nomination en zone libre où il est en congé. Il se serait montré inflexible, déclarant à cette dernière : « votre mari a fait de l'activité politique avant 1939 ; ceci est le revers de la médaille, il faut qu'il paie ; laissez-le rentrer tranquillement et qu'il se mette à la disposition des autorités⁵⁷⁰ ». Les griefs portés à la connaissance de la fédération des fonctionnaires, par la commission d'épuration, se rapportent au positionnement de Marthe face à la politique du gouvernement de Vichy. Au lendemain de l'entrevue de Montoire, il aurait mené une intense activité propagandiste, au cours de conférences professionnelles réunissant tout le personnel. Il y évoquait les bienfaits de la Collaboration, qui devait être acceptée par tous sans réticence. Le directeur régional aurait également créé, dans sa circonscription, des « secteurs politiques », où plusieurs officiers étaient munis de listes précises d'agents répartis en secteurs⁵⁷¹, sur lesquels ils auraient été chargés d'exercer une surveillance étroite. En juillet 1944, alors que le régime de Vichy menaçait de s'effondrer, il continuait d'obéir aux ordres de Pierre Laval sur les fonctionnaires agissant contre le gouvernement.

Les dernières accusations formulées contre Marthe par la commission d'épuration entourent les événements de la libération de Bordeaux. Le 26 août 1944, deux agents du groupe de résistance de la Douane agissant sur ordre des FFI, se présentèrent à l'Hôtel des douanes pour réquisitionner des armes qui y étaient entreposées. Le directeur, informé de cette remise, se mit immédiatement en rapport avec un officier de la Marine pour lui remettre le reste de l'armement et affirmer qu'il avait été menacé la veille fusil au poing par les douaniers, allégation qui s'avéra fausse. Le 28 août, ces armes vinrent à manquer aux résistants pour libérer la ville. Ils entrèrent en contact avec le capitaine de vaisseau, qui leur déclara qu'ils devaient en demander la restitution à la Douane. Cependant, le directeur s'y opposa fermement et la Commission d'épuration s'interroge encore sur l'emplacement actuel des 91 pistolets, l'officier

⁵⁷⁰ Rapport de la commission d'épuration du service actif des douanes adressé au délégué enquêteur de la Fédération générale des fonctionnaires, 6 février 1945. SAEF, B-0053040.

⁵⁷¹ Ces fiches sont conservées dans son dossier d'épuration administrative au SAEF, cote B-0053040.

de la Marine ayant été arrêté comme factieux. Enfin, l'Hôtel des douanes était le seul édifice bordelais à ne pas être pavoisé du drapeau tricolore dès les premières heures de la Libération. Le directeur déclara aux douaniers résistants attendre un ordre formel de la préfecture et ne dressa les couleurs nationales que sur l'injonction d'un groupe des forces françaises. S'appuyant sur l'ensemble de ces éléments, la commission d'épuration du service actif bordelais, insistant sur le travail impartial qu'elle a fourni, estime que le directeur des douanes de Bordeaux est à tout jamais discrédité par quatre années de collaboration avec l'ennemi. En rendant ses conclusions, elle propose « au nom des mères de famille qui ont pleuré, des enfants qui ont souffert, au nom de l'organisation syndicale et de la sécurité républicaine » qu'Eugène Marthe soit frappé d'indignité administrative et nationale⁵⁷². Le réquisitoire est ensuite transmis à la fédération générale des fonctionnaires et au comité d'épuration local.

Le 13 janvier 1945, le commissaire régional de la République à Bordeaux, Gaston Cusin, fonde dans le département une commission consultative d'enquête d'épuration administrative⁵⁷³. Elle est constituée pour coordonner l'activité des nombreux organes qui procèdent à l'épuration, mais surtout pour permettre de travailler dans une atmosphère « purifiée » et d'éviter que pèse, sur certains chefs de service, une suspicion quelconque sur le plan patriotique⁵⁷⁴. Cette commission, où sont présents des représentants de la fédération générale des fonctionnaires et des syndicats des branches de la Douane, se réunit les 15 et 17 février 1945 pour étudier le dossier du directeur régional Eugène Marthe transmis par la commission d'épuration du service actif. Le comité bordelais conclut qu'il n'y a « rien à signaler » à propos de ce haut fonctionnaire qui a toujours eu un comportement correct et digne vis-à-vis des autorités allemandes. Selon les conclusions de l'enquête, ce point est confirmé par le personnel des douanes sédentaires. En février 1945, le rapport rédigé par le CDL précise le positionnement adopté par le directeur durant l'occupation :

Homme probe, ayant une haute idée de sa fonction, il n'est pas possible de trouver contre lui la moindre faute professionnelle. Toutefois, M. Marthe, a été, durant ces quatre années d'occupation, un fonctionnaire par trop zélé aux directives du Gouvernement. Esprit conformiste, il n'a pas su faire preuve d'indépendance d'idées ou de caractère. Ce fonctionnaire n'a jamais su s'évader du cadre étroit de son bureau.

⁵⁷² Rapport de la commission d'épuration du service actif des douanes adressé au délégué enquêteur de la Fédération générale des fonctionnaires, 6 février 1945. SAEF, B-0053040.

⁵⁷³ Lettre du vice-président du CDL, président de la commission d'épuration des fonctionnaires au directeur des douanes à Bordeaux, 13 février 1945. AD33, 57 W 3636.

⁵⁷⁴ Copie d'une lettre adressée au directeur des douanes à Bordeaux par le commissaire de la république, 2 mars 1945. SAEF, B-0053040.

Troisième partie : L'évolution du métier à l'épreuve des guerres (1936-1946)

Il n'a jamais subi cette crise de conscience qui a amené la quasi-totalité des Français à se dresser contre les lois et règlements de Vichy, établis en faveur de l'occupant⁵⁷⁵.

En s'appuyant sur ces considérations, le CDL de la Gironde propose la mutation du directeur régional, qui ne possède plus la confiance de ses subordonnés. Ces conclusions s'opposent donc à celles de la commission d'enquête et d'épuration administrative du SNDA, qui plaidait pour la peine la plus lourde qui soit, l'indignité administrative et nationale. Eugène Marthe est finalement maintenu en fonction, puis est mis à la retraite le 1^{er} juillet 1945 [annexe n° 68]. En 1946, l'administration le nomme directeur honoraire des douanes⁵⁷⁶. Dans son rapport daté de février 1945, le CDL de la Gironde précise également que le directeur des douanes à Bordeaux a subi l'influence néfaste de l'agent Lucien Dupont-Dutilloy, incarcéré puis libéré du camp de Mérignac. Les torts reprochés à ce dernier sont étudiés par la commission bordelaise d'épuration du service sédentaire des douanes. Celle-ci recueille un nombre important de d'attestations et de déclarations de l'entourage professionnel de l'ancien contrôleur, dont celle d'Eugène Marthe. Sur la foi de ces témoignages, elle propose sa révocation, considérant qu'il n'est plus digne de demeurer dans les cadres de l'administration. Le 10 décembre 1945, suivant l'avis de la commission d'épuration de la Gironde, la direction générale met l'intéressé à la retraite d'office⁵⁷⁷. En mars 1945, le préfet de la Gironde prend un arrêté fixant la résidence de Dupont-Dutilloy au centre de séjour surveillé de Mérignac, jusqu'à la fin des hostilités⁵⁷⁸. En septembre, un second arrêté ordonnant une mesure d'éloignement de la région administrative de Bordeaux⁵⁷⁹.

Sur la façade atlantique, les commissions locales d'épuration doivent également faire face aux difficultés créées par le retrait des douaniers du littoral à partir de 1941. Elles sont amenées à enquêter sur l'attitude des agents déplacés à des centaines de kilomètres de leurs directions d'origine. Le retour des douaniers détachés à Lyon-police vers la côte atlantique va notamment créer des situations complexes dans le département du Finistère. Les torts reprochés à Germain Baraou, chef de la capitainerie de Lyon-police, ont déjà été évoqués précédemment⁵⁸⁰. Cet officier, mis cause par plusieurs de ses subordonnés, fait l'objet d'une

⁵⁷⁵ Rapport du comité départemental de la libération national, Bordeaux, 24 février 1945. SAEF, B-0053040.

⁵⁷⁶ Sommier général du directeur régional des douanes à Bordeaux. SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel d'Eugène Marthe.

⁵⁷⁷ Lettre du directeur général des douanes au député [de la Gironde ?], 19 avril 1946. SAEF, B-0053036

⁵⁷⁸ Arrêté du préfet de la Gironde, 29 mars 1945. SAEF, B-0053036 – épuration administrative.

⁵⁷⁹ Note du directeur régional des douanes à Bordeaux à l'administration, 10 octobre 1945. SAEF, B-0053036

⁵⁸⁰ Pour connaître les détails de cette affaire se référer au chapitre précédent sur le parcours des douaniers retirés du littoral atlantique, p. 429-431

information policière à Quimper. La hiérarchie douanière estime cependant qu'aucun témoignage probant ne permet de soumettre le cas de Baraou à la commission d'épuration de Quimper, dont la compétence est remise en question s'agissant d'une affaire se déroulant à Lyon⁵⁸¹. En 1944, comme pour son chef à Lyon-Police, le préposé Jean Le Dem d'Audierne est victime de la vindicte populaire. Ces nombreuses rumeurs conduisent à son arrestation et à son internement à Quimper en novembre 1944, puis à sa suspension par la Douane⁵⁸². L'enquête administrative révèle que le fonctionnaire s'est montré trop bavard, exagérant les fonctions qu'il occupait à Lyon. Son supérieur hiérarchique estime que les 18 jours d'internement constituent une punition largement suffisante⁵⁸³. La commission d'épuration du Finistère propose finalement le classement sans suite de l'affaire, le préposé ayant d'ailleurs déjà été réintégré d'office sans perte de traitement⁵⁸⁴. Sur la côte atlantique, les affaires dites Marthe et Dupont-Dutilloy, semblent donc être les cas d'épuration administrative les plus significatifs et les mieux documentés que connaît l'administration des douanes⁵⁸⁵. À l'exception de rares exemples, la plupart des autres cas soumis aux différentes commissions d'épuration ont été classés sans suite⁵⁸⁶. Ce manque de fermeté est par ailleurs rapidement discuté et critiqué par les douaniers militants syndicaux.

B. Une épuration symbolique⁵⁸⁷

Les chiffres de l'épuration administrative ont été réévalués par l'historien François Rouquet. Longtemps arrêté à 11 343 sanctions par les sources gouvernementales, ce chiffre peut être doublé et est désormais fixé entre 22 000 et 28 000 fonctionnaires sanctionnés⁵⁸⁸. Ce bilan, revu à la hausse, aboutit à un taux de sanction compris entre 1,4 % et 1,8 % pour la fonction publique civile. Ainsi que l'ont écrit Marc Bergère et Jean Le Bihan, l'épuration

⁵⁸¹ Lettre du directeur des douanes à Saint-Malo au directeur général, 6 janvier 1945. SAEF, B-0053037.

⁵⁸² Lettre du directeur des douanes à Saint-Malo au directeur général, 5 décembre 1944. SAEF, B-0053039.

⁵⁸³ Lettre de l'inspecteur divisionnaire des douanes à Quimper, 21 décembre 1944. SAEF, B-0053039.

⁵⁸⁴ Rapport de la commission départementale d'épuration, sous-commission de Quimper, 17 février 1945. SAEF, B-0053039.

⁵⁸⁵ Dans la direction de Bordeaux, on peut également citer le cas du préposé Gabriel Testedor, arrêté en octobre 1944, suspendu de ses fonctions puis déplacé d'office, pour avoir entretenu des relations inadmissibles avec des militaires allemands. Il aurait reçu ces derniers à son domicile, qui se serait livrés à la « débauche » avec la fille du douanier. Voir cote SAEF, B-0053038.

⁵⁸⁶ Ces dossiers sont conservés au SAEF sous la cote B-0053036.

⁵⁸⁷ Nous reprenons ici l'un des points développés par François Rouquet dans sa conclusion. François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, *op. cit.*, p. 376

⁵⁸⁸ François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, *op. cit.*, p. 26-27.

administrative apparaît surtout très inégale entre ministères, au sein d'un même ministère, parfois, mais aussi dans le temps et dans l'espace⁵⁸⁹ ». Dans ses travaux consacrés à l'épuration administrative, reposant en grande partie sur l'étude des administrations des PTT et de l'Éducation nationale, François Rouquet écrit que « l'épuration cumula les mécontentements⁵⁹⁰ ». Ils furent à la fois formulés par les accusés eux-mêmes et par les résistants et les syndicalistes unitaires, qui dénonçaient une épuration trop laxiste. François Rouquet évoque également les plaintes formulées aux PTT et dans l'Éducation nationale dénonçant la légèreté des sanctions ou la réintégration des fonctionnaires dans leur administration d'origine⁵⁹¹. Ce témoignage d'insatisfaction est à rapprocher de l'attitude adoptée par les différents syndicats douaniers après la Libération. L'épuration des « fruits pourris » de l'administration est un thème récurrent des premiers numéros republiés par *L'action douanière* et *L'Essor*. En décembre 1944, dès sa reprise d'activités, le SNDA dénonce « les scandaleuses mises en liberté⁵⁹² », alors que l'épuration constitue, selon le syndicat, une nécessité vitale pour l'avenir du pays. Dans l'article, l'auteur cite nommément le directeur à Montpellier, Henri Schaeffer⁵⁹³, qui, arrêté à la Libération, fut relâché le lendemain. Cette tribune est l'occasion pour les représentants syndicaux de rappeler les fondements de ce que doit être, selon eux, l'épuration :

Il faut la poursuivre sans relâche et sans faiblesse. Aucune considération d'ordre particulier ne doit jouer lorsqu'il s'agit des intérêts de tout un peuple. On doit frapper sans pitié les grands comme les petits. Ceux qui ont fauté doivent payer. Surtout les grands, qui paraissent parfois jouir d'une mansuétude inadmissible. L'ère du "lampiste" devrait avoir vécu.

Pourquoi faut-il rappeler ces quelques vérités ? Tout simplement parce que ceux qui ont la charge de cette "épuration" nécessaire l'oublie parfois⁵⁹⁴.

Ces quelques lignes, rédigées dès le mois de décembre 1944, permettent de saisir de l'état d'esprit qui anime les représentants du SNDA. Dans l'administration des douanes, les syndicats des services actifs et sédentaires exercent un rôle important dans l'épuration de leur institution. Il s'agit là d'une caractéristique singulière dans la fonction publique. Dès son

⁵⁸⁹ Marc Bergère et Jean Le Bihan (dir.), *Fonctionnaires dans la tourmente*, op. cit., p. 15-16.

⁵⁹⁰ François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, op. cit., p. 376.

⁵⁹¹ *Ibid.*, p. 377

⁵⁹² *L'Action douanière*, décembre 1944, p. 2.

⁵⁹³ Ce fonctionnaire entré dans l'administration en 1901, a dirigé pendant dix ans la circonscription de Bordeaux avant d'être nommé à Montpellier, le 1^{er} décembre 1940. Il est retraité le 1^{er} décembre 1944 et nommé directeur honoraire par arrêté ministériel du 18 janvier 1946.

⁵⁹⁴ *L'Action douanière*, décembre 1944, p. 2.

installation à Paris, une délégation de la fédération des Finances et de celle des fonctionnaires sollicite auprès du secrétaire général aux Finances puis du ministre, l'institution d'une commission chargée d'examiner la situation des fonctionnaires de son département ayant collaboré avec l'ennemi ou profité des circonstances pour punir des agents en raison de leur attitude politique ou syndicale. Lors de la mise en place des différentes commissions d'épuration, le SSSD déclare mettre un point d'honneur à étudier en toute « impartialité et justice » les torts reprochés aux agents des douanes⁵⁹⁵.

Durant cette période d'épuration, la question la plus délicate reste celle des fonctionnaires Alsaciens-Lorrains. Dès la fin juin 1940, ils durent se soumettre au régime allemand ou se résoudre à fuir. Le territoire fut rattaché administrativement à l'Allemagne, entraînant une restructuration totale de la région. Toute trace des liens avec la France fut effacée, au profit de la culture germanique et de l'emploi de sa langue⁵⁹⁶. L'Alsace-Lorraine est la dernière province française libérée. Les autorités semblent mettre un point d'honneur à considérer ses habitants comme des « Français ordinaires⁵⁹⁷ ». Cependant certains syndicats n'ont pas la même conviction. Au sujet de ces fonctionnaires, le SSSD tranche rapidement la question en novembre 1944. En accord avec le syndicat des douanes actives et celui des officiers, il a déposé et fait adopter par la fédération des Finances la motion suivante :

Le syndicat des douanes sédentaires considérant le cas des fonctionnaires d'origine alsacienne ou lorraine qui, depuis 1940, ont décidé de rejoindre leur province et de prendre du service dans la Douane allemande, estime que, sauf cas d'espèce à examiner, ces agents ne doivent en aucun cas être réintégrés dans l'administration française⁵⁹⁸.

Dans les colonnes du premier numéro de la nouvelle série de *L'Essor*, le syndicat illustre par l'image le premier devoir et travail qui doit s'opérer en France.

⁵⁹⁵ *L'Essor*, n°1, 1^{er} novembre 1944, p. 3

⁵⁹⁶ François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, op. cit., p. 257-261.

⁵⁹⁷ *Ibid.*, p.269-270.

⁵⁹⁸ *L'Essor*, n°1, 1^{er} novembre 1944, p. 2

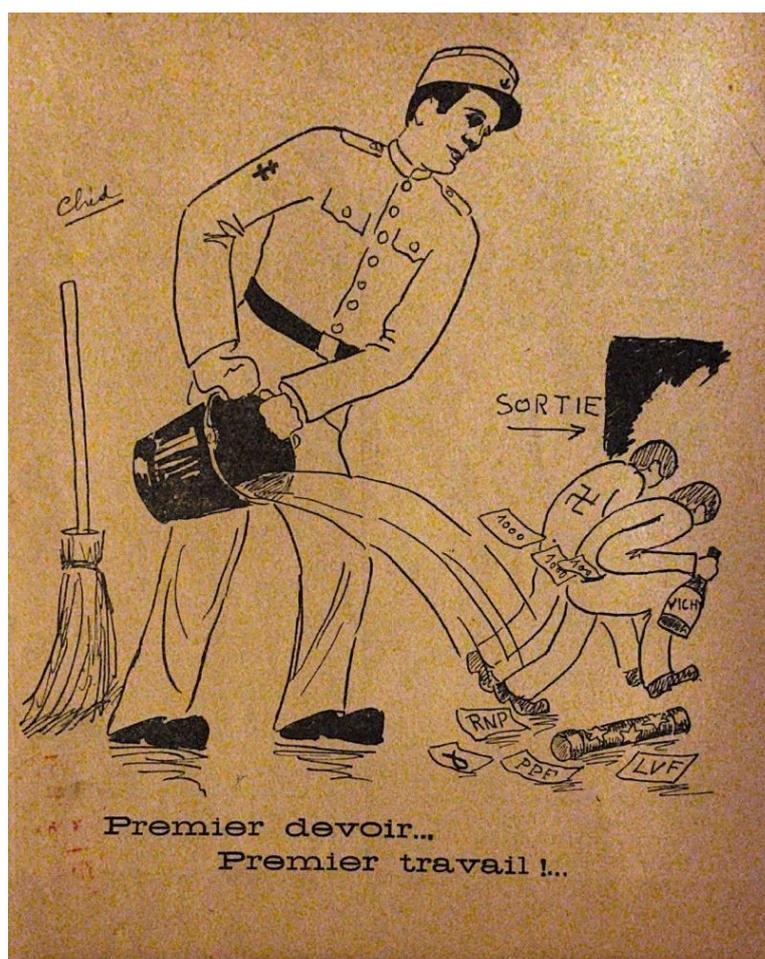


Figure 34 : Dessin publié dans le premier numéro de L'Essor à propos de l'épuration administrative au sein du ministère des Finances © BNF, L'Essor, n°1, 1^{er} novembre 1944, p. 1

En 1945, dans les numéros suivants, les représentants syndicaux du SSSD expriment dans les colonnes de *L'Essor* leur volonté politique. L'épuration doit « parvenir à reconstruire une administration française digne d'être l'ossature de la nouvelle république⁵⁹⁹ ». Cependant, ils regrettent que l'attitude des pouvoirs publics ait conduit au maintien dans les cadres d'agents qui, selon eux, auraient dû faire l'objet de mesures d'épuration. Lors de son conseil national, le bureau syndical adopte une motion dans laquelle il « se prononce pour l'exclusion du syndicat des anciens membres du SOL et des partis fascistes, des miliciens et des anciens gradés de la légion des combattants sous réserve des cas particuliers à soumettre au conseil national par l'intermédiaire de la section⁶⁰⁰ ». Celle-ci est adoptée à l'unanimité à l'exception de la section de Mulhouse. Afin de réaliser sa volonté de renouveau, il mandate la CAP qui devra

⁵⁹⁹ *L'Essor*, n°4, 14 juillet 1945, p. 5.

⁶⁰⁰ *Id.*

entreprendre des démarches auprès des dirigeants responsables, insérer dans les journaux corporatifs des articles de propagande visant à créer un mouvement en faveur de l'épuration, proposer une organisation rationnelle des commissions d'épuration⁶⁰¹. Au niveau local, ces comités syndicaux semblent avoir été très actifs dans l'administration des douanes. L'exemple de ceux constitués pour enquêter sur les agissements des agents de la direction de Bordeaux, développé plus haut, est de ce point de vue révélateur. Cependant, dans certaines sections, la mise en place de ces commissions a été tardive. Celle de La Rochelle n'est fondée qu'en août 1945 par les douaniers du service sédentaire⁶⁰².

Durant l'été 1945, les syndicats douaniers expriment cependant leur mécontentement face à la légèreté des sanctions prises dans la fonction publique. Dans les colonnes de *L'Essor* les militants parlent de « caricature d'épuration⁶⁰³ ». À Bordeaux, ils pourraient trouver, dans les conclusions de la commission réunie pour juger le directeur régional, de bonnes raisons de nourrir des rancœurs contre l'administration et les pouvoirs publics. Selon François Rouquet, l'épuration a été symbolique, épargnant la plupart des hauts fonctionnaires. Dans une « logique de spectacle⁶⁰⁴ », elle s'est surtout attaquée aux femmes accusées de collaboration horizontale et à certains fonctionnaires au comportement particulièrement arrogant. Ces « collabos-symboles » offrent au gouvernement le double avantage d'être « démonstratifs et facilement remplaçables ». L'étude de l'épuration administrative des douaniers sur la façade atlantique ne permet pas de dresser un bilan complet adaptable à l'ensemble de l'institution. Certains rapprochements avec l'épuration dans les PTT et l'Éducation nationale étudiée par François Rouquet sont cependant possibles, notamment autour de l'importance de la « charge symbolique⁶⁰⁵ ». Comme dans ces deux administrations, la mise en cause des supérieurs est récurrente mais c'est surtout le traitement réservé aux femmes soupçonnées d'avoir entretenu des relations sexuelles avec l'ennemi qui prédomine. Toutefois, sur la façade atlantique, les affaires concernant des femmes ont été traitées par les commissions locales d'épuration et classées sans suite. Les accusées semblent avoir été victimes de la rumeur publique⁶⁰⁶. Selon François Rouquet, cette symbolique permet au corps administratif « de n'être pas atteint dans sa superstructure dirigeante⁶⁰⁷ ». Le système peut ainsi résister et se réadapter immédiatement au nouveau jeu politique du GPRF.

⁶⁰¹ *Id.*

⁶⁰² *L'Essor*, n°5, 15 novembre 1945, p. 8.

⁶⁰³ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 3.

⁶⁰⁴ François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, *op. cit.*, p. 379.

⁶⁰⁵ *Ibid.*, p. 381.

⁶⁰⁶ Sur ce point se référer au chapitre consacré au personnel féminin des douanes.

⁶⁰⁷ François Rouquet, *Une épuration ordinaire...*, *op. cit.*, p. 382.

C. La révision des mesures disciplinaires

Le rétablissement de la légalité républicaine, prôné par le GPRF, concerne à la fois l'œuvre d'épuration légale mais également la rectification voire l'annulation des mesures d'épuration décrétées par le gouvernement de Vichy. Les réintégrations et les réparations des préjudices de carrière subis par les fonctionnaires durant l'Occupation restent un point méconnu de l'historiographie de la Libération. Les historiens ont plus volontiers abordé la thématique de la révision et des mesures d'amnistie⁶⁰⁸, utilisant le néologisme de « désépuration ». Cependant, le CFLN avait déjà, en juillet 1943, publié une ordonnance relative à la réintégration des fonctionnaires mis à la retraite d'office ou licenciés par Vichy. Il avait ensuite annulé les mesures d'exclusion édictées contre les Juifs et les membres des sociétés secrètes. Dans l'administration des douanes, la direction générale exige dès l'automne 1944, un nouvel examen des peines disciplinaires dont ont été frappés les agents et qui ont été prononcées sur l'injonction des autorités allemandes. Celles-ci ont été, selon le directeur, imposées aux chefs locaux et à l'administration, en général, qui étaient contraints de les appliquer ou de les ratifier. Durant l'Occupation, ces mesures ont d'ailleurs revêtu un caractère « essentiellement provisoire⁶⁰⁹ », toujours selon les déclarations de la direction générale. Elle demande alors aux directeurs régionaux de rechercher dans les dossiers disciplinaires de leurs subordonnés – pour ceux qui n'ont pas été perdus ou détruits – ceux qui leur paraissent susceptibles de donner lieu à une révision. Pour les peines du second degré, ils sont invités à transmettre, sans délai, leurs propositions à l'administration. Quant aux punitions du premier degré, ils pourront statuer dans tous les cas où la consultation de l'autorité supérieure n'est pas nécessaire.

Répondant à cette sollicitation, le directeur des douanes à Paris avance sa propre interprétation : tout en déclarant qu'aucun agent de sa circonscription n'avait été frappé de peines disciplinaires sur l'injonction des autorités allemandes, il estime qu'il est de son devoir de produire le relevé des peines du second degré infligées à certains douaniers détachés dans les camps du Loiret. Selon lui, si l'autorité supérieure considère que les évadés n'ont été internés que sur ordre des autorités occupantes, ces agents devraient selon lui faire l'objet de bienveillance. Il ajoute que s'il est prouvé que la vie de l'évadé était en danger ou qu'il était

⁶⁰⁸ Loi du 16 août 1947, loi du 5 janvier 1951, loi du 6 août 1953.

⁶⁰⁹ Note de l'administration des douanes aux directeurs régionaux, 6 octobre 1944. AD44, 192 W 114.

menacé d'une déportation en Allemagne, la peine disciplinaire devrait purement et simplement être effacée⁶¹⁰. L'administration centrale répond favorablement à l'argumentation du directeur de Paris, déclarant être d'accord avec lui. Elle se montre alors bienveillante avec quatre douaniers, dont deux en fonction sur la façade atlantique, et ramène leur punition à deux numéros d'annotation⁶¹¹. Ces décisions concernent le préposé Joseph Le Bihan, originaire de la direction de Nantes, qui en juin 1944 avait été frappé d'une mesure de réduction d'ancienneté de deux ans, pour avoir permis l'évasion d'un interné dont il avait la garde⁶¹². Concernant le second agent, le préposé Joseph Gardes, de la direction de Bordeaux, les archives ne permettent pas d'éclairer les faits qui lui ont été reprochés. L'administration des douanes maintient les sanctions prises à l'encontre des préposés Georges Piniac, de la direction de Metz réfugié à Nantes, et d'Auguste Lassalle, de la brigade de Ciboure (direction de Bayonne). Ces deux agents avaient favorisé l'évasion de deux internés qui travaillaient dans la malterie franco-belge de Pithiviers, en décembre 1943⁶¹³. En novembre-décembre 1944, la réintégration des douaniers révoqués ou mis à la retraite d'office pour action syndicale ou politique, figure à l'ordre du jour de la première réunion entre la délégation du SNDA et le directeur général. Ce dernier plaide également pour le retour dans leur ancien poste de tous les agents changés d'office, critiquant par ailleurs la lenteur de ces réintégrations. Le directeur, précisant que des mesures de retour avaient déjà eu lieu, déclare attendre un règlement précis de la part du ministère des Finances⁶¹⁴.

Dans les administrations publiques, un ensemble de textes et réglementations, publiés par le GPRF, ont organisé la réintégration du personnel retraité d'office ou révoqué, ainsi que la révision des peines disciplinaires dont ils ont été frappés. Le gouvernement promulgue une première ordonnance le 29 novembre 1944, relative à la réintégration des magistrats, fonctionnaires et agents civils et militaires révoqués, mis à la retraite d'office, licenciés ou rétrogradés. Elle concerne tous les agents qui avaient été exclus en application de la loi du 17 juillet 1940. Elle institue une commission dans chaque ministère, chargée d'examiner chaque dossier de demande de réintégration. Celle-ci interviendra si l'éviction est due à tout autre motif qu'une insuffisance professionnelle grave, une constatation d'une faute professionnelle grave ou un fait entachant l'honneur ou la probité. L'ordonnance déclare également légitimes tous les

⁶¹⁰ Lettre du directeur des douanes à Paris au directeur général, 25 octobre 1944. SAEF, 1C-0027241 – dossier personnel de Georges Piniac.

⁶¹¹ Réponse de l'administration à lettre du directeur des douanes de Paris, octobre 1944. SAEF, 1C-0027241 – dossier personnel de Georges Piniac.

⁶¹² Lettre du directeur des douanes à Paris à la direction générale, 15 juin 1944. 1C-0026961 – dossier personnel de Joseph Le Bihan.

⁶¹³ Réponse de l'administration à lettre du directeur des douanes de Paris, octobre 1944. SAEF, 1C-0027241 – dossier personnel de Georges Piniac.

⁶¹⁴ *L'Action douanière*, décembre 1944, p. 1

faits accomplis « dans le but de servir la cause de la libération », quand bien même ils constitueraient des fautes professionnelles (article 3). L'ensemble de ces mesures concerne également les fonctionnaires relevés de leurs fonctions pour motif d'ordre racial ou en raison de leur appartenance à des sociétés secrètes (article 12)⁶¹⁵. En août 1945, l'application de cette ordonnance, permet à l'administration des douanes de réintégrer deux préposés originaires du Havre qui avaient été mutés d'office dans la direction de Nantes pendant la guerre en application du décret du 18 novembre 1939. Ils avaient par la suite été suspendus de leurs fonctions et mis à la retraite par le gouvernement de Vichy, sur les fondements de la loi du 17 juillet 1940⁶¹⁶. L'un des deux avait d'ailleurs formulé une demande de réintégration dès octobre 1944, en vertu de l'ordonnance du 4 juillet 1943⁶¹⁷. Cependant, ces deux préposés sont réintégrés dans leur ancienne direction, celle du Havre, ce qui occasionne un nouveau déménagement.

Le 19 octobre 1945, le GPRF promulgue une deuxième ordonnance relative à la révision des peines disciplinaires prononcées dans les conditions fixées par les dispositions des articles 1er et 2 du décret du 18 novembre 1939. Après la publication de ce texte, le SNDA semble avoir rapidement exprimé le souhait que cette révision soit réalisée par une commission paritaire siégeant à la direction générale. L'administration semble d'ailleurs avoir partagé cette conception et transmis un rapport en ce sens à la direction du personnel aux Finances, laquelle avait donné son accord de principe⁶¹⁸. Cependant, un projet de décret est rédigé par la direction de la fonction publique, qui le soumet au Conseil d'État, sans que la commission d'études syndicales n'ait été conviée à participer aux discussions. Le décret, précisant le règlement de l'ordonnance du 19 octobre 1945, est publié le 16 février 1946. Les intéressés pourront adresser leur demande de révision par voie hiérarchique. Dans chaque service, le conseil de discipline, la commission disciplinaire ou l'organisme consultatif sera saisi de toutes les demandes. La révision sera immédiatement refusée si, entre la date de la sanction et celle de la demande de révision, le demandeur s'est rendu coupable de faits qui entachent son honneur ou sa probité. Dans le cas où la sanction serait supprimée ou modifiée, la situation administrative des intéressés sera rétablie à compter de la date à laquelle ladite sanction a été prononcée⁶¹⁹. Dans l'administration des douanes, cette ordonnance marque la reprise du fonctionnement des conseils de discipline, qui avaient été supprimés en application du décret du 18 novembre 1939.

⁶¹⁵ *Journal officiel*, n° 139, 2 décembre 1944, p. 1612-1614.

⁶¹⁶ Lettre du directeur des douanes du Havre à l'administration, 23 août 1945. SAEF, B-0053040.

⁶¹⁷ Lettre d'Alain Billon, retraité des douanes, au préfet de la Loire-Inférieure, 17 octobre 1944. SAEF, 1C-0026418 – dossier personnel d'Alain Billon.

⁶¹⁸ *L'Action douanière*, n° 10, février 1946, p. 2

⁶¹⁹ *Journal officiel*, n° 11, 15 mai 1946, p. 201-202.

Dès le mois de février 1946, le bureau fédéral du SNDA adresse une protestation au vice-président du Conseil d'État, chargé de la fonction publique. Il sollicite la création d'un comité d'appel devant lequel les fonctionnaires pourraient se pourvoir s'ils n'acceptaient pas la décision prise par le conseil de discipline⁶²⁰. Cette proposition n'est pas retenue et est vite reléguée par le syndicat, face à la promulgation du statut général des fonctionnaires. Sur la façade atlantique, plusieurs demandes de révision sont transmises par les douaniers au conseil disciplinaire. En décembre 1946, c'est notamment le cas du capitaine André Blanc de la brigade de Rochefort, qui avait fui devant l'avancée de l'ennemi, en juin 1940⁶²¹. Il avait été suspendu de ses fonctions, peine transformée en mise en disponibilité. Le conseil de discipline se réunit en mai 1947 et annule la sanction⁶²².

En 1945, en plus des mesures de réintégration des fonctionnaires, le ministre des Finances, René Pleven, décide de récompenser les agents de son département qui ont pris « une part active et directe⁶²³ » dans la Résistance. Il confie au comité de la Libération le soin de lui fournir la liste de ces agents avec des informations sur les mérites de chacun. Un premier relevé est établi, comprenant le nom des fonctionnaires appartenant à l'administration centrale qui ont répondu à l'appel du général de Gaulle et participé à la libération du territoire. Dans chaque département, le comité confie au préfet la tâche d'établir la liste de tous les agents des Finances qui, depuis le 17 juin 1940, ont participé directement et d'une manière « active et efficace » à la Résistance. Ce répertoire doit également indiquer toutes les actions réalisées, les mérites acquis, les risques encourus ainsi que les sacrifices subis par chacun. L'objectif est de permettre au ministre d'avoir une idée exacte de la valeur « morale et patriotique » de ses collaborateurs. Le comité de la Libération conseille aux préfets départementaux de s'appuyer sur les cellules locales et les chefs des services des administrations financières⁶²⁴. Dans la direction de Nantes, ce grand recensement fait ressortir les noms de sept douaniers et un ex-préposé qui ont pris une part active dans la Résistance sur tout le territoire français [annexe n° 69]. En janvier 1946, le ministre des Finances ratifie la proposition de l'administration des douanes de conférer à titre exceptionnel la médaille d'honneur des douanes à des agents des brigades qui se sont

⁶²⁰ *L'Action douanière*, n°10, février 1946, p. 2

⁶²¹ Pour connaître les détails de sa fuite se référer au chapitre 7 et au développement sur les premiers mois d'occupation.

⁶²² Rapport du conseil de discipline du capitaine André Blanc, 14 mai 1947. SAEF, B-0053081 – dossier disciplinaire d'André Blanc.

⁶²³ Le ministère des Finances ayant fixé un contingent limité, il se concentre sur les faits notables et anciens dans la Résistance. L'arrestation par les autorités allemandes constitue d'ailleurs un « atout ». Les douaniers doivent également justifier d'une part active dans les combats de la Libération : libération d'une commune, désarmement des troupes ennemies, blessures, etc.

⁶²⁴ Note du ministère des Finances adressée au préfet de la Loire-Inférieure, 18 septembre 1945. AD44, 1690 W 4.

particulièrement signalés pour leur action dans les organisations de résistance ainsi que dans les combats engagés à l'occasion de la libération du territoire⁶²⁵. Sur la façade atlantique, quatre douaniers reçoivent l'une des 100 médailles d'honneur décernées aux fonctionnaires : Jean Blanc, de la direction de Bordeaux, et Martial Gautier, Roger Cours et Marcel Poizac, de la direction La Rochelle [annexe n° 70]. En 1944, compte tenu des événements de guerre, la direction générale des douanes n'avait d'ailleurs pas pu célébrer le cinquantenaire de la création de cette récompense propre à l'administration. Elle organise alors une cérémonie commémorative en 1954, à l'occasion du 60^e anniversaire de l'institution⁶²⁶.

II. Les douaniers face à la reconstitution de leur administration

A. Faire le bilan des destructions de guerre

En 1945, à la différence de la Première Guerre mondiale, ce sont des villes entières qui ont été ravagées, créant des paysages lunaires. Durant le premier semestre de l'année 1945, les Français s'attèlent à inventorier les conséquences des événements qui se sont succédé sur leur sol depuis le 1^{er} septembre 1939. Entre 1940 et 1945, les villes françaises connaissent plusieurs phases de destructions, qui résultent à la fois de la campagne militaire de mai 1940, des bombardements alliés et de la bataille de France. Le GPRF veut établir un bilan chiffré des dégâts et évaluer les dommages à indemniser, entreprise qui s'avère difficile. Le gouvernement veut en effet évaluer les destructions qui résultent de Vichy, de l'Occupation et des opérations militaires⁶²⁷. En plus des dégâts causés aux infrastructures et au patrimoine bâti, les ouvrages défensifs allemands et les bombardements alliés ont laissé sur le sol français des milliers de

⁶²⁵ Arrêté ministériel du 19 janvier 1946. Note pour la direction générale des douanes, 7 février 1946. SAEF, B-0048420.

⁶²⁶ Décision administrative n°1484 du 21 juin 1954, 60^{ème} anniversaire de la création de la médaille d'honneur des douanes. Musée national des douanes, France, 8 B 10.

⁶²⁷ Danièle Voldman, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes, histoire, culture, société, 1997, p. 24.

bombes, de mines et d'obus. Lors de la construction du Mur de l'Atlantique, les autorités d'occupation avaient massivement miné les ports de Brest, Lorient, Saint-Nazaire et La Pallice, sièges de leurs bases sous-marines. Durant l'été 1944, les poches de l'Atlantique furent entourées d'un réseau de mines défensives.

À ces destructions massives, il faut ajouter le pillage quasi-systématique opéré par l'armée allemande durant l'Occupation. Les réquisitions voire les destructions des embarcations douanières ainsi que d'une grande partie du matériel de l'administration, anéantissent les progrès réalisés durant l'entre-deux-guerres, pour la modernisation de l'équipement de surveillance. En 1945, ce sont les armées alliées et les forces de résistance qui réquisitionnent des locaux afin d'organiser leurs opérations militaires. Après le départ des troupes américaines, qui ont occupé le bureau des douanes de Brouage (Charente-Inférieure) pendant plusieurs semaines, le brigadier-chef constate notamment la détérioration de quelques éléments de mobilier⁶²⁸. En août 1944, la façade atlantique est victime d'une nouvelle phase de destructions lors du repli des troupes allemandes vers l'Est. Dès le 9 août, face à la percée alliée dans le pays de Châteaubriant, les allemands préparent leur fuite dans l'urgence, avec l'intention de freiner l'avance de leurs ennemis. Entre le 10 et le 12 août, date de leur départ, ils dynamitent les ponts de Pirmil et de la Jonelière. Ils minent également chaque navire qui mouille dans le port et multiplient les explosions qui ruinent les quais et les infrastructures portuaires⁶²⁹.

⁶²⁸ Lettre du brigadier-chef à Brouage à l'inspecteur principal à Fontenay-le-Comte, 4 mai 1945. AD17, 2004 W 47.

⁶²⁹ *En guerres : 1914-1918 : 1939-1945 : Nantes & Saint-Nazaire*, Nantes, Château des ducs de Bretagne - Musée d'histoire de Nantes, 2013, p. 259



Figure 35 : Le port de Nantes le 16 août 1944. À l'arrière-plan à droite, on peut apercevoir la caserne des douanes, située dans le quartier Sainte-Anne © Archives de Nantes.

Dans l'après-midi du 12 août 1944, les troupes américaines pénètrent dans la ville de Nantes, après avoir dégagé les routes d'accès. Elles découvrent alors l'état de destruction laissé par les Allemands derrière eux (image ci-dessus). Le 15 août 1944, les alliés lancent l'opération « Dagoon » sur les côtes de Provence. Ils ouvrent ainsi un second front sur le territoire français, après le débarquement du 6 juin 1944 en Normandie. Le 17 août, Johannes Blaskowitz, commandant du groupe d'armées G⁶³⁰, reçoit l'ordre de retirer toutes ses troupes à l'ouest de la ligne Orléans – Clermont-Ferrand – Montpellier. Cette directive ne concerne pas les unités de la 19^e armée toujours au combat et affectées à la défense des poches de l'Atlantique, des villes de Marseille et de Toulon⁶³¹. Durant les dernières semaines d'août 1944, les troupes allemandes quittent la façade atlantique, à l'exception de plusieurs poches de résistance. En quittant les

⁶³⁰ Le Heeresgruppe G ou groupe d'armées G créé le 8 mai 1944 et placé sous la direction de Johannes Blaskowitz à Rouffiac-Tolosan (Haute-Garonne).

⁶³¹ David Wingeate Pike, « La retraite des forces allemandes du sud-ouest de la France, août 1944 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n°164, octobre 1991, p. 68.

lieux, elles organisent dans l'urgence, mais minutieusement, la destruction des nombreux ouvrages et installations portuaires. À Bordeaux, le maître artificier de la *Kriegsmarine*, Heinz Stahlschmidt, est chargé par ses supérieurs de préparer la démolition du port, en plaçant sur les quais des tonnes d'explosifs. Sa mission, qui entraînerait la destruction quasi-totale de la ville, est fixée au 26 août. Cependant, le militaire allemand, visiblement en proie à un dilemme, entre en contact avec les forces résistantes. Il espère que ces dernières pourront faire sauter le bunker où sont entreposés le matériel pour la démolition préméditée et des milliers de munitions. Le 22 août, face au refus des résistants, il prend la décision difficile de faire sauter le bâtiment lui-même grâce à des bâtons de dynamite, tuant des dizaines d'Allemands, mais épargnant des milliers de vies civiles. Heinz Stahlschmidt est finalement protégé par ses contacts dans la Résistance, notamment une fratrie de réfugiés espagnols⁶³². Les troupes allemandes, face à ce qu'elles considèrent comme un acte de trahison, doivent trouver d'autres moyens de neutraliser le trafic maritime et d'empêcher l'utilisation des installations portuaires. Elles bloquent alors le chenal à la navigation à la hauteur de Lagrange (commune de Parempuyre), en sabordant une dizaine de navires. Les Allemands détruisent également les avant-ports, Ambès, Blaye et Pauillac ainsi que le môle d'escale du Verdon⁶³³. Ces démolitions entraînent des dégâts préjudiciables aux différents appontements. Grâce à l'héroïsme d'Heinz Stahlschmidt, l'outillage et les installations du port de Bordeaux et de Bassens restent à peu près intacts.

Sur la façade atlantique, les lacunes en termes de sources, ne permettent de faire qu'un état partiel des destructions de guerre dans l'administration des douanes. Dans la direction régionale de Brest, les informations précises manquent. Nous savons qu'à Brest, comme à Lorient, des douaniers vivaient et travaillaient dans des baraquements provisoires, jusque dans les années 50, preuve que les bureaux et corps de garde ont disparu. La caserne de Kéroman n'a pas survécu aux différents bombardements qu'a connus la ville de Lorient en février 1943. Le caractère lacunaire des sources réside certainement dans le fait qu'une partie des archives a disparu dans l'incendie de la direction de Saint-Malo le 21 octobre 1944⁶³⁴. Dans la direction de Nantes, les sources nous offrent plus de détails. Dans le secteur de l'embouchure de la Loire, les installations douanières ont souffert des différents bombardements alliés visant la base sous-

⁶³² Sur ce sujet se référer à l'ouvrage d'Erwan Langeo, *L'allemand qui a refusé de détruire Bordeaux*, Autoédition, Bordeaux 40-44, 2019, 96 p. Ce livre est issu d'échanges soutenus entre l'auteur et Heinz Stahlschmidt et son épouse.

⁶³³ Antoine Lebègue, « La stratégie du port de Bordeaux. Projets novateurs et poids des traditions », dans Hubert Bonin, Sylvie Guillaume et Bernard Lachaise (dir.), *Bordeaux et la Gironde pendant la reconstruction, 1945-1954: actes du colloque de Talence tenu du 16 au 18 novembre 1995*, Talence, Editions de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1997, p. 48

⁶³⁴ Lettre du chef des bureaux de la direction des douanes de Saint-Malo à l'administration, 21 mai 1946. SAEF, 1C-0026312 – dossier personnel de Joseph Ancel.

marine allemande de Saint-Nazaire et ses alentours. Dans le port, l'administration des douanes avait subi, durant l'Occupation, de nombreuses réquisitions et expropriations, notamment du complexe composant la caserne. La recette principale avait été confisquée par les Allemands en vue de sa démolition. Le paysage urbain de la commune de Saint-Nazaire, qui avait été qualifiée dès 1943 de « zone de guerre⁶³⁵ » par l'administration des douanes, est détruit à 85 %. La ville est entièrement rasée, seulement une centaine de maisons est encore sur pied. La commune de Donges est elle aussi frappée par les attaques aériennes alliées, qui détruisent les deux sociétés pétrolières, qui hébergeaient les bureaux et les logements du personnel des douanes de surveillance. Sur le port de Nantes, tous les locaux que la Douane occupait, tant sur le quai des Antilles que sur le quai Wilson, ont été détruits durant l'Occupation et lors du départ des troupes allemandes. La direction régionale est cependant confrontée à la nécessité absolue de procéder au relogement des services. En quittant la commune, les Allemands ont abandonné sur les quais de la rive gauche une quantité importante de marchandises. Sur les quais Wilson et des Antilles, il s'agit principalement de matériaux (houille, coke, ciment, sable, etc.) et d'ouvrages (bois, briques, bétonnières, etc.). En 1944, la surveillance de ces fournitures, qui doit être permanente, est inefficace en raison du manque de personnel. L'inaptitude de l'administration des douanes fait alors le bonheur des pillards, qui profitent de l'absence de service pour s'approprier ce qui leur convient⁶³⁶. Le 23 septembre 1943, la direction des douanes avait quitté précipitamment l'hôtel particulier situé quai de la Fosse, après les violentes attaques aériennes, pour se réfugier dans le manoir de la Bégraisnière à Saint-Herblain⁶³⁷. Lors du même bombardement, la caserne de la rue du Roi Baco est également touchée et quasiment détruite par les explosions et l'incendie qui s'ensuivit⁶³⁸. Cette journée du 23 septembre 1943 avait mis 15 douaniers dans une situation de « sinistrés complets⁶³⁹ ».

Les destructions et les détériorations qui touchent les installations douanières de la direction de La Rochelle restent les mieux documentées. Nous pouvons donc produire un état des lieux très précis. En juin 1945, l'administration des douanes exige que le directeur des douanes de La Rochelle organise une enquête auprès de ses subordonnés afin de connaître « l'état des installations douanières⁶⁴⁰ » (bureau, corps de garde, caserne, cabanes-abris, etc.). L'objectif est de savoir si les locaux ont souffert des événements de guerre, s'ils sont ou non

⁶³⁵ Note administrative à la suite des bombardements de Saint-Nazaire, 9 avril 1943. AD44, 1007 W 48.

⁶³⁶ Lettre de l'inspecteur intérimaire à Nantes à l'inspecteur principal, 8 septembre 1944. AD44, 192 W 109.

⁶³⁷ *Annales des douanes*, n°39, 14 octobre 1943, p. 296.

⁶³⁸ *Id.*

⁶³⁹ *Id.*

⁶⁴⁰ Réponse de l'administration à la lettre du directeur des douanes à La Rochelle, 5 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

encore utilisables, comme l'écrit le directeur régional aux chefs de poste et receveurs⁶⁴¹. Les premiers rapports parviennent à la direction du département de la Vendée et de la Charente-Maritime, les jours suivants. Aux Sables d'Olonne, siège de la capitainerie, les principaux dégâts ont touché la caserne se trouvant sur le quai du port de commerce. Les détériorations, causées par la destruction des installations portuaires au départ des Allemands, ont déjà été en partie réparées sur les dépenses de la Masse⁶⁴². Sur la penhière de la Barre-de-Monts, le corps de garde du Grand-Pont, réquisitionné pendant toute la durée de la guerre, a été partiellement endommagé. Pour autant, les réparations ne sont pas urgentes, le local ne servant qu'à abriter les agents du service actif en service⁶⁴³. La cabane abri de Saint-Jean-de-Monts, qui servait à la brigade mobile, a été enlevée par les autorités d'occupation, entraînant un préjudice évalué à 10 000 francs⁶⁴⁴. À l'Ile-d'Olonne, le corps de garde, qui avait été confisqué par les Allemands, a été laissé en bon état et est réservé à l'administration, par son propriétaire⁶⁴⁵. Dans le département de la Vendée, de nombreux immeubles n'ont pas souffert des événements de guerre mais ont été abandonnés et détériorés faute de surveillance, comme à l'Aiguillon-sur-Mer et à la Fosse (Noirmoutier). À Beauvoir, Noirmoutier, la Guittière (Talmont-Saint-Hilaire), l'Ile-d'Yeu, Croix-de-Vie et Saint-Hilaire-de-Riez, les installations douanières n'ont pas eu à pâtir des conséquences de l'occupation⁶⁴⁶.

Au cours du mois de juin 1945, le directeur des douanes à La Rochelle reçoit des relevés similaires pour le département de la Charente-Maritime. La caserne du Brault (Charron) – dont le pont relie les deux départements – est en partie détruite suite aux combats qui se sont déroulés pour la prise de Marans. L'état des lieux ne permet d'utiliser que l'ancien corps de garde où le chef de poste a rassemblé les archives et le matériel pour les protéger⁶⁴⁷. Dans la commune de Marans, les installations douanières, qui ont subi de faibles détériorations, sont utilisables dans l'état. Le corps de garde a été utilisé par les troupes françaises comme poste de police, occupation qui entraîne la disparition d'une partie du mobilier et du matériel. La cabane-abri a

⁶⁴¹ Note du directeur des douanes à La Rochelle à tous les receveurs et gérants d'annexe, 11 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴² Lettre du capitaine des douanes aux Sables-d'Olonne au directeur à La Rochelle, 14 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴³ Lettre du brigadier-chef à La Barre-de-Monts au directeur à La Rochelle, 17 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴⁴ Note du directeur des douanes à La Rochelle sur la réinstallation des services, la situation des agents et l'état des installations douanières. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴⁵ Lettre du receveur intérimaire des douanes à l'Ile-d'Olonne au directeur à La Rochelle, 13 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴⁶ AD17, 2004 W 159 – Bâtiments, réquisition, enquête logements particuliers disponibles, replis des services de de la direction.

⁶⁴⁷ Note du directeur des douanes à La Rochelle sur la réinstallation des services, la situation des agents et l'état des installations douanières. AD17, 2004 W 159.

été entièrement détruite lorsque le pont de chemin de fer entre Marans et l'île d'Elle a sauté⁶⁴⁸. Dans l'ancienne poche de La Rochelle, la situation est différente selon les localités. Sur l'île de Ré, seulement deux cabanes-abris ont été rasées par l'armée allemande (commune de Saint-Martin-de-Ré). Le bureau de La Pallice a été entièrement détruit par l'explosion d'une bombe durant le mois d'août 1944, il ne reste plus que des décombres. La situation est identique pour la caserne des douanes, où ne demeure qu'une partie du gros œuvre⁶⁴⁹. La gare SCNF, où se trouvait le local du vérificateur, a été rasée, tout comme la gare maritime. L'entrepôt réel, où logeait un douanier avant-guerre a été démoli par les autorités allemandes pour agrandir le bassin de La Pallice⁶⁵⁰. À La Rochelle, contrairement au port de La Pallice, le personnel retrouve son logement quasi-intact. La recette principale a été occupée pendant quatre ans par les Allemands, qui lui ont fait subir des transformations intérieures dont les réparations sont chiffrées à plus de 30 000 francs⁶⁵¹.

Entre la poche de La Rochelle et celle de Royan, les installations douanières ont également souffert des événements de guerre. À Fouras, l'immeuble domanial a été réquisitionné et détérioré par les troupes d'occupation⁶⁵². Dans la commune du Chapus, la caserne des douanes et le logement du receveur ne sont pas utilisables, suite aux bombardements successifs et à l'explosion des blockhaus provoquée par les Allemands avant leur départ⁶⁵³. À Rochefort, le bureau et le corps de garde ont toujours été occupés par le service douanier, seules les cabanes-abris situées sur le port ont disparu⁶⁵⁴. Dans la commune de La Tremblade, les immeubles occupés par l'administration ont étonnamment été épargnés, contrairement à plusieurs autres bâtiments de la commune⁶⁵⁵. Sur l'île d'Oléron, les Allemands ont fait sauter l'avant-port du Château d'Oléron en décembre 1944, causant la destruction du local occupé par le service actif⁶⁵⁶. Dans l'ancienne poche de Royan, la situation des installations est très critique. La commune a été détruite à 85 %, bilan comparable à la situation que connaît la ville de Saint-Nazaire⁶⁵⁷. Toutes les installations douanières sont considérées par

⁶⁴⁸ Lettre du receveur à Marans au directeur à La Rochelle, 13 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁴⁹ Note du directeur des douanes à La Rochelle sur la réinstallation des services, la situation des agents et l'état des installations douanières. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵⁰ Lettre du receveur à La Rochelle-Pallice au directeur à La Rochelle, 13 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵¹ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle au directeur général, 19 août 1946. AD17, 3664W1.

⁶⁵² Lettre du brigadier des douanes à Fouras au directeur à La Rochelle, 12 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵³ Lettre du receveur au Chapus au directeur à La Rochelle, 13 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵⁴ Note du directeur des douanes à La Rochelle sur la réinstallation des services, la situation des agents et l'état des installations douanières. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵⁵ Lettre du receveur à La Tremblade au directeur à La Rochelle, 14 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵⁶ Lettre du receveur au Château-d'Oléron au directeur à La Rochelle, 14 juin 1945. AD17, 2004 W 159.

⁶⁵⁷ Sur le sujet se référer à Gilles Ragot (dir.), *L'invention d'une ville. Royan années 50*, Paris, Centre des monuments nationaux, Monum, Éditions du patrimoine, Cahiers du Patrimoine no 65, juin 2003, 308 p.

l'administration comme perdues. En septembre 1944, le bombardement de l'artillerie allemande de Royan entraîne également la destruction du corps de garde de Mortagne-sur-Gironde, dont les frais de reconstruction sont évalués à près de 50 000 francs⁶⁵⁸.

Le port de Bordeaux a été relativement épargné par les destructions. L'administration des douanes est indirectement victime des sabotages opérés en amont de la rade. Elle subit également les détériorations de son patrimoine bâti du fait des réquisitions allemandes et des bombardements alliés. L'hôtel des douanes qui avait été touché par des bombes en décembre 1940 avait déjà entamé sa phase de reconstruction durant l'occupation. Ce bombardement avait cependant entraîné la disparition des nombreux documents d'archives, fait qui reste préjudiciable aux recherches historiques. En ce qui concerne la partie de la côte landaise, dépendant de la direction de Bordeaux, aucune source en notre possession ne fait mention de destruction ou de détérioration. Il en est de même pour la circonscription de Bayonne, plus précisément pour le littoral basque. Pour le sud-ouest, aucun état des lieux ne peut être réalisé en raison des difficultés d'accès aux sources.

B. Reconstruire et restaurer les installations douanières

Après la Libération, à l'exception des poches de l'Atlantique, le GPRF doit faire face à l'ampleur des destructions. Sur tout le territoire, les zones urbanisées avec leurs industries, les bâtiments publics et les infrastructures sont à reconstruire. Le nouveau gouvernement est confronté à des situations d'urgence comme le déblaiement des décombres et le relogement des sinistrés. Contrairement aux périodes antérieures, la Reconstruction est posée « en termes généraux d'urbanisme et d'aménagements⁶⁵⁹ ». Il faut penser l'avenir avec une vision nouvelle, sous l'angle du long terme et édifier des villes plus spacieuses. On peut donc également parler de ré-urbanisation, car les autorités ne se contentent pas de reconstruire à l'identique les villes, mais elles imaginent des plans urbains plus cohérents. L'aménagement du territoire devient alors un objectif politique. En novembre 1944, le GPRF fonde le ministère de la Reconstruction et de l'urbanisme (MRU)⁶⁶⁰, dirigé par Raoul Dautry, première véritable administration chargée du domaine urbain. Il repose en grande partie sur des dispositifs administratifs mis en place

⁶⁵⁸ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle à l'administration, 19 août 1946. AD17, 3664 W 1.

⁶⁵⁹ Danièle Voldman, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954...*, *op. cit.*, p. 7.

⁶⁶⁰ Décret du 16 novembre 1944.

durant la guerre par le gouvernement de Vichy⁶⁶¹. En octobre 1940, ce dernier avait créé un Commissariat à la Reconstruction immobilière puis, institué une délégation générale à l'Équipement national (DGEN) en 1941⁶⁶². En 1944, le GPRF estime ces institutions compatibles avec la nouvelle politique et confirme leur existence, en assignant au MRU les attributions du DGEN⁶⁶³. Le rôle du ministère est précisé par l'ordonnance du 21 avril 1945. Il est chargé de l'ensemble des questions d'urbanisme, sous réserve des droits de tutelle du ministre de l'Intérieur, touchant aux projets d'aménagement et de reconstruction ; des questions d'habitation et de construction y compris de la lutte contre les logements insalubres et de la réparation des dommages de guerre causés aux biens⁶⁶⁴. À partir de 1945, l'urgence du MRU est également de dépolluer les zones touchées par les milliers de bombes, de mines et d'obus tombés entre 1940 et 1945⁶⁶⁵. Cette tâche est initialement confiée à des unités spécialisées des armées française et alliée, mais leur action se borne au déminage des voies de communication. En février 1945, le MRU prend en charge la mission de l'élimination des champs de mines, qu'il confie à la direction du service du déminage commandé par Raymond Aubrac. En septembre 1945, les premières études du ministère présentent le département de la Loire-Inférieure comme l'une des zones où le déblaiement au m³ a été le plus important⁶⁶⁶. L'essentiel des entreprises de déminage ne sera achevé qu'en 1947, grâce à l'utilisation de prisonniers de guerre allemands. En 1940 et 1945, le parc immobilier a été durement touché, aggravant davantage la crise du logement qui sévissait dans les années 1930. Le gouvernement doit reloger en toute hâte les millions de sans-abris et mettre en place des mesures d'urgence dans les grandes villes sinistrées. Dans les ports du littoral atlantique la présence des bases sous-marines allemandes influence et détermine les choix de la reconstruction.

Sur la façade atlantique, la destruction quasi-complète des ports entrave le ravitaillement, les importations et l'accueil des *Liberty ships*. Il paraît impossible de procéder à la destruction des bases sous-marines allemandes, sauf à raser le peu de ville qui reste aux alentours. Une telle démolition aurait été à la fois très coûteuse et particulièrement dangereuse. Dans ses travaux, Pierre Gras a démontré que c'est dans la ville de Saint-Nazaire que la présence d'une base sous-marine influe le plus sur les politiques de reconstruction⁶⁶⁷. Dès 1943, alors

⁶⁶¹ Voir Jean-Louis Cohen (dir.), *Architecture et urbanisme sous la France de Vichy*, Paris, Éditions Collège de France, 2020, 226 p.

⁶⁶² Loi du 23 février 1941.

⁶⁶³ Décret 30 décembre 1944.

⁶⁶⁴ *Journal officiel*, n°95, 22 avril 1945, p. 2286-2287.

⁶⁶⁵ Voir Danièle Voldman, *Le déminage de la France après 1945*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1998, 198 p.

⁶⁶⁶ *Ibid.*, p.

⁶⁶⁷ Pierre Gras, *Le temps des ports...*, *op. cit.*, p. 54.

qu'elle est déclarée « ville sinistrée », la municipalité nomme Noël Lemaesquier, grand prix de Rome, architecte en chef de la reconstruction de la commune. Il poursuit sa charge après la Libération, avec à ses côtés l'architecte nantais André Guillou. Leur ambition est de construire une ville nouvelle, qui s'étendra vers l'Ouest mais qui sera coupée de son port. Lemaesquier redessine le cœur urbain de Saint-Nazaire, reprenant une grande partie du tracé d'avant-guerre tout en déplaçant le pôle commercial de la ville à 300 mètres en retrait des bassins portuaires⁶⁶⁸. Ce plan urbain, principalement pensé en fonction des axes routiers, est adopté par le Conseil municipal le 27 janvier 1948⁶⁶⁹. À partir de 1945, le premier objectif est de déblayer les ruines et d'installer des logements provisoires pour héberger les « sinistrés totaux », selon l'expression utilisée à l'époque. Sur le front de mer ainsi qu'aux abords du port, fleurissent des baraquements en bois où s'installent les habitants, mais également les administrations publiques. L'objectif des autorités est clair : déblayer et reconstruire les installations portuaires pour le redémarrage du trafic maritime. Le relèvement du port de Saint-Nazaire devient prioritaire au détriment des ports de fond d'estuaire comme Rouen, Nantes ou Bordeaux. Il est le seul capable de recevoir à pleine charge les navires américains, les *Liberty ships*. Par ailleurs, la rade a subi moins de dégâts de gros œuvre comparé aux autres ports français, les Allemands empochés n'ayant pas pris la responsabilité de saborder son accès. Les opérations de déminages occupent 500 prisonniers de guerre allemands, dont un grand nombre est logé dans la petite caserne des douanes, dans le secteur de la base sous-marine. Ce travail repose sur l'action combinée de 800 dockers, recrutés pour les entreprises portuaires, l'administration des ponts et chaussées et des chalutiers dragueurs de mine. Ces efforts permettent au premier *Liberty ship* d'accoster à Saint-Nazaire le 15 août 1945, soit seulement trois mois après la libération de la poche⁶⁷⁰.

Durant l'été 1945, l'administration des douanes est intégrée aux différentes réunions préparatoires au projet de reconstruction de Saint-Nazaire. Des divergences de point de vue vont rapidement apparaître entre les autorités et les représentants de l'institution. En août 1945, le receveur des douanes est convié par le maire, François Blancho, à assister à une conférence donnée par l'architecte en chef de la reconstruction. Durant la réunion, Lemaesquier précise que la reconstruction ou la construction d'une nouvelle caserne des douanes n'est pas inclus dans le projet qu'il défend⁶⁷¹. Pire, celui-ci comprend la destruction intégrale du bâtiment et

⁶⁶⁸ Daniel Sicard, « La reconstruction de Saint-Nazaire », *op. cit.*, p. 378-379.

⁶⁶⁹ Noël Guetny et Bernard Billon, *Saint-Nazaire. La reconstruction (1945-1965)*, Le Faouët, Liv' Éditions, 2018, p. 17.

⁶⁷⁰ Hubert Chémereau, « 1945-1950 : Saint-Nazaire à l'heure des *Liberty Ships* », *ArMen*, n°241, mars-avril 2021, p. 48-53.

⁶⁷¹ Lettre de l'inspecteur des douanes à Nantes à l'ingénieur en chef chargé du plan d'urbanisme de Saint-Nazaire, 10 août 1945. AD44, 1007 W 48

l'intégration de la parcelle au domaine public portuaire⁶⁷². Lors d'une précédente entrevue, le receveur avait donné son accord de principe mais avait demandé en contrepartie, qu'un terrain soit réservé à l'administration pour la construction d'une cité douanière, éventuellement dans le quartier des marins. La gestion de cet imbroglio est confiée à l'inspecteur principal à Nantes, lequel demande à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de revoir sa position⁶⁷³. La grande caserne, trop dévastée par les bombardements, est rasée dès 1945. Elle n'apparaît effectivement plus sur cette vue aérienne datée de 1946 [annexe n° 71]. Un flou persiste encore sur l'avenir du second bâtiment, où vivaient les célibataires durant l'entre-deux-guerres.

Dès la Libération, l'administration des douanes est, en effet, incitée par le ministère des Prisonniers, des déportés et des réfugiés à agir pour le relogement de son personnel dans les régions sinistrées. En mai 1945, ce sont 23 familles nazairiennes qui doivent être relogés immédiatement. Elles seront inévitablement suivies par d'autres, accentuant ainsi la pression que subit la direction régionale. Les bureaux, comme les foyers des douaniers, doivent impérativement être installés à Saint-Nazaire intra-muros⁶⁷⁴. L'administration va pouvoir compter sur les baraquements installés dans la commune par les autorités. En 1945, le gouvernement se préoccupe de loger tous les sans-abris avant l'hiver qui s'annonce. Il décide d'adopter le système des baraquements provisoires, en réutilisant des bâtiments existants, c'est-à-dire les chalets construits durant la Première Guerre mondiale, ou en important des modèles venus d'Amérique du Nord. À Saint-Nazaire, comme à Brest et à Lorient, ces villages qui sortent de terre sont rapidement appelés « baraques⁶⁷⁵ » par leurs habitants. Dans la commune de la Basse-Loire, deux types de constructions vont caractériser le paysage urbain de l'après-guerre. D'abord les chalets Morosini, qui ont été fabriqués par le gouvernement de Vichy dès 1940, pour loger les réfugiés du Nord et de l'Est de la France. Ces petites maisonnettes en bois sont fabriquées directement sur place sur les chantiers de Penhoët. Dans un second temps, le gouvernement achète également des bungalows aux États-Unis et au Canada, qui sont livrés « en kit » dans le port de Saint-Nazaire, à partir de l'été 1946. D'emblée mal perçus par les habitants, ces derniers les trouvent finalement plus confortables que les constructions françaises⁶⁷⁶. En 1945, la recette principale des douanes, qui était repliée dans la caserne de La Baule, est provisoirement réinstallée dans des baraquements situés dans la partie nord du bassin

⁶⁷² Lettre de l'inspecteur des douanes à Nantes à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de Nantes, 18 août 1945. AD44, 1007 W 48.

⁶⁷³ Lettre de l'inspecteur des douanes à Nantes à l'ingénieur en chef chargé du plan d'urbanisme de Saint-Nazaire, 10 août 1945. AD44, 1007 W 48

⁶⁷⁴ Note du directeur des douanes à Nantes au receveur principal à Saint-Nazaire, 30 mai 1945. AD44, 1007 W 48.

⁶⁷⁵ Pierre Gras, *Le temps des ports...*, op. cit., p. 54

⁶⁷⁶ *Id.*

de Penhoët⁶⁷⁷. Elle sera rapidement suivie par les autres services douaniers ainsi que tout le matériel qui compose l'outillage.

En 1946, suite aux échanges tumultueux entre l'inspecteur des douanes à Nantes et l'ingénieur des Ponts et Chaussées, ce dernier missionne un de ses ingénieurs qui devra mettre en place un projet permettant de préserver de la destruction la « petite caserne », où logent encore les prisonniers allemands⁶⁷⁸. Durant cette période flotte encore sur le bâtiment français le drapeau américain comme l'illustre la photographie ci-dessus. Pendant l'automne 1946, l'administration des douanes peut enfin réinvestir ses anciens locaux, remis en état par différentes sociétés de travaux. Afin de s'installer dans les meilleures conditions, elle engage même, à son compte, une femme de ménage⁶⁷⁹.



Figure 36 : Petite caserne de Saint-Nazaire après la Libération. Le drapeau américain en pavoise le fronton. © Musée national des douanes, France.

⁶⁷⁷ Lettre du directeur des douanes à Nantes au directeur des PTT, 11 août 1945. AD44, 1007 W 48.

⁶⁷⁸ Lettre de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées au directeur des douanes à Nantes, 15 février 1946. AD44, 1007 W 48

⁶⁷⁹ Lettre du receveur principal à Saint-Nazaire au directeur des douanes à Nantes, 10 octobre 1946. AD44, 1007 W 48

Durant l'été 1945, l'administration des douanes, comme dans le cadre de Saint-Nazaire, lance une grande enquête auprès des directeurs régionaux afin de connaître leur besoin en baraquements. Ces derniers leur seront réservés par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et chefs des services locaux de la Reconstruction⁶⁸⁰. Les douaniers de Lorient sont installés dans la cité de Kermélo, dans la commune de Larmor-Plage. Ils sont regroupés ensemble face à la mer, dans un lieu qui serait rapidement renommé « cité de baraquement de la Douane ». Yvette Rambaud, dame machiniste recrutée en novembre 1944, a raconté son expérience dans les baraquements provisoires de La Pallice. Il s'agit du seul témoignage conservé aux archives évoquant la vie quotidienne du personnel des douanes entre 1945 et les années 1950⁶⁸¹. Ces édifices ont été construits par les Allemands durant l'Occupation sur un terrain appartenant à un particulier, qui est remis en état par les services de la reconstruction⁶⁸². La plus grande salle est réservée à l'accueil des déclarants en douane autour de trois ou quatre guichets tenus par des agents de bureaux. À l'extrémité du bâtiment, se trouve le chef du bureau. Dans le baraquement voisin sont hébergés les agents de de la brigade mobile, avec leur capitaine et leur lieutenant. Cette caserne est surnommée « bel air », du nom de la rue où elle est située. Les archives sont entreposées dans un troisième édifice, moins pratique. Selon Yvette Rambaud, l'hiver était très rude dans les deux bâtiments mal chauffés. Elle écrit, « c'était vraiment du provisoire », mais qui dura « une dizaine d'années quand même...⁶⁸³ ».

Sur la façade atlantique, à côté de ces baraquements, l'administration des douanes installe ses services dans des bâtiments toujours debout, que les autorités réquisitionnent pour son compte. À Royan, cité détruite à 85 %, le corps de garde prend possession d'un ancien blockhaus allemand, mis à sa disposition par le service des ponts et chaussées⁶⁸⁴. Après la libération de la ville de Nantes, la direction régionale, qui s'était réfugiée à Saint-Herblain, déménage dans une propriété louée à un particulier, située 7 place Mellinet⁶⁸⁵. En 1950, à la

⁶⁸⁰ Note du directeur général des douanes aux directeurs régionaux, 23 juillet 1945. AD44, 1007 W 48.

⁶⁸¹ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1

⁶⁸² Lettre d'un agent contractuel au directeur de l'enregistrement, des domaines et du timbre à La Rochelle, 9 octobre 1945. AD17, 3664 W 3.

⁶⁸³ Témoignage d'Yvette Rambaud pour la mémoire des douanes, concours autobiographique organisé en 2000. SAEF, B-0077994/1

⁶⁸⁴ AD17, 2004 W 48 : Bâtiments des douanes – recensement, refonte, location, travaux et aménagement [1943-1992]

⁶⁸⁵ Albert Laot, *La direction des douanes et la ville de Nantes*, <https://histoire-de-la-douane.org/la-direction-des-douanes-et-la-ville-de-nantes/> [consulté le 21 octobre 2020].

suite de mise en vente du bâtiment par son propriétaire, l'administration s'en rend acquéreur pour la somme de 10 millions de francs⁶⁸⁶



Figure 37 : Hôtel de la direction des douanes de Nantes, 7 place Mellinet. © Musée national des douanes, France.

La direction régionale des douanes de Nantes est encore aujourd'hui située dans cette maison de la place Mellinet. Après la Libération, l'administration des douanes remet en état les immeubles ou réinstalle le personnel et les bureaux dans les parties non détruites. À la fin de l'année 1944, les agents du service actif sont admis à habiter de nouveau dans la caserne du Roi Baco, à Nantes. Le directeur régional dresse alors les règles selon lesquelles les douaniers pourront obtenir un logement, selon l'ordre qui suit : les anciens occupants, les sinistrés avec une priorité donnée aux plus chargés de familles, pour les autres s'appliqueront les règles

⁶⁸⁶ Projet d'acquisition d'une propriété sise à Nantes, 7 place Mellinet. Musée national des douanes, France, 1 D 45.

habituelles⁶⁸⁷. En 1945, les travaux à effectuer dans la caserne restent encore conséquents et les logements occupés n'ont toujours pas accès au gaz de ville⁶⁸⁸. La direction de Nantes n'est pas en mesure de donner une date d'exécution pour la fin des travaux. Durant l'été 1945, face à la crise du logement qui touche tous les français, le SNDA demande à l'administration un projet de cités douanières afin de loger convenablement les agents dans toute la France⁶⁸⁹. Cependant, il s'agit d'une visée honorable, mais qui doit se penser sur le temps long et qui ne verra le jour que durant les trente glorieuses.

C. La remise en place du dispositif douanier

Le 31 août 1944, le GPRF dirigé par le général de Gaulle, s'installe à Paris qui redevient la capitale. La première préoccupation du nouveau gouvernement est d'évacuer le projet américain d'une administration militaire provisoire en France. Il doit, par conséquent, maintenir l'ordre public sur le territoire français en limitant notamment l'épuration extra-judiciaire. La reconstruction du pays doit s'accomplir sous l'autorité d'un État républicain. Le général de Gaulle remplace les préfets régionaux par des commissaires de la République, qui deviennent les clés de voûte de la stratégie politique et administrative du GPRF. Le 9 septembre 1944, un nouveau gouvernement provisoire appelé « gouvernement d'unanimité nationale » s'installe, subtil mélange entre représentants de la Résistance intérieure et anciens parlementaires d'Alger. Au sein de cette nouvelle organisation, la gestion des finances publiques est scindée en deux. Le ministère des Finances est confié à Aimé Lepercq, grand résistant, président de l'organisation civile militaire (OCM), chargé du commandement militaire des FFI de l'Hôtel de Ville lors de la libération de Paris. Le général de Gaulle le choisit en raison de son expérience d'industriel. Pierre Mendès-France, radical, prend la tête du ministère de l'Économie nationale. L'un des objectifs principaux du GPRF est de mettre en place les cadres de la restauration économique du pays. Il organise de nombreuses nationalisations puis une planification économique, à partir de 1946. En septembre 1944, l'action du ministre des Finances se concentre presque entièrement sur la préparation de l'emprunt de la Libération. En novembre 1944, à la suite du décès accidentel d'Aimé Lepercq, René Pleven, ministre des Colonies, est appelé pour le

⁶⁸⁷ Lettre du directeur des douanes Nantes au secrétaire du syndicat des agents des brigades, 18 novembre 1944. AD44, 192 W 121.

⁶⁸⁸ Lette du directeur régional des douanes à Nantes au directeur général, 15 mars 1945. AD44, 192 W 121.

⁶⁸⁹ *L'Action douanière*, n°5, juin-juillet 1945, p. 3-4.

remplacer. Il poursuit le travail engagé par son prédécesseur en matière d'emprunt et de répression du marché noir et de la collaboration économique. Il tente de résoudre les problèmes auxquels la France est confrontée. C'est sous son autorité que se déroulent l'épuration et la réorganisation des administrations financières. Le passage de René Pleven au ministère des Finances est également marqué par ses fortes divergences d'idées avec son collaborateur à l'économie Pierre Mendès-France. Ce dernier en désaccord avec le gouvernement et le général de Gaulle démissionne le 5 avril 1945. En conséquence, René Pleven se voit confier le ministère de l'Économie nationale en plus des Finances⁶⁹⁰.

Sur la façade atlantique, l'administration des douanes semble être l'une des institutions les plus désorganisées à la Libération. C'est l'une des conséquences directes des mesures prises par les autorités militaires allemandes, à l'encontre des douaniers du littoral, à partir d'avril 1941. Les brigades et bureaux ont été presque entièrement vidés de leurs effectifs, dont le retour s'avère compliqué. En octobre 1944, le directeur régional à Bayonne évoque d'ailleurs le désordre qui prédomine dans sa circonscription, où 172 emplois restent vacants. À la frontière franco-espagnole, le service de surveillance doit être assuré, dans des conditions très difficiles, en collaboration avec les gardes des communications et les FFI. Au même moment, la contrebande reprend et s'intensifie et la situation se maintient positivement grâce au travail des officiers locaux⁶⁹¹. Dans l'administration des douanes, il existe une certaine forme de latence dans la restructuration, en raison, en grande partie, de l'existence de poches de résistance allemandes sur le territoire français. Les communications avec les échelons locaux restent très difficiles. Une grande partie du personnel retiré du littoral par l'ennemi depuis 1941, se trouve toujours en dehors de sa direction d'origine. Certains sont également bloqués dans la capitale, en transit, du fait de l'absence de moyen de transport. Sur la façade atlantique, ce sont à la fois la reprise du trafic commercial et l'accueil des *Liberty ships* dans les ports français qui accélèrent la réorganisation de l'administration des douanes. Dans le port de Saint-Nazaire, l'administration est consciente que l'arrivée de ces navires américains va se faire rapidement, compte tenu de l'état de conservation des installations portuaires. Le receveur principal s'inquiète alors que l'effort demandé au personnel ne soit trop considérable et qu'il soit incapable de faire face activement à toutes ses obligations. Selon lui, dans le cas où un seul

⁶⁹⁰ Sur le parcours politique de René Pleven se référer à Christian Bougeard. *René Pleven : Un Français libre en politique*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1994, 476 p.

⁶⁹¹ Note du directeur des douanes à Bayonne, 17 octobre 1944. SAEF, 1C-0027415 – dossier personnel de Pierre Suberchicot.

agent se mettrait en congé, l'organisation douanière serait entièrement déséquilibrée, d'autant que de nombreuses affaires restent encore en instance⁶⁹².

L'état d'inertie de l'administration centrale est en décalage avec la réalité de l'activité commerciale et de la fraude qui se développe sur la façade atlantique. C'est d'ailleurs la base qui semble informer la direction générale de l'importance de reconstituer les services douaniers. Dès septembre 1944, le personnel bordelais est monopolisé par la surveillance des marchandises abandonnées par l'armée allemande et des navires sabordés en Gironde entre Pauillac et Bordeaux. L'échelon local réclamait déjà la réintégration des agents déplacés pendant l'Occupation⁶⁹³. Cette demande devient de plus en plus forte, à la fin de l'année 1944 en raison de la reprise du trafic maritime dans les ports de Bordeaux et Bassens. Le directeur régional demande la réintégration immédiate de l'inspecteur principal, Louis Laplassotte, qui avait été affecté à Sète après la suppression de la ligne de démarcation⁶⁹⁴. Sa présence est d'autant plus importante, qu'un officier doit diriger la réinstallation des brigades extérieures des douanes dans de nouveaux locaux⁶⁹⁵.

En juin 1945, le directeur des douanes à Nantes, Pierre Guillebot, après la libération de la poche de Saint-Nazaire, adresse à l'administration des informations sur la situation de sa circonscription. Il évoque principalement la reprise du trafic dans les différents ports et demande avec insistance la « reconstitution des effectifs » qui se trouvent toujours affectés dans d'autres services publics. Il transmet également la réclamation émise par les agents du service actif, de mettre un terme aux déménagements successifs, qui durant l'Occupation les ont épuisés⁶⁹⁶. La situation du directeur est d'autant plus urgente que le domaine du port de Nantes s'est étendu vers l'Ouest, comprenant alors le bureau de Chantenay. Ce dernier se situe désormais dans une zone de chargement et de déchargement des navires, qui y sont acheminés sous la surveillance et l'escorte des personnes apportant des marchandises⁶⁹⁷. À Saint-Nazaire, le contexte est tout aussi peu favorable à l'administration des douanes. Les agents renouent même avec leurs anciennes pratiques de maintien de l'ordre. En septembre 1945, un brigadier procède par exemple, à l'arrestation d'un prisonnier de guerre allemand descendant d'un navire

⁶⁹² Note de la direction des douanes à Nantes sur l'organisation du service, 5 juillet 1945. AD44, 1007 W 48.

⁶⁹³ Lettre du directeur des douanes à Bordeaux à la direction générale, septembre 1944. SAEF, 1C-0027115 – dossier personnel de Louis Michel.

⁶⁹⁴ Il est rapidement promu sous-directeur en janvier 1945. Cette nomination est significative du rôle décisif qu'il joue dans la réorganisation des douanes à Bordeaux et illustre aussi l'importance de ses capacités professionnelles.

⁶⁹⁵ Lettre du directeur des douanes à Bordeaux à la direction générale, 3 novembre 1944. SAEF, 1C-0026944 – dossier personnel de Louis Laplassotte.

⁶⁹⁶ Note du directeur des douanes à Nantes à l'administration, 30 juin 1945. Musée national des douanes, France, 8 A 42 – remise en place du dispositif douanier.

⁶⁹⁷ Lettre du lieutenant des douanes à Nantes au receveur à Chantenay, 29 octobre 1945. AD44, 192 W 109.

américain, avec en sa possession des marchandises de contrebande⁶⁹⁸. Durant le deuxième semestre de l'année 1945, les douanes atlantiques sont confrontées à la reprise des activités pétrolières, qui nécessite à moyen terme l'emploi d'un grand nombre d'agents. Les deux usines de Donges sont d'ailleurs comprises dans le plan d'urgence de la reconstruction des installations pétrolières. En conséquence, leurs directeurs sollicitent conjointement le rétablissement de l'exercice douanier. Compte tenu des destructions massives durant la guerre, ils ne sont pas en mesure d'assurer rapidement le logement des douaniers sur le site⁶⁹⁹. La correspondance échangée entre ces deux concessionnaires et l'administration, laisse transparaître les désaccords entre les deux parties, qui poussent la Douane dans ses retranchements. En 1946, face à la « désinvolture » de ces deux sociétés, la direction générale exige désormais que la réouverture des sites soit subordonnée à la mise à la disposition des agents de logements achevés⁷⁰⁰.

En 1944-1945, l'administration des douanes est monopolisée par des activités secondaires qui accentuent fortement sa désorganisation. Elle est notamment sollicitée par les autorités pour participer à la lutte contre le marché noir et les profiteurs de guerre. Le 18 octobre 1944, grâce au travail du ministre des Finances, Aimé Lepercq, le gouvernement publie une ordonnance mettant en place des mesures en matière de confiscation des profits illicites. Par profits illicites, le GPRF entend tout bénéfice résultant du commerce avec l'ennemi ou de la violation de la réglementation économique, sur une période comprise entre le 1^{er} septembre 1939 et le 31 décembre 1944⁷⁰¹. Le texte prévoit différentes sanctions ainsi que les modalités du recouvrement et les personnes contre lesquelles la confiscation peut être faite. L'ordonnance institue également des comités départementaux remplaçant la commission d'enquête et de taxation, créée sous Vichy en juillet 1943⁷⁰². Ils sont placés sous l'autorité du ministre des finances et composés du trésorier payeur général local et de cinq directeurs de l'administration des Finances. Ces comités déterminent les profits à confisquer et leur montant. Ils peuvent procéder à des enquêtes et des vérifications et possèdent la capacité de procéder à des mises sous séquestre. Un conseil supérieur de confiscation des profits illicites, composé du président du Conseil d'État, de deux conseillers d'État et de directeurs des administrations économiques, siège au ministère des finances⁷⁰³. Le comité départemental de la Loire-Inférieure est placé sous

⁶⁹⁸ Extrait du registre d'événements de la brigade de Saint-Nazaire, 20 septembre 1945. Musée national des douanes, France, 3 B 324.

⁶⁹⁹ Lettre des directeurs des sociétés Pechelbronn-Ouest et Consommateurs de pétrole au directeur général des douanes, 5 septembre 1945. SAEF, B-0060156.

⁷⁰⁰ Note de l'administrateur des douanes à l'administration de la 2^e division, 19 novembre 1946. SAEF, B-0060156.

⁷⁰¹ *Journal officiel*, n° 102, 19 octobre 1944, p. 988-992.

⁷⁰² Loi du 3 juillet 1943.

⁷⁰³ *Journal officiel*, n° 102, 19 octobre 1944, p. 988-992.

la conduite du directeur des douanes à Nantes, Pierre Guillebot, alors que la poche de Saint-Nazaire est encore occupée. Cette nomination signifie inévitablement des obligations supplémentaires et un surcroît de travail, alors que Guillebot organise, en prévision de la libération du reste de son département, la sauvegarde des intérêts du Trésor et de ceux de son personnel⁷⁰⁴. Il assume de lui-même avoir dû se décharger d'un certain nombre de ces missions, en s'appuyant sur l'inspecteur principal à Nantes Don Cervoni⁷⁰⁵. Le directeur recrute également Paul Luppi, vérificateur à Donges replié à La Baule, à qui il confie le service de recherches pour le comité⁷⁰⁶. Les douaniers de la direction de Nantes réalisent de nombreuses enquêtes en plus de leurs activités traditionnelles⁷⁰⁷. L'accroissement des missions confiées à cette nouvelle institution exige également le recrutement de nouveaux agents, notamment des préposés-chauffeurs⁷⁰⁸. Le comité départemental de confiscation des profits illicites de la Loire-Inférieure sera présidé par Pierre Guillebot jusqu'à sa dissolution en 1959.



Figure 38 : Photographie de Pierre Guillebot, directeur des douanes à Nantes © SAEF, 1C-0026840 – dossier personnel

⁷⁰⁴ Lettre du directeur des douanes à Nantes à l'administration, 27 mars 1945. SAEF, 1C-0026805 – dossier personnel de Raymond Glasser (préposé-chauffeur à Nantes).

⁷⁰⁵ Appréciation sur le travail et l'activité des douaniers de la direction de Nantes, 13 avril 1945. Archives privées, Jacques Péneau.

⁷⁰⁶ Note de la direction des douanes de Nantes sur l'organisation du service, 5 juillet 1945. AD44, 1007 W 48.

⁷⁰⁷ De nombreux documents sur le comité de confiscation des produits illicites de la Loire-Inférieure sont conservés aux archives départementales de la Loire-Atlantique en cote 1679 W 18.

⁷⁰⁸ Lettre du directeur des douanes à Nantes à l'administration, 27 mars 1945. SAEF, 1C-0026805 – dossier personnel de Raymond Glasser (préposé-chauffeur à Nantes).

L'administration des douanes connaît, après la Seconde Guerre mondiale, une crise de son personnel. Sur la façade atlantique, une partie importante des effectifs a été dispersée après les mesures allemandes d'exclusion du littoral. À partir de l'automne, la question du retour des agents vers leur direction d'origine s'avère difficile à organiser. La situation ferroviaire reste perturbée à l'intérieur même de certains départements comme dans la Loire-Inférieure ou la Charente-Inférieure. Pour ces agents, qui ne souhaitent qu'une seule chose revenir chez eux, s'ajoute la crainte de retrouver son foyer détruit par les bombardements et de devenir sans domicile. Certains, en transit à Paris, apprennent par leurs collègues qu'il est devenu impossible de trouver un logement sur la façade atlantique. Des douaniers prennent alors la décision de se replier dans leur famille en attendant les consignes de leur administration. Les douaniers considèrent que c'est à l'administration de leur trouver un nouveau domicile. Dans la capitainerie de Brest, des échanges datés de 1947 indiquent que des agents en fonctions sont encore sans logement et vivent séparés de leur famille depuis de deux ans⁷⁰⁹. Dans ce contexte, il faut également citer les douaniers toujours détachés au service du contrôle économique. En juillet 1945, ce sont 52 agents de la direction de Nantes qui s'y trouvent encore⁷¹⁰. Durant l'été 1945, ils sont invités par l'administration à formuler leurs *desiderata* pour leur réaffectation dans la Douane. Ils demandent tous à revenir dans leur circonscription d'origine, certains vont même jusqu'à solliciter un emploi en dessous de leur grade et/ou dans une commune différente de celle où ils exerçaient avant-guerre pour être sûr d'obtenir satisfaction. En octobre 1945, le directeur à Nantes paraît s'impatienter et déclare à la direction générale que le service du contrôle économique « semble ne mettre aucun empressement à libérer⁷¹¹ » les agents en question. Il souhaite alors que l'administration intervienne de nouveau auprès de la direction générale du contrôle économique. Pierre Guillebot obtient finalement gain de cause et le retour de ses subordonnés.

Face à la pénurie de personnel que connaît la Douane, l'administration centrale oblige les directions régionales à utiliser au mieux tous les fonctionnaires sous leur gestion. Dès l'automne 1945, elle envisage la modernisation des méthodes de surveillance et le développement de la motorisation, dont les outils ont quasiment disparu du fait de l'Occupation⁷¹². Répondant à l'enquête lancée par la direction générale, le capitaine à Nantes

⁷⁰⁹ Lettre du capitaine des douanes à Brest au capitaine à Morlaix, 10 mai 1947. SAEF, 1C-0026446 – dossier personnel de Joseph Bossenec.

⁷¹⁰ Liste des agents de la direction des douanes Nantes détachés au contrôle des Prix, juillet 1945. Musée national des douanes, France, 8 A 42 – remise en place du dispositif douanier.

⁷¹¹ Lettre du directeur des douanes à Nantes au directeur général, 4 octobre 1945. AD44, 192 W 109.

⁷¹² Note du directeur général des douanes aux directeurs régionaux, 18 septembre 1945. AD44, 192 W 109.

propose que les agents soient groupés sur un point central. Ils seraient équipés d'une camionnette leur permettant de se déplacer rapidement et d'arriver à l'improviste. Cette disposition permettrait aux douaniers de se loger dans une grande ville où ils trouveraient toutes les commodités. L'officier évacue cependant très rapidement ces vœux pieux. En raison de la crise actuelle du logement, il n'est de toute façon pas possible de trouver un immeuble où rassembler les douaniers. De surcroît, les voies ferrées sont détruites, et il n'existe pas d'établissement scolaire secondaire près de la côte. Le capitaine opte alors pour des propositions plus rationnelles, notamment en ce qui concerne l'utilisation du personnel. Celui-ci pourrait d'ailleurs se concentrer très prochainement vers d'autres activités, la question de la modification du régime de l'impôt sur les sels étant discutée par le gouvernement⁷¹³. En 1945, l'administration des douanes est également contrainte d'envoyer des agents dans les territoires occupés par la France en Allemagne. Certains douaniers sont prélevés sur les effectifs originaires de la façade atlantique.

En janvier 1945, les *Annales des douanes* alertent l'administration sur les conséquences délétères qu'a eues la dispersion des douanes dans les diverses administrations et services publics. Mais elles s'inquiètent surtout du niveau de compétences professionnelles des agents qui ont été éloignés de leur administration pendant quatre ans. Les auteurs formulent alors cette interrogation : « S'imagine-t-on ce qu'est devenu, à cet égard, un vérificateur qui a cessé depuis quatre ans d'ouvrir son tarif et d'examiner des marchandises, ou un sous-officier qui, durant le même laps de temps, n'a été employé qu'à des besognes d'écritures ?⁷¹⁴ ». Une réadaptation sera donc à prévoir avant que tous les organes de la « machine douanière » ne puissent fonctionner correctement. Les *Annales des douanes* évoquent aussi la situation du personnel dans les villes libérées. Après quatre années d'absence, de nombreux agents des brigades ne possèdent plus tous les objets indispensables pour effectuer les services de surveillance⁷¹⁵. Dans la direction de Nantes, les douaniers qui arrivent du détachement de Lyon-police n'ont emporté avec eux dans le train du retour qu'une valise contenant le strict minimum. Les autres bagages sont restés à Lyon et placés dans l'entrepôt réel de la Douane, d'où ils doivent être acheminés dès que les conditions le permettront⁷¹⁶. Enfin, de nombreux douaniers de la côte atlantique, désarmés par les autorités allemandes, ne sont finalement réarmés qu'à la fin de l'année 1945.

⁷¹³ Lettre du capitaine des douanes à Nantes à l'inspecteur principal à Nantes, 6 octobre 1945. AD44, 192 W 109.

⁷¹⁴ « Bilan avant une remise en route », *Annales des douanes*, n°2, 11 janvier 1945, p. 15.

⁷¹⁵ *Id.*

⁷¹⁶ Lettre du capitaine des douanes à Nantes à l'inspecteur principal à la même résidence, 9 décembre 1944. AD44, 192 W 109.

En 1945, face aux difficultés de rétablissement du cordon douanier, le Gouvernement autorise également la direction générale des douanes à recruter 2 000 préposés stagiaires dans l'ensemble du territoire français. Ces derniers sont placés sous la direction de préposés expérimentés, chargés de leur instruction professionnelle⁷¹⁷. Cependant, durant l'automne 1945, cette entreprise de recrutement s'avère difficile. Les démissions qui se multiplient depuis la Libération viennent annuler les effets positifs de l'engagement de nouvelles recrues dans les brigades des douanes. Selon l'administration, les raisons de ces désengagements résident dans l'insuffisance des rémunérations allouées aux préposés, soit le bas de l'échelle douanière. Le directeur général admet lui-même, que les traitements perçus par les débutants ne sont pas suffisants pour couvrir les frais de pension ou de déménagement qu'entraîne, le plus souvent, l'affectation dans un poste frontière⁷¹⁸. Il cite notamment l'exemple d'agents mariés, dont les frais de déplacement, dans un rayon de moins de 100 kilomètres, représentent environ le tiers des émoluments alloués pour une année à un préposé débutant⁷¹⁹. Afin d'éclairer la situation, la direction générale fournit au ministère des Finances, plusieurs listes de douaniers démissionnaires, comprenant de nombreux stagiaires qui renoncent à l'emploi face à l'impossibilité de s'installer dignement. À la fin de l'année 1945, la situation devient de plus en plus critique alors que la fraude se développe en parallèle. Pour l'administration des douanes, le dénouement se trouverait peut-être dans une énième réforme administrative, reposant presque entièrement sur la modernisation et la mobilité de ses services.

⁷¹⁷ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 13 octobre 1945. SAEF, B-0048381.

⁷¹⁸ Note du directeur du personnel et du matériel de l'administration des douanes au ministre des Finances, 29 octobre 1945. SAEF, B-0048381.

⁷¹⁹ Note du directeur général des douanes au ministre des Finances, 13 octobre 1945. SAEF, B-0048381.

III. L'année 1946 : un nouveau tournant dans l'histoire de l'administration

A. L'accroissement de nouvelles activités douanières

Les changements imposés à l'administration des douanes, conséquences directes de la Seconde Guerre mondiale, accélèrent la mutation de services et de leurs moyens d'actions. Sur la façade atlantique, malgré le retour des agents dans leur direction d'origine, le niveau des effectifs reste inférieur à celui d'avant-guerre. Dans le port de Bordeaux, en raison de l'insuffisance notoire des douaniers affectés à la surveillance et de la reprise du trafic commercial, le directeur régional envisage de remettre un certain nombre d'agents détachés à des emplois spéciaux (concierge, plantons, cantinier, etc.) à la disposition du capitaine pour participer au service général ou alors de mettre en place des mi-temps⁷²⁰. Depuis la Libération, l'administration constate également que de nombreux douaniers de la façade atlantique assurent leur service avec une « apathie inconcevable ». Ce constat est partagé dans les brigades de Bordeaux, où les agents observent de loin, depuis l'intérieur de leurs guérites, les mouvements des véhicules et des badauds dans l'enceinte du port. Cette attitude est considérée comme préjudiciable pour les intérêts du Trésor et contraire aux consignes de travail. Selon l'inspecteur principal, les résultats obtenus en 1945 et 1946 auraient pu être bien meilleurs, si les chefs locaux avaient mieux surveillé leurs subordonnés⁷²¹. Dans le port de La Pallice, les douaniers des deux services sont rappelés à l'ordre par leur hiérarchie, dans les relations qu'ils entretiennent avec les *Liberty ships*. Sur ces bateaux américains, plusieurs agents procèdent régulièrement à l'achat de denrées alimentaires et d'articles divers (textiles, chaussures, etc.) destinés à leur consommation ou usage personnel et familial. Certes, les objets débarqués sont présentés au bureau et soumis au paiement des taxes d'importation, mais le directeur exige que chacun de ses subordonnés renonce à ces pratiques qui « ne peuvent que nuire au prestige du

⁷²⁰ Lettre du directeur des douanes à Bordeaux au receveur local, 4 avril 1946. Musée national des douanes, France, 2 B 24.

⁷²¹ Note de l'inspecteur principal des douanes à Bordeaux au capitaine de contrôle, 28 février 1947. Musée national des douanes, France, 3 B 16.

personnel et bon renom de l'administration⁷²² ». Depuis la Libération, il existe donc des relâchements dans le comportement de certains douaniers et certaines difficultés de réadaptation pour ceux qui avaient été écartés durant l'Occupation. Cependant, l'administration des douanes doit faire face à une tâche qui s'est considérablement accrue et qui se complexifie.

Depuis la Libération, la mission de l'administration des douanes s'est déjà largement amplifiée, à la suite de l'institution du contrôle du commerce extérieur et du contrôle des changes qui s'accroît parallèlement à la reprise du trafic commercial dans les ports. Elle doit, chaque jour, apporter un concours toujours plus important et plus actif aux autres services publics du fait de l'application de législations nouvelles nées de la guerre (ravitaillement, contrôle des prix, etc.) et d'obligations résultant des circonstances (arrestation des déserteurs, des prisonniers de guerre, d'internés évadés et d'espions). Après la Libération, la fraude s'est intensifiée dans de très fortes proportions pour des raisons d'ordre économique (pénurie, marché noir), politique (présence de troupes étrangères), monétaire et fiscale. La contrebande revêt un aspect différent de celui qu'elle présentait avant-guerre, notamment en raison des progrès techniques des transports et de la diversité des trafics⁷²³. En 1946, l'administration des douanes annonce également l'essor imminent des transports par voie aérienne. Il existe déjà des relations internationales ayant leur tête de ligne ou des escales en France. Il est également à présumer que les transports par voie terrestre vont connaître un développement important, justifiant la création, à l'intérieur, de véritables gares routières. Face à cette croissance certaine, l'administration doit être en mesure de garantir à chaque redevable l'exécution de leurs formalités douanières dans un délai aussi court que possible. En d'autres circonstances, une telle situation aurait naturellement conduit à un renforcement d'effectifs⁷²⁴. Cependant, face à la crise de recrutement que connaît l'institution, il paraît vain d'imaginer une augmentation substantielle du personnel.

L'administration doit envisager de réaliser une réforme profonde de ses services qui reposera sur la modification des méthodes de travail, une meilleure utilisation de son personnel et une formation professionnelle plus poussée des agents⁷²⁵. Elle engage alors un projet de réforme portant sur l'organisation du personnel des services extérieurs des douanes. Le 15 avril 1946, elle organise une réunion avec les directeurs régionaux afin de présenter son programme

⁷²² Note du directeur des douanes à La Rochelle, 13 juin 1946. AD17, 2379 W 4 – registre d'événements du port de La Pallice.

⁷²³ *L'actualité douanière*, n°1, 15 janvier 1947, p. 6-7.

⁷²⁴ *L'annuaire des douanes*, n°3, 15 avril 1946, p. 60-62.

⁷²⁵ Note du directeur général des douanes à tous les directeurs régionaux, 26 janvier 1946. Musée national des douanes, France, 3 B 353.

de remaniement. Il présente un aspect différent, selon qu'il se rapporte aux frontières de terre, de mer, aux ports, aux gares ou aux services de recherche des services de répression des fraudes douanières (SRFD). Aux frontières maritimes, la surveillance est assurée à terre, par des brigades de côtes et des brigades mobiles, et, en mer par des brigades maritimes. À terre, des effectifs importants ont été maintenus sur des points particulièrement menacés, dans le voisinage de l'Espagne notamment, ainsi qu'aux abords des grands ports. Les brigades côtières sont soutenues par des unités mobiles, dotées de moyens de transport (bicyclettes, vélomoteurs, etc.). En mer, la surveillance est assurée par des brigades maritimes, qui ont été maintenues par l'administration, en dépit de nombreuses récriminations. Toutefois, elle met en place plusieurs mesures afin d'améliorer leur efficacité. Elles sont réparties d'une façon plus judicieuse et un effort financier important sera nécessaire pour rétablir les embarcations détruites pendant la guerre. L'organisation des brigades de port n'est pas modifiée par la réforme de 1946 et repose toujours sur des dispositions datant de 1937⁷²⁶.

Parallèlement, l'administration est conduite à faire plus confiance à l'esprit d'initiative et à la conscience professionnelle de ses agents. Elle décide alors de généraliser, sans attendre et avant même toute modification de la consistance des effectifs, le système des services dits libres. Ce terme renvoie aux missions d'observation, de recherche et de surveillance dont les modalités pratiques d'exécution sont laissées à l'initiative des agents. Ces services s'effectuent cependant en vertu d'un ordre préalable du chef de poste. Les règles qui doivent être suivies et le rôle des employés des brigades et de leurs chefs directs, sont définies par une note administrative datée du 16 juillet 1946. Le mode d'exécution du service par les douaniers diffère selon les unités, qu'ils s'agissent de brigades motorisées ou celles dans les ports et les grandes gares. Dans l'exécution de services libres, les agents doivent avoir conscience des responsabilités qui leur incombent et faire appel à leurs ressources physiques et intellectuelles⁷²⁷. En 1946, il apparaît également à l'administration qu'une modernisation des moyens matériels mis à la disposition du service s'impose. Les brigades seront largement dotées de moyens de locomotion et de communication perfectionnés, au fur et à mesure des crédits disponibles. L'objectif principal est de lutter à « armes égales⁷²⁸ » avec les fraudeurs.

Dans cette nouvelle organisation mise au point par l'administration des douanes, la mission du service des brigades devient plus délicate et plus complexe. Les qualités physiques, intellectuelles et morales exigées des agents sont aussi plus grandes. S'impose alors une

⁷²⁶ *L'actualité douanière*, n°1, 15 janvier 1947, p. 31-37

⁷²⁷ *L'annuaire des douanes*, n°7, 15 août 1946, p. 206-208

⁷²⁸ *L'actualité douanière*, n°1, 15 janvier 1947, p. 7.

révision du classement des préposés et des sous-officiers dans la hiérarchie de la fonction publique. Dans le même temps, il est nécessaire de relever le niveau du recrutement en imposant une sélection plus sévère et en accentuant l'enseignement professionnel dispensé à l'école de Montbéliard⁷²⁹. En juillet 1946, le ministère des Finances publie trois décrets relatifs à l'organisation et à la répartition des grades du personnel des services extérieurs des douanes⁷³⁰. Ces textes codifient les nombreuses modifications apportées au règlement de 1927 et adaptent l'administration aux nécessités nouvelles du service. L'administration souhaite spécialiser dans leurs tâches les agents de contrôle et ceux du cadre des bureaux en vue d'aboutir à une utilisation rationnelle des compétences de chaque candidat lors du recrutement. Dans cette nouvelle organisation, les employés du cadre principal de contrôle et de recette seront affectés à des travaux de vérification et de rédaction pour lesquels ils doivent impérativement posséder d'importantes connaissances administratives et une solide formation professionnelle. Ces décrets suppriment l'école de visite, qu'une partie seulement du personnel fréquentait et « intervenant trop tard dans la vie administrative⁷³¹ » des douaniers. Elle est remplacée par une école professionnelle ouverte à l'ensemble des agents du cadre de contrôle dès leur entrée dans l'administration, après l'obtention du concours (article 11). La réforme citée plus haut est concrétisée par la création de l'emploi de chef de section (150 emplois), concrétisant la disparition implicite du grade de vérificateur. Les décrets suppriment également le cadre des dames employées et dactylographes, qui sont intégrées dans celui des commis. D'autres dispositions nouvelles sont insérées dans le texte à propos de l'uniformisation des règles suivies par les agents de bureaux et ceux des brigades, en termes de discipline, d'avancement et de récompenses⁷³². Le reclassement dans la hiérarchie administrative, évoqué ci-dessus, sollicité à la fois par l'administration et le SNDA, intervient grâce au statut général de la fonction.

⁷²⁹ *L'actualité douanière*, n°1, 15 janvier 1947, p. 45.

⁷³⁰ Décret du 19 juillet 1946. *Journal officiel*, n°168, p. 6503-6511.

⁷³¹ Note du directeur général des douanes à tous les directeurs régionaux, 26 janvier 1946. Musée national des douanes, France, 3 B 353.

⁷³² *Id.*

B. Quelle organisation pour l'administration des douanes sur la façade atlantique ?

À moyen terme, la réorganisation de 1946 doit se traduire par la suppression de la plupart des brigades côtières à faible effectif et leur centralisation en brigades ambulantes motorisées dans les centres les plus importants, de préférence en retrait de la côte. Ces unités, vouées à disparaître, ne comprennent pas celles chargées de la surveillance des dépôts de carburants et du service de police de la navigation. En mars 1946, dès la publication de la circulaire administrative, la réorganisation du service des douanes apparaît à l'ordre du jour de la réunion de la section locale du SNDA à La Rochelle. Le conseil livre à l'auditoire une étude précise des modifications qui seraient envisagées dans sa circonscription. Dans le département de la Vendée, une brigade ambulante serait constituée de préférence à la Roche-sur-Yon ou aux Sables d'Olonne. Elle aurait pour rayon d'action le secteur compris entre l'estuaire de la Sèvre-Niortaise et la jonction nord de la direction de La Rochelle. En Charente-Maritime, la brigade ambulante de La Rochelle restant inchangée, une deuxième pourrait être créée à Rochefort. Son secteur de surveillance s'étendrait de la Charente (rive gauche) et de la jonction sud de la circonscription. Dans les unités où sont situés les dépôts de carburants et qui en plus exercent un service de police à la navigation, il serait laissé un certain nombre d'agents – deux dans la majorité des cas – dont la mission pourrait être celle d'observateur et d'informateurs pour le compte des ambulants. La section syndicale estime que la situation resterait inchangée dans les brigades des îles d'Oléron, de Ré et d'Yeu, car les effectifs y sont déjà très restreints. Au terme de son étude, le conseil syndical précise le rôle que les délégués du personnel devront jouer auprès de la commission régionale d'études. Afin que cette réorganisation ne pénalise ni les intérêts du Trésor ni ceux des agents, ils devront attirer l'attention de la commission sur la nécessité absolue à ce que le fonctionnement des brigades ambulantes – dont le rayon d'action est considérablement élargi – soit subordonné à leur motorisation effective. Enfin, il paraît indispensable à la section syndicale que l'administration use de tous ses pouvoirs exceptionnels afin de trouver des logements convenables aux douaniers atteints par cette réorganisation⁷³³.

En plus des projets de réorganisation, plusieurs décisions vont avoir d'importantes répercussions sur l'organisation de la Douane sur la façade atlantique. Le 31 décembre 1945,

⁷³³ *L'Action douanière*, n°13, mars 1946, p. 13.

la loi de Finance votée par le gouvernement pour l'année 1946, comprend un volet consacré à la suppression de la taxe de consommation sur les sels (articles 12 et 14). Cette décision doit entrer en vigueur dès le 1^{er} janvier 1946 et va profondément affecter la structure de certaines unités douanières, dont l'existence reposait sur la surveillance de la fraude sur les sels. Ils peuvent désormais être extraits, produits, raffinés, conditionnés, expédiés, transportés et utilisés en dehors de toute formalité spéciale⁷³⁴. Sur la façade atlantique, la suppression de ce régime fiscal entraîne la disparition de plusieurs brigades et de nombreux emplois, dont l'existence ne reposait que sur la surveillance de la fraude dans les marais salants. Dès le 7 janvier 1946, l'administration donne aux directeurs régionaux concernés, la consigne d'occuper au mieux les agents libérés à la suite de cette suppression, se trouvant dans l'attente d'une nouvelle affectation⁷³⁵.

Dans la direction de La Rochelle, la réorganisation consécutive à cette mesure doit entraîner la suppression de cinq emplois de préposés et de matelots et donc conduire à un mouvement de personnel⁷³⁶. Ainsi en Vendée, disparaissent les brigades de l'Ile-d'Olonne, de Saint-Hilaire-de-Riez, de la Fosse et de l'Herbaudière (Noirmoutier)⁷³⁷. Dans le port de Libourne, où le service assurait principalement le contrôle des entrepôts de sels et des opérations commerciales qui en résulteraient, la présence constante des agents n'est plus indispensable. L'administration envisage alors une surveillance plus rationnelle de la penthière notamment autour de la fraude à la taxe sur l'essence. Dans ce but, elle s'inspire des grandes lignes du projet de réforme en se concentrant sur la mobilité des agents et en rétablissant des services à bicyclette dans la brigade maritime. Ces derniers n'avaient pas repris à la Libération car aucun douanier ne désirait faire usage du vélo, alors qu'ils avaient été recrutés à Libourne grâce à cette capacité⁷³⁸. Dans la direction de Nantes, la suppression de l'impôt de consommation sur les sels conduit à une réorganisation importante des services douaniers, à partir de juin 1946. À court terme, les brigades de Bourgneuf, La Baule et Saint-Michel-Chef-Chef sont amenées à disparaître et des emplois sont supprimés dans le service actif à Pornic et au Pellerin. Les unités de la Turballe et du Pouliguen sont considérées comme en surnombre,

⁷³⁴ *L'actualité douanière*, n°1, 15 février 1945, p. 10

⁷³⁵ Note du directeur général à tous les directeurs régionaux, 7 janvier 1946. AD17, 2379 W 4.

⁷³⁶ Lettre du directeur des douanes à La Rochelle à l'administrateur, 2 avril 1946. SAEF, 1C-0026903 – dossier personnel d'Edgar Joseph.

⁷³⁷ Henry Dhumeau, « La direction de douane de La Rochelle dans la guerre 1939-1945, *op. cit.*, p. 44

⁷³⁸ Lettre du capitaine des douanes à Blaye à l'inspecteur principal à Bordeaux, 25 mars 1946. Musée national des douanes, France, 2 B 20.

deux agents en stage seront affectés dans une autre localité à la fin de celui-ci, et un autre agent sera détaché en Allemagne⁷³⁹.

Dans les unités touchées par la suppression de l'impôt de consommation sur les sels indigènes, l'administration doit faire face à des situations de surnombre et trouver de nouvelles affectations, notamment dans les territoires occupés en Allemagne. En juillet 1945, les troupes françaises s'étaient substituées à l'administration américaine pour occuper le Bassin de la Sarre. Ce rapprochement paraît indispensable à la France pour sa reconstruction et sa sécurité. Profitant du contexte d'aggravation des relations entre les puissances d'occupation et l'Union soviétique, le gouvernement affirme sa politique en Sarre. En décembre 1946, le territoire obtient un statut particulier et est séparé par un cordon douanier du reste des territoires allemands occupés par la France⁷⁴⁰. Il ne s'agit pas d'une annexion mais d'un rattachement économique. Afin de préparer l'organisation de cette occupation, l'administration des douanes demande aux directeurs régionaux de rechercher parmi les agents de leur circonscription ceux désireux de continuer leurs services dans ce territoire, dès le mois de juin 1946. Les résultats de l'enquête ou les certificats négatifs doivent parvenir à la direction générale pour le 8 juillet au plus tard⁷⁴¹. À la fin de l'année 1946, 1 200 douaniers des deux services sont regroupés à Metz, pour être affectés temporairement dans le bassin de la Sarre⁷⁴². En décembre 1946, un préposé de la brigade de Saint-Nazaire, qui avait été affecté par la suppression de la brigade de La Baule, est notamment détaché d'office pour servir temporairement dans ce territoire occupé⁷⁴³.

Entre 1946 et 1948, l'administration des douanes est bouleversée par la fermeture de la frontière franco-espagnole. En octobre 1945, l'arrestation d'une dizaine d'opposants, dont Cristino García Grandas, militant communiste espagnol et ancien FFI en France, par le régime franquiste, devient le catalyseur d'enjeux diplomatiques entre les pays occidentaux (France, États-Unis, Royaume-Uni) et l'Espagne. Depuis son incarcération puis à l'annonce de sa condamnation à mort, le 9 février 1946, de nombreuses voix parmi lesquelles des politiques, des journalistes et des militants, s'élèvent en faveur de sa libération et d'une grâce de la part du gouvernement franquiste. En février 1946, l'assemblée générale de l'ONU déclare que l'Espagne ne peut pas être représentée dans les organismes internationaux, son gouvernement n'étant pas représentatif. L'exécution de Cristino García Grandas, le 21 février 1946, engendre

⁷³⁹ Remise en place du dispositif douanière dans la direction de Nantes. Musée national des douanes, France, 8 A 42.

⁷⁴⁰ Corine Defrance, et Ulrich Pfeil, « L'Allemagne occupée en 1946 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 224, n) 4, 2006, p. 47-64.

⁷⁴¹ *L'actualité douanière*, n°6, 15 juillet 1946, p. 164.

⁷⁴² *L'actualité douanière*, n°1, 15 janvier 1947, p. 10

⁷⁴³ Feuille de signalement du préposé Jean Roué. SAEF, 1C-0027334 – dossier de Jean Roué.

une vive émotion chez de nombreux Français, pour celui qui avait participé à la libération du Midi de la France. Sa mort est condamnée en France par des manifestations d'indignation et de protestation. La CGT exige la rupture immédiate des relations diplomatiques avec l'Espagne. Le 26 février, le gouvernement français prend la décision de fermer la frontière franco-espagnole à compter du 1^{er} mars, à zéro heure⁷⁴⁴. Dès l'annonce de cette mesure, la CGT appelle toutes les organisations adhérentes, en particulier celle des cheminots, des ports, des dockers et des douanes, à veiller à la stricte application des décisions gouvernementales⁷⁴⁵.

Dans le Pays Basque français, la commune d'Hendaye est victime des principales conséquences de cette fermeture. Le 28 février, dernier jour avant l'arrêt des relations transfrontalières, une foule de voyageurs se rue devant le poste de douane français, qui reste ouvert jusqu'à l'heure limite pour assurer leur mission. Dès la mise en application de la décision gouvernementale, les Espagnols refoulent les Français qui se rendent en Espagne. Seuls ceux qui voyagent en transit, à destination du Portugal, de l'Amérique ou du Maroc peuvent franchir la frontière. Le consul de France à Saint-Sébastien et l'attaché militaire français à Lisbonne restent bloqués plusieurs jours à Irun. Ils ne peuvent revenir qu'aux prix d'après efforts du gouvernement et sans les saluts habituels des carabiniers espagnols⁷⁴⁶. Les difficultés d'accès aux sources concernant la direction des douanes de Bayonne, ne nous permettent pas de donner plus de détails sur l'impact de cette mesure sur l'administration et les douanes affectés à cette frontière.

C. Un véritable statut pour le personnel des douanes

À la Libération, les fonctionnaires exigent rapidement des revalorisations de traitements ainsi qu'un reclassement général des catégories indiciaires. Dans l'administration des douanes, les agents du service actif, qui avaient obtenu une assimilation au cadre secondaire des régies financières (commis et commis principaux) en 1938, avaient perdu ce bénéfice à la suite de plusieurs décisions émanant du gouvernement de Vichy. L'ordonnance du 6 janvier 1945, portant réforme des traitements des fonctionnaires, avait, selon le SNDA, maintenu et aggravé

⁷⁴⁴ Anne Dulphy, « La politique espagnole de la France (1945-1955) », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n°68, octobre-décembre 2000, p. 29-42.

⁷⁴⁵ *L'Humanité*, 28 février 1946, p. 1.

⁷⁴⁶ *Combat*, 1^{er} mars 1946, p. 1.

à son tour « l'injustice dont souffre depuis quatre ans le personnel des douanes actives⁷⁴⁷ ». À partir de 1945, le syndicat réclame auprès du ministre des Finances, sans discontinuer, la reclassification des agents des brigades et le rétablissement des parités de rémunération, établies en 1938, à l'occasion de la revalorisation des traitements en cours dans la fonction publique. Cette revendication est alors présente dans tous les numéros de *L'Action douanière* ainsi qu'à l'ordre du jour de tous les congrès syndicaux, des années 1945 et 1946. En avril 1946, le gouvernement met en place une commission chargée d'étudier le reclassement des rémunérations accordées aux différentes catégories de fonctionnaires, présidée par le conseiller maître à la Cour des comptes, Coÿne⁷⁴⁸. Elle comprend 13 hauts fonctionnaires et 12 représentants syndicaux et se réunit pour la première fois le 16 mai. Le directeur du budget, Didier Gregh, se positionne contre un reclassement général. La commission met au point des échelles dans les ministères des Finances et des PTT, avec un minimum et un maximum de rémunération⁷⁴⁹. Les mesures de réajustement prioritaire les plus importantes touchent les magistrats et les enseignants, soutenus par leurs ministres respectifs, et dont la situation est reconnue comme très défavorable. Cette décision provoque le mécontentement de nombreuses catégories de fonctionnaires.

L'été 1946 est marqué par un mouvement de grève important dans l'administration des PTT, contre les projets de reclassement. Se considérant comme les parents pauvres de la fonction publique, les postiers grévistes exigent la parité avec les autres administrations, notamment avec la Douane. Celle-ci avait été rompue en faveur des préposés en 1939. En 1943, les douaniers avaient été contraints à faire rétablir la parité avec les facteurs, au détriment des premiers. À la suite du mouvement de grève estival, les postiers obtiennent finalement satisfaction en août 1946⁷⁵⁰. Dans l'administration des douanes, plusieurs militants syndicaux du SNDA critiquent vivement le manque d'unité entre les différents groupes de fonctionnaires, où chaque corporation défend son pré carré. Ils reprochent aux postiers comme aux enseignants d'avoir poursuivi leur lutte pour le reclassement en dehors de la commission Coÿne, en exerçant une pression sur le gouvernement⁷⁵¹. Entre le 20 et le 23 septembre 1946, la Fédération des finances adopte finalement le même mode d'action. Les syndicats appartenant aux régies financières organisent un vaste mouvement de grève qui, dans l'administration des douanes, est

⁷⁴⁷ *L'Action Douanière*, n°2, janvier 1945, p. 1

⁷⁴⁸ Décret du 11 avril 1946.

⁷⁴⁹ Jeanne Siwek-Pouydesseau. « La genèse du statut de 1946 et de la grille indiciaire », *La Revue Administrative*, n°48, 1995, p. 35-40

⁷⁵⁰ *Id.*

⁷⁵¹ *L'Action Douanière*, n°15, août-septembre 1946, p. 1

le plus vaste mouvement depuis la Libération⁷⁵². La mise à l'arrêt d'une grande partie des services douaniers en métropole et à Alger a permis, selon le SNDA, de faire reconnaître l'utilité publique d'une institution pourtant « tant dénigrée⁷⁵³ ». Ce vaste mouvement de grève est finalement sans résultat. À l'automne 1946, la commission Coÿne ne se réunit plus, suivant la requête de l'union générale des fédérations de fonctionnaires (UGFF). Le reclassement du personnel de la fonction publique n'intervient finalement qu'en 1948⁷⁵⁴. Cette séquence illustre l'incapacité des syndicats à arbitrer entre les revendications de la CGT et de Force Ouvrière. Le mérite revient finalement à la direction de la Fonction publique et celle du Budget⁷⁵⁵.

Parallèlement, le 19 octobre 1946, le personnel de l'administration des douanes bénéficie du statut général des fonctionnaires. Celui-ci s'inscrit dans une trajectoire historique, la question statutaire figurait régulièrement à l'agenda politique, mais fut empêchée par l'absence de consensus entre les différentes parties. Dès la fin du XIX^e siècle, les fonctionnaires s'étaient organisés pour obtenir un alignement sur le statut des travailleurs du secteur privé. Les autorités refusaient cependant une assimilation de ces agents publics aux autres salariés, notamment autour de la question du droit de se syndiquer. Au XX^e siècle, ils avaient obtenu plusieurs garanties d'ordre statutaire, comme celle du 22 avril 1905 relative à la communication du dossier en matière disciplinaire, qui intervient après « l'affaire des fiches »⁷⁵⁶. Le premier statut de la fonction publique fut finalement instauré par la loi du 14 septembre 1941. Il reposait sur l'assujettissement du fonctionnaire à l'État et l'affirmation de l'autorité hiérarchique. Le texte est abrogé par l'ordonnance du 9 août 1944 relative au rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental.

À la Libération, le nouveau gouvernement réforme la fonction publique en créant, auprès du chef du Gouvernement, une direction de la fonction publique ainsi qu'une l'École nationale d'administration (ENA)⁷⁵⁷. Le Général de Gaulle avait confié à Michel Debré la mission de réformer l'administration française. Ce dernier, après avoir préparé plusieurs textes sur la haute fonction publique, envisage d'aborder avec Jules Jeanneney, ministre d'État, le statut des fonctionnaires⁷⁵⁸. En décembre 1945, la nomination de Maurice Thorez comme ministre d'État chargé de la Fonction publique modifie l'orientation politique du gouvernement

⁷⁵² Les détails de ce mouvement de grève sont développés dans le chapitre consacré au syndicalisme douanier sur la façade atlantique.

⁷⁵³ *L'Action Douanière*, n°16, octobre 1946, p. 2.

⁷⁵⁴ Décrets des 13 janvier et 10 juillet 1948.

⁷⁵⁵ Jeanne Siwek-Pouydesseau. « La genèse du statut de 1946 et de la grille indiciaire », *op. cit.*, p. 40

⁷⁵⁶ Jacques Chevallier, « Le statut général des fonctionnaires de 1946 : un compromis durable », *La Revue administrative*, 1996, p. 7-21

⁷⁵⁷ Ordonnance du 9 octobre 1945.

⁷⁵⁸ Jeanne Siwek-Pouydesseau. « La genèse du statut de 1946 et de la grille indiciaire », *op. cit.*, p. 37.

sur la question. Les travaux préparatoires se prolongent jusqu'en mars 1946, date à laquelle une ébauche est d'ailleurs soumise à la fédération des fonctionnaires. Alors qu'il devait être présenté au Conseil des ministres le 26 mars, ce premier projet est cependant refusé par Roger Grégoire, directeur de la fonction publique. Ce texte rejeté comprenait notamment le droit syndical des fonctionnaires et l'égalité totale entre les hommes et les femmes. Un deuxième projet modifié de statut est présenté par Maurice Thorez à l'Assemblée nationale le 16 avril 1946, qui reçoit l'avis du conseil des ministres le 29 avril⁷⁵⁹. Selon les commentaires du SNDA, celui-ci « a fait l'objet d'attaques sérieuses du ministre des Finances⁷⁶⁰ », en ce qui concerne le chapitre consacré aux rémunérations, ainsi que de la part du ministre de l'Intérieur, pour le sujet relatif à la représentation paritaire des organisations syndicales au sein des commissions et comités. Le texte est modifié à plusieurs reprises afin de contenter toutes les parties prenantes et est finalement soumis à l'Assemblée nationale le 5 octobre 1946, sans discussions générales. Le statut est adopté à l'unanimité le jour même et paraît au *Journal Officiel* du 19 octobre 1946⁷⁶¹.

La loi du 19 octobre 1946, relative au statut général des fonctionnaires, instaure donc le premier statut législatif propre aux fonctionnaires qui réunit dans un même corpus des règles communes aux fonctionnaires de toutes les administrations d'État. Ce texte consacre notamment l'égalité de droit à l'égard de tous les emplois qu'il vise. Ainsi, aucune distinction statutaire ne peut être faite entre les deux sexes « sous réserve des dispositions spéciales⁷⁶² » que le statut prévoit. La loi du 19 octobre 1946 reconnaît également la liberté syndicale à tous les fonctionnaires (article 6), disposition qui est mise en conformité avec le préambule de la Constitution de 1946. Pour les douaniers, comme pour l'ensemble des fonctionnaires, le droit de grève est également inscrit dans la Constitution (alinéa 7). L'attention de ces derniers reste cependant tournée vers la difficile question du reclassement de leur emploi et de la revalorisation de leurs traitements. C'est en conformité avec la Constitution que le personnel des douanes participe à plusieurs « mouvements de protestation⁷⁶³ » au cours de l'année 1947.

⁷⁵⁹ *Ibid.*, p. 38

⁷⁶⁰ *L'Action Douanière*, n°12, avril 1946, p. 2.

⁷⁶¹ Jeanne Siwek-Pouydesseau. « La genèse du statut de 1946 et de la grille indiciaire », *op. cit.*, p. 39.

⁷⁶² *Journal officiel*, n°246, 20 octobre 1946, p. 8910

⁷⁶³ Selon l'expression utilisée par le syndicat des douanes d'active dans l'*Action douanière* durant l'année 1947.

Conclusion

La période de la Libération laisse place à celle de l'épuration, selon les volontés du CFLN puis du GPRF. Dans les administrations françaises, elle repose sur un réseau complexe qui varie selon les institutions, mais aussi selon les régions, les départements et parfois, selon les communes. Elle dépend également de l'activité déployée par les CDL. Dans l'administration des douanes, au cœur de cette organisation hiérarchisée, s'ajoute un échelon supplémentaire ; les commissions syndicales d'épuration pour les services sédentaire et actif. Sur la façade atlantique, ces dernières sont particulièrement actives dans la direction de Bordeaux, où semble s'être déroulés les faits les plus graves selon eux. Les militants syndicaux sont cependant mécontents de la légèreté des peines qui frappent les douaniers mis en cause et qui, très régulièrement, sont différentes des propositions qu'ils ont formulées. L'absence d'étude générale sur l'épuration dans l'administration des douanes, ne nous permet cependant pas d'en dresser un tableau précis.

À la Libération, le pillage de nombreux immeubles, les incendies et les multiples bombardements qui ont touché les installations matérielles de la Douane, privent l'institution d'équipements lui permettant de reprendre un fonctionnement normal. Un programme de travaux en vue de la réfection et de la reconstruction des bureaux et postes paraît donc indispensable à l'administration. Cette dernière est intégrée au processus de reconstruction élaboré par le GPRF, dans plusieurs communes du littoral atlantique. À Saint-Nazaire, plusieurs responsables locaux sont conviés aux réunions et conférences organisées par la municipalité. Cette reconstruction reste cependant protéiforme selon les localités et le niveau de destruction.

Sur la façade atlantique, l'administration des douanes a été démantelée par les autorités occupantes. L'éloignement d'une grande partie du personnel a désorganisé l'institution, qui doit cependant reprendre rapidement son activité, face à l'augmentation exponentielle de ses missions ainsi que de la fraude. Elle doit sortir de son état d'inertie et organiser une réforme profonde de ses services. La direction générale, qui ne peut pas compter sur un recrutement massif de fonctionnaires, envisage alors de modifier les méthodes de travail, en les modernisant, et d'employer de manière plus rationnelle son personnel, qui devra être mieux formé et plus autonome. La confiance accordée par l'administration à l'esprit d'initiative et à la conscience professionnelle de ses agents, ne semble cependant pas contenter ces derniers. Dès la

Troisième partie : L'évolution du métier à l'épreuve des guerres (1936-1946)

reformation des syndicats, le reclassement de leur emploi et la revalorisation de leurs traitements font partie des combats principaux qu'ils mènent à la fin de la décennie 1940. À la fin de l'année 1946, la Douane est en complète mutation, ce qui transforme de façon irréversible sa structure sur la façade atlantique.

Conclusion générale

« En 1926, la Douane est encore organisée comme elle le fut en 1791¹ »

Ces quelques mots reflètent la vision que l'administration des douanes porte sur sa propre organisation durant l'entre-deux-guerres. Le bilan présenté à la commission tripartite des douanes, en 1925, est partagé par les militants syndicaux du service actif (SNDA). Dans les colonnes de *L'Action douanière*, ces derniers décrivent même la Douane comme une institution qui a tout ignoré des modifications profondes qui ont touché plusieurs administrations publiques depuis des décennies. Mais ce constat est-il exact, et s'étend-il tout au long de la période de l'entre-deux-guerres ? La Première Guerre mondiale a indéniablement modifié l'histoire de l'administration des douanes, et l'a fait entrer dans la modernité. Il paraît désormais impossible de contrôler les échanges commerciaux et la contrebande avec des patrouilles pédestres comme au siècle précédent. La mécanisation des services s'impose donc sur les dispositifs antérieurs. L'année 1926, choisie comme point de départ de notre thèse, est celle du début de la mue de la Douane, aux frontières maritimes en particulier. Les politiques gouvernementales d'économies budgétaires poussent la direction générale à refondre profondément ses services sur les bases des travaux de la commission extraparlamentaire dite « commission Marin ». Ces décisions ouvrent une période propice à une réflexion sur la modernisation des moyens de communication et de déplacement du personnel. Elle doit toutefois aller de pair avec des mesures visant à l'amélioration des conditions de vie et de travail des douaniers.

L'étude régionale consacrée à l'administration des douanes sur la façade atlantique a démontré que le douanier constitue l'âme de l'administration. L'adoption d'une approche prosopographique a permis de dresser une vue d'ensemble du personnel des douanes. Depuis 1791, le caractère régional du recrutement reste une constante importante de la composition du personnel. Ce marqueur est très significatif lorsqu'on étudie les directions maritimes atlantiques, et, notamment la partie du littoral de la circonscription de Bayonne. Il existe toutefois quelques différences entre les zones situées autour des deux grands ports de Nantes et

¹ À propos des agents du service actif. *L'Action douanière*, 10 avril 1926, n°7, p.2

Bordeaux. L'influence de la communauté maritime est prégnante dans l'origine sociale des agents de la direction nantaise, analyse qui pourrait s'étendre aux autres fonctionnaires bretons ainsi qu'aux douaniers vendéens et charentais. L'administration des douanes tire par ailleurs son originalité de la diversité des emplois qui la composent. Les différences catégorielles et les caractéristiques particulières de chaque grade révèlent la complexité de son organisation. L'approche locale permet de confirmer que la carrière des agents des brigades est marquée par la mobilité, la variété dans les activités mais également, par un fort sentiment de déclassement dans la hiérarchie notamment pour ceux qui relèvent du cadre inférieur. Dans les bureaux, les douaniers se distinguent par un niveau de connaissances supérieur et la complexité des tâches qui leur sont confiées.

Durant l'entre-deux-guerres, le personnel des douanes a cultivé et perpétué les différents éléments constituant la culture douanière. Celle-ci repose sur un solide sentiment d'appartenance à un corps, à une famille professionnelle, à des syndicats et des organisations. L'expression « entrer en douane » comme on « entre en religion », souvent mobilisée dans cette étude, est fièrement revendiquée par les douaniers du XXI^e siècle. Cette dernière figure par ailleurs sur le site officiel de l'administration. L'esprit de corps et la sociabilité propre à la Douane sont directement issus de la pratique du métier et de la vie en communauté. Ces caractéristiques, plus marquées dans le service actif, sont le signe d'un véritable sentiment corporatif. Les fonctionnaires des douanes revendiquent deux valeurs importantes à leurs yeux : entraide et solidarité. Ces deux notions permettent la fondation et l'épanouissement d'institutions qui perdurent (Masse, ODO, mutuelles, etc.). Dans les brigades, s'ajoute un élément supplémentaire, souvent remis en question : la militarisation qui renforce les valeurs disciplinaires. Cette solidarité est indissociable du développement du mouvement associatif et revendicatif qui, né à la fin du XIX^e siècle, atteint sa maturité durant l'entre-deux-guerres. Les douaniers figurent parmi les premiers fonctionnaires à revendiquer le droit syndical alors qu'ils étaient regroupés dans des associations qui n'avaient « d'amicales » que le nom. Leur action corporatiste a sans nul doute participé à façonner et à faire évoluer l'institution. Durant cette période, le taux de syndicalisation des fonctionnaires des douanes n'a jamais été aussi élevé². Le syndicalisme douanier présente une double particularité : il est catégoriel mais prend soin de rattacher l'ensemble du mouvement syndical à des fédérations nationales³. L'émergence de ce contre-pouvoir syndical permet d'obtenir des modifications conformes aux vœux du personnel. Ainsi, le service des brigades obtient l'application de la journée de huit heures de

² Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 378.

³ *Id.*

travail. Ses représentants sont désormais associés aux décisions en matière d'avancement et de changements de résidence mais également à la gestion de la masse. Ils l'emportent également dans leur combat en matière d'habillement, bien que l'administration revienne finalement sur sa décision. Cependant leur revendication ancienne et primordiale portant sur le reclassement des préposés dans la hiérarchie n'intervient qu'avec l'arrivée au pouvoir du Front populaire. L'action syndicale douanière a certes été « un puissant facteur d'évolution⁴ » mais elle ne doit pas occulter le dynamisme propre à l'administration, qui permet la création de deux écoles d'applications. L'école des vérificateurs puis celle des brigades à Montbéliard constituent un fait majeur dans l'histoire douanière durant cette période.

Les missions du personnel des douanes sur la façade atlantique se caractérisent par une grande variété et une impressionnante polyvalence. Elle s'observe notamment dans le concours que ce personnel offre aux autres administrations et sa participation lorsque survient une catastrophe maritime. Les missions classiques des agents sont tournées vers la surveillance des côtes et du littoral, des marais salants ainsi que des activités portuaires. Durant l'entre-deux-guerres, l'administration connaît toutefois une période de transition, d'évolution du métier de douanier. C'est l'aboutissement de la réduction de la surveillance des droits sur les sels, du développement de l'industrie pétrolière et du renforcement de la mobilité. Au cœur de notre zone géographique, le Pays basque constitue un cas particulier entouré d'une légende forte véhiculée par la littérature. La présence d'une frontière internationale avec l'Espagne et de flux transfrontaliers soutenus nécessite une surveillance constante et des effectifs douaniers importants. Notre étude a confirmé l'affirmation selon laquelle il n'existait que deux seuls centres douaniers importants sur le littoral atlantique : Nantes et Bordeaux⁵. Ces deux ports concentrent les principaux effectifs douaniers de l'Ouest de la France, du fait de la densité et de la complexité des activités. La présence d'un contingent plus important de femmes parmi ce personnel corrobore notre analyse. Elles sont également nombreuses dans les différents postes de la frontière espagnole. Notre recherche a essayé, autant que possible, d'évoquer ce personnel féminin des douanes grâce à l'approche prosopographique. L'étude régionale permet de confirmer que l'« esprit maison⁶ » motive les recrutements et l'influence du milieu familial celui du choix de leur carrière.

⁴ *Ibid.*, p. 379

⁵ Note sur l'écor en douane à Bordeaux et à Nantes par l'inspecteur général des finances, 27 novembre 1930. AD 44, 5 P 12.

⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 50

L'identité collective du corps des agents de l'administration des douanes repose largement sur une forte capacité d'adaptation face aux évolutions politiques et internationales. La période étudiée marque et transforme profondément la vie des services administratifs. Ils avaient déjà témoigné de cette aptitude tout au long de la Première Guerre mondiale, puis pendant l'occupation de la Rhénanie et de la Ruhr et l'union douanière franco-sarroise. Fortement mobilisés dès 1936 par les conséquences de la guerre civile espagnole, les douaniers passent rapidement d'une guerre à une autre, le 3 septembre 1939. À côté des agents directement mobilisés, le personnel situé aux frontières maritimes constitue les pierres angulaires du système de surveillance du littoral. Après la signature de l'armistice, ces fonctionnaires doivent s'accoutumer au nouveau régime politique mais surtout à la présence des autorités militaires allemandes et leur mainmise sur l'activité douanière, entretenant parfois avec elles des relations très houleuses. Un ensemble de mesures ont des conséquences décisives sur la carrière des agents : la création de la zone côtière interdite, les affectations dans d'autres administrations, voire dans des camps de rétention, etc. De surcroît, les agents restés sur le littoral vivent, avec leurs familles, sous la menace des bombardements alliés qui n'épargnent pas les installations de l'administration et dont la reconstruction à la Libération sera inévitable. Après le débarquement en Normandie, des mois d'occupation supplémentaires s'annoncent pour les fonctionnaires qui se retrouvent enfermés dans les poches de l'Atlantique. Durant ces mois cruciaux pour l'avenir de la France, plusieurs douaniers rejoignent les effectifs des FFI et participent à la délivrance de leurs collègues « empochés ». La Libération et l'épuration administrative ouvrent une nouvelle période de transition pour l'administration des douanes et son personnel. L'institution, entièrement démantelée par les autorités occupantes, entre dans une phase de mutation et de réorganisation indispensable. Notre thèse a permis de démontrer que les douaniers de la façade atlantique ont joué un rôle remarquable dans les événements de la vie politique, diplomatique et économique des années 1920 jusqu'en 1946.

Cependant le désengagement du service des brigades aux frontières maritimes constitue, durant l'entre-deux-guerres, un épisode d'une plus grande portée et d'un effet plus durable. Cet événement, qualifié de « spectaculaire⁷ » par Jean Clinquart, se réalise au profit du renforcement de la surveillance aux frontières terrestres et dans les principaux centres de dédouanement. Ce désengagement repose également sur la modernisation des moyens de lutte contre la fraude. Lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, la situation de l'administration des douanes semble bien différente de celle décrite dans la citation de *L'Action*

⁷ *Ibid.*, p. 329.

douanière reproduite plus haut. Sans parler d'un âge d'or ou d'un déclin de la profession douanière dans les années 1930, l'ancrage territorial de l'administration sur la façade atlantique connaît un déficit notable. La période de l'entre-deux-guerres constitue toutefois une époque favorable aux fonctionnaires des douanes au niveau national. L'exemple le plus significatif est certainement la montée en puissance du syndicalisme douanier. Ces organisations sont de tous les combats pour l'amélioration du statut des fonctionnaires en général. L'administration des douanes a perdu assez peu d'effectifs mais la répartition entre les deux branches d'activités s'est considérablement modifiée. Le personnel des bureaux est en augmentation alors que celui des brigades a subi des diminutions et un redéploiement. Cette étape s'accompagne d'un alourdissement des tâches des agents du service actif. Comme l'écrit Jean Clinquart, l'entre-deux-guerres a été « beaucoup plus qu'une période de transition allant d'une guerre à l'autre⁸ ». La Seconde Guerre mondiale accélère les mutations en germe dans les années 1930 : modernisation, mobilité, spécialisation de la profession de douanier, etc. Cependant, ce n'est qu'à partir de 1950 que l'administration peut reconstituer sa flotte détruite du fait de l'occupation allemande. Le désengagement du service des brigades sur la côte atlantique se confirme. Le personnel des douanes connaît un nouveau redéploiement du fait de l'intensification de la contrebande en Méditerranée. À partir des années 1950, l'identité douanière et l'esprit de corps se renforcent également grâce à la création d'une première colonie de vacances, d'associations sportives propres à la corporation et de brigades de haute montagne. Le bon fonctionnement de ces dernières, en lien avec la Fédération française de ski, permet d'inscrire au budget de la Douane des emplois de contractuels réservés à des skieurs de haut niveau. Grâce à des tractations avec les différents gouvernements, la direction générale réserve désormais chaque année des postes aux athlètes de haut niveau au sein de l'équipe « France Douane », dont certains ont concouru lors des derniers Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024⁹.

La figure du douanier, représentant physique du fisc, a souvent été très impopulaire mais a sans nul doute marqué les mentalités. Pierre Loti ne fut pas le seul écrivain à faire entrer le douanier dans la culture populaire. Selon Vida Azimi, il existe « semble-t-il, un lien ancien et "mystérieux" entre l'emploi douanier et l'activité littéraire¹⁰ ». L'historienne s'intéresse aux noms de grands auteurs issus de cette administration. En France, le plus connu est certainement

⁸ *Ibid.*, p. 381.

⁹ Parmi eux, certains ont remporté une ou plusieurs médailles olympiques comme Yannick Borel (escrime), Amandine Buchard (judo) et Alexandra Louis-Marie (escrime).

¹⁰ Vida Azimi, « Un douanier "décapité" : Nathaniel Hawthorne. Suivi d'un florilège littéraire sur la douane et les douaniers », *Historia et ius*, n°10, 2016, paper 16, 32 pages.

Jacques Boucher de Perthes (de son vrai nom Jacques Boucher de Crèvecoeur) (1788-1868), ancien directeur des douanes, écrivain, musicien et « père de la préhistoire » en France. En 1835, il rédige un *Petit Glossaire, Esquisses de Mœurs Administratives* (1835), qui fait référence chez les historiens de l'administration française. Émile Zola a commencé sa vie professionnelle aux Docks de la Douane en avril 1860 comme employé aux écritures avec un salaire de misère. Ce passage éclair paraît l'avoir dégoûté, car il décrit à Paul Cézanne l'administration comme « une infâme boutique » « une immonde écurie » dont il veut « déguerpir¹¹ ». Vida Azimi évoque également plusieurs noms d'auteurs américains. Dans le prologue de *La lettre écarlate* (1850), titre qui lancera sa carrière, Nathaniel Hawthorne dresse un portrait grinçant de ses trois années passées dans le corps des douanes de Salem et Boston. À la même période Herman Melville, le célèbre auteur de *Moby Dick or the White Whale* (1851), est contraint d'accepter en 1866 un emploi dans la haute administration des douanes américaines pour faire face à ses difficultés financières. L'administration des douanes française et son personnel inspire également de nombreux écrivains et poètes des XIX^e et XX^e siècles, pourtant étrangers à cette institution. Arthur Rimbaud s'est inspiré de souvenir d'enfance à la frontière franco-belge, pour écrire *Les douaniers*. Dans des poèmes retrouvés à titre posthume, Guillaume Apollinaire se saisit aussi de la figure du douanier comme inspiration. Le douanier et son habitat font également l'objet de représentations figurées, à l'image des séries de « Cabane des douaniers » de Claude Monet (1882). Les « gabelous » tiennent une place importante dans la carte postale illustrée du début des années 1900. Les scènes reproduites (embuscade, capture, maniement de l'équipement, etc.) forment des documents qui reflètent la vie quotidienne d'une époque. Ces cartes postales transmettent une figure du douanier attachée à la tradition populaire. Pour nombreux Français, elle constitue un des éléments essentiels de la ville frontière ou du centre du paiement de l'impôt sur le sel. Ces représentations ont un double emploi. Ce sont les dernières et quasi-authentiques illustrations de l'imagerie populaire. Elles jouent également un rôle documentaire figurant le détail de l'uniforme, la description des bâtiments, des scènes caractéristiques propres aux zones terrestre ou maritime, etc. L'image de l'affrontement entre douaniers et contrebandiers, décrite par Pierre Loti dans *Ramuntcho*, hante toute une création littéraire et artistique. Hergé, le père de Tintin, représente dans *Objectif lune* l'arrestation du capitaine Haddock à la Douane avec des bouteilles de whisky tandis que Tintin lui-même force la frontière dans *L'affaire Tournesol*¹². Les chansonniers se sont également

¹¹ Lettre à Paul Cézanne, 13 juin 1860, citée par Henri Mitterand, *Biographie d'Émile Zola, Tome I, Sous le regard d'Olympia*, Fayard, Paris, 1999, p. 249.

¹² Vida Azimi, « Un douanier "décapité"... », *op. cit.*, p. 4-5.

saisis de cet élément de la culture populaire. En 1936 dans *Le contrebandier*, Édith Piaf chante dans son refrain ce « pas de deux » entre fraudeurs et douaniers, personnages formant l'avert et le revers d'une même légende¹³.

Au XX^e siècle, le douanier constitue pour tous l'un des éléments essentiels de la ville frontalière ou du centre de paiement des droits sur le sel. Cette représentation est renforcée par toute la création littéraire et artistique. Le 1^{er} janvier 1993 l'abolition des frontières fiscales et douanières au sein de la Communauté européenne est vécue comme un crève-cœur pour un bon nombre de douaniers, d'agents en douane mais également de frontaliers. Les fonctionnaires y étaient déjà préparés : dès 1988, les projets budgétaires étaient tournés vers l'échéance de 1993. Le 2 janvier, *Le Monde* titre « Jours de deuil à Modane-sans-frontière¹⁴ ». La cité savoyarde, poste de douane de la première importance s'estime « sacrifiée sur l'autel de l'Europe ». Dans l'article, le journaliste évoque notamment les scènes d'adieu entre douaniers français et gardes-frontières italiens. Dans une cité entièrement concentrée sur les relations transfrontalières, les agents s'avouent déçus par l'absence de commémoration symbolique. Interrogée, la maire de Modane parle de la fin d'une époque : « on perd notre outil de travail, notre identité, notre culture. » Alors que la cité est amenée à perdre 80 % de ce qui constitue son économie, elle ne peut imaginer organiser une célébration. Les douaniers terrestres vivent ce que leurs collègues des frontières maritimes ont déjà ressenti : la transformation – brutale – de leur profession. Le 1^{er} janvier 1993 mobilise une nouvelle fois la capacité d'adaptation de ces fonctionnaires alors que leur métier connaît une profonde mutation.

L'ambition de notre recherche était de s'inscrire dans la continuité des travaux de Jean Clinquart, en choisissant d'analyser la Douane sur la façade atlantique sous l'angle de son personnel. L'auteur reconnaissait lui-même dans son dernier ouvrage, ne s'être livré qu'à des sondages dans les archives départementales, les croyant peu « riches¹⁵ ». Bien que la conservation de ces documents soit hétérogène, la présente thèse a mis en lumière l'intérêt historique de ces sources. Nos travaux confirment les analyses de Jean Clinquart sur le désengagement du service des brigades aux frontières. Cet événement constitue certainement l'élément le plus important, par son caractère durable, de l'histoire de la Douane durant l'entre-deux-guerres. L'objectif de notre thèse était également de se placer dans la lignée des travaux

¹³ Paroles de Raymond Asso et musique de Jean Villard.

Annie Cordy chante également en 1954 *Les douaniers du clair de lune* et Line Renaud *La douane* en 1974.

¹⁴ *Le Monde*, 2 janvier 1993

¹⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. XIII.

portant sur l'histoire de l'administration sous Vichy. Comme l'avait fait Marc-Olivier Baruch¹⁶, nous avons, à travers l'étude régionale, confirmé la situation singulière de l'administration des douanes au sein du ministère des Finances. Notre intention était également d'interroger le rôle de l'institution et de son personnel durant la guerre civile espagnole. Les mémorialistes de Blum et Mendès-France avaient mis en lumière l'action souterraine de l'administration dans l'acheminement des armes à la République espagnole, sur les ordres du gouvernement et de Gaston Cusin. Ces analyses restaient toutefois au niveau de la surface. Très récemment, les travaux de Pierre Salmon, sur les frontières en contexte d'illégalité, ont démontré la place importante de la Douane dans ce trafic. Dans sa thèse, il fait du rôle de cette administration « une piste qui reste à approfondir¹⁷. » Dans notre introduction, nous indiquions que l'historien n'avait pas eu accès à l'ensemble des sources, très vraisemblablement en raison de la méconnaissance des chercheurs des archives de l'administration. Jean Clinquart avait toutefois apporté des éléments inédits dans son texte, ceux émanant de la Cour suprême de Riom et des archives de la direction régionale de Perpignan, sans cependant indiquer leur lieu de conservation. Sur ce point Pierre Salmon écrit que « Jean Clinquart fait référence à des documents produits par les douanes de Perpignan sans donner de référence précise ; il est donc probable que ces fonds ne soient pas ouverts au public¹⁸ ». Après quatre années de thèse, nous avons pu démontrer qu'une partie de ces documents de référence étaient conservés au Musée national des douanes à Bordeaux, dans un fond portant le nom de l'historien des douanes¹⁹. Notre partie sur la Douane atlantique et la guerre civile espagnole pourrait toutefois être étoffée. Les difficultés d'accès aux sources conservées aux archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (pôle de Pau) représentent la limite principale de notre recherche.

Dans notre introduction, nous indiquions que les recherches sur l'administration des douanes constituent une des lacunes de l'historiographie française. Pour prétendre à l'exhaustivité, l'étude régionale sur la façade atlantique pourrait être prolongée aux périodes antérieure et postérieure. Il serait également intéressant de s'attacher à une ou plusieurs directions ou à une région précise comme la Bretagne. Il faudrait également étudier la place et l'activité de l'institution dans les colonies et les pays sous mandat. Sur ce thème, il n'existe que deux travaux : une thèse de droit consacrée au système douanier de la Côte d'Ivoire (1889-

¹⁶ Marc-Olivier Baruch, *Servir l'État français. L'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, 737 p.

¹⁷ Pierre Salmon, "Des armes pour l'Espagne"..., *op. cit.*, p. 33

¹⁸ *Ibid.*, p. 33

¹⁹ Musée national des douanes, France, Fonds Jean Clinquart.

1958)²⁰ et un ouvrage traitant des douaniers en Indochine (1874-1954)²¹. Pierre Salmon avait décrit le rôle de l'administration des douanes durant la guerre civile espagnole comme « piste à approfondir ». Cette thématique pourrait être développée à travers plusieurs points de vue : nationale, régionale mais également thématique. Notre thèse a démontré que les conséquences du conflit dépassaient la simple zone frontalière. Elle n'étudie toutefois que la partie maritime du Pays basque. À partir de la chute d'Irun, le trafic illégal se déporte vers les Pyrénées-Orientales et constituerait un autre sujet à approfondir. À plusieurs reprises, nous avons cité la phrase de Jean-Marc Berlière sur le « trou noir²² » qui entoure la figure du douanier dans l'historiographie de la Seconde Guerre mondiale. Sur cette période de l'histoire de France et l'après 1946, les pistes de travail sont multiples que l'on adopte la focale régionale ou nationale, thématique ou générale. Enfin, les historiens spécialistes des questions administratives mais également de genre trouveraient dans la présence et le rôle des femmes dans la Douane, un sujet de recherches sans aucun doute riche et novateur.

²⁰ Alain Vitaux, « Le système douanier colonial de la cote d'ivoire. 1889-1958 : Instrument de domination économique ou de mise en valeur », thèse de doctorat sous la direction de Jacques Chevallier, Université d'Amiens, 1991.

²¹ Dominique Niollet, *L'épopée des douaniers en Indochine. 1874-1954*, Paris, Kailash Éditions, 1998, 666 p.

²² Jean-Marc Berlière, « Douanes et douaniers », dans Jean-Marc Berlière (dir.), *Polices des temps noirs : France 1939-1945*, Paris, Place des éditeurs, 2018, p. 249-252.

ANNEXES

État des sources

I. Sources archivistiques

A. Archives Nationales (Pierrefitte-sur-Seine)

Série F

*F/1cIII/1135 – F/1cIII/1198 : Cabinet du ministre puis du Secrétaire général
à l'administration à Vichy : rapports des préfets (1940-1944)*

F/1cIII/1146 : Charente-Maritime

F/1cIII/1153 : Finistère

F/1cIII/1155 – F/1cIII/1156 : Gironde

F/1cIII/1160 : Landes

F/1cIII/1162 : Loire-Inférieure

F/1cIII/1163 : Loiret

Sous-Série F 7 : Police Générale

F 7 15086 – 15111 : Camps d'internement administratif. (1940-1947)

B. Service historique de la Défense (Vincennes)

Série GR 16P : Dossiers individuels du bureau Résistance

GR 16P 80007 : Dossier de BOULET Marcel

GR 16P 115967 : Dossier de CHABIRAND Fernand

GR 16 P 235876 : Dossier de FROCRAIN Joseph

GR 16 P 247996 : Dossier de GAUTIER Martial

C. Centre des Archives Économiques et Financières (Savigny-le-Temple)

1A-0000401/5 : Suivi des activités et du fonctionnement courant de la Direction générale des Douanes. [1941-1943]

Série B

B-0019998/1 : Réorganisation des douanes : suppression des recettes principales des finances (1923-1936) ; suppression et création d'une direction du service de la répression des fraudes douanières (1926 ; 1938 ; 1960) ; dispositions particulières à la Seine, instructions des 20 décembre 1937 et 6 décembre 1938 (1937-1938) ; organisation des recettes principales des douanes dans la Seine (1937-1948) ; organisation régionale des douanes (1941-1945) ; rétablissement de la direction régionale des douanes de Perpignan et suppression de la direction régionale des douanes de Toulouse (1942-1954) ; création de la direction et de la recette principale des douanes de Paris-Extérieur (1953) ; instructions, circulaires et bulletins des services du trésor : correspondance, note, instruction, circulaire, coupure de journal officiel, bulletin des services du trésor, bulletin officiel des douanes (1953-1960).

B-0048381/1 : Direction générale des douanes et droits indirects, organisation du service (1892-1975) ; organisation des services centraux (1918-1972) ; projets de réformes et revendications (1930-1972). [1892-1975]

B-0048420/1 : Décorations, récompenses, mesures de bienveillance, médaille d'honneur des douanes (1898-1979) ; mérite maritime (1949-1954) ; actes de dévouement (1963-1970) ; médaille de la courtoisie française (1965-1968) ; remises de dettes (1950-1970). [1898-1979]

B-0053030/1 : Application de la loi du 17 juillet 1940 relative aux fonctionnaires et agents civils de l'État pouvant être relevés de leurs fonctions : textes officiels, liste des agents, affaires particulières (motifs divers de révocation ou suspension). [1940-1941]

B-0053031/1 : Application de la loi du 17 juillet 1940 relative aux fonctionnaires et agents civils de l'État pouvant être relevés de leurs fonctions : affaires particulières. [1942]

B-0053032/1 : Application de la loi du 17 juillet 1940 relative aux fonctionnaires et agents civils de l'État pouvant être relevés de leurs fonctions : affaires particulières : dossiers politiques (1940–1945) ; arrestations des agents par les autorités allemandes (1941–1944).

B-0053033/1 : Repliement des agents [1940-1946]

B-0053034/2 : Application de la loi du 13 août 1940 portant interdiction des sociétés secrètes. (1941-1944)

B-0053035/1 : Épuration administrative. Dossier de principe : textes officiels et circulaires ; notes, correspondances, instructions ; statistiques. (1943-1963)

B-0053036/1 : Épuration administrative, application de l'ordonnance du 27 juin 1944 et de l'arrêté du 7 septembre 1944 : personnel de bureaux (officiers), sanctions infligées (1944–1947), dossiers classés sans suite (1945–1946).

B-0053037/1 : Épuration administrative, application de l'ordonnance du 27 juin 1944 et de l'arrêté du 7 septembre 1944 : dossiers classés sans suite (1945–1946)

B-0053038/1 : Épuration administrative, personnel des brigades : sanctions infligées (1944-1959)

B-0053039/1 : Épuration administrative, personnel des brigades : dossiers classées sans suites (1944-1947)

B-0053040/1 : Épuration administrative, Directeurs régionaux impliqués. (1940-1945). Application de l'article 4 du décret du 18 novembre 1939 : agents déplacés dans l'intérêt du service, réexamen des dossiers individuels après la guerre (1947–1948)

B-0053050/1 : Validation de service des agents ayant fait l'objet de changements disciplinaires (1937-1938), de sanctions pour agissement d'ordre corporatif ou syndical, d'agents ayant atteints la limite d'âge ; dossiers individuels (1935-1945)

B-0053061/1 : Enquêtes menées par l'administration à la suite de conduite suspecte de certains agents. (1942-1952)

B-0053062/1 : Conseil de discipline, grèves (12 février 1934–16 avril 1934) : comptes rendus des directeurs régionaux, notes et correspondances relatives aux sanctions infligées aux agents, compte rendu et notes adressées au Ministre (1934–1936)

B-0053062/1 : Grèves des 12 février au 16 avril 1934 : comptes rendus des directeurs régionaux, notes et correspondances relatives aux sanctions infligées aux agents, compte rendu et notes adressées au Ministre. (1934-1936)

B-0053078/1 – B-0053123/1 : Dossiers de discipline classés par ordre alphabétique. (1929-1973)

B-0060123/1 – B-0060152/1 : Pétrole, stockage, entrepôts réels spéciaux : dossiers d'entreprises.

B-0060153/1 : Pétrole, stockage, dépôts spéciaux d'avitaillements des directions régionales de Bastia, Bayonne et Bordeaux : dossiers d'entreprises. (1929-1972)

B-0060154/1 : Pétrole, stockage, dépôts spéciaux d'avitaillements de la direction régionale de Brest : dossiers d'entreprises. (1925-1945)

B-0060156/1 : Pétrole, stockage, dépôts spéciaux d'avitaillements des directions régionales de Chambéry, Dunkerque, du Havre, Marseille, Montpellier et Nantes : dossiers d'entreprises. (1929-1974)

B-0060159/1 : Pétrole, stockage, usines exercées, société SHELL à Berre (1929–1961), raffineries de pétrole de l'Atlantique à Donges (1932–1948). (1929-1967)

B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement : textes, notes et rapports pour le ministre, notes, aperçu historique et critique [1843-1866]

B-0060438/1 : Législation et mesures d'exception résultant de l'Occupation, paiement du traitement aux fonctionnaires arrêtés ou internés par l'ennemi (1944-1945) ; logements de fonction réquisitionnés par les autorités allemandes (1940-1944) ; retour des fonctionnaires dans leurs départements d'origine (1941-1948) ; réquisition de fonctionnaires (1941-1944) ; douaniers, retrait du littoral et armement (1941-1942) ; Alsaciens-Lorrains expulsés ou repliés (1941). [1941-1970]

B-0077994/1 : Concours autobiographique organisé en 2000 Pour la mémoire des douanes. (1924-2001) - Récits de PAIN Christian, PAOLI Jean-Baptiste, PAUTET Simone, PINOL

Benoît, PONS Georges, POUTRE Gaston, PRAGNERE Pierre, QUEVY René, RAMBAUD Yvette, RAOUT Jean-Charles : récits, archives personnelles.

B-0079512/1 : Conseil supérieur de la Masse. Réunion du 26 octobre 1932 ; réunion du 29 juin 1933 ; réunion du 27 juin 1934 ; réunion du 26 juin 1935 ; réunion du 23 juin 1936 ; réunion du 22 juin 1937 ; réunion du 27 juin 1939 [...]

Série C

1C-0000398 – 1C-0000457 : Dossiers de carrière.

1C-0000889/1 : Dossiers de carrière (LAFAGE à WATTEAU)

1C-0021314/1 – 1C-0021322/1 : Dossiers de carrière.

1C-0021323/1 – 1C-0021354/1 : Sommiers des personnels de la DGDDI

1C-0026288/1 – 1C-0027522/1 : Dossiers de carrière.

1C-0031022/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale. – Officiers des brigades des douanes (tous bataillons confondus) : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à Z). (1938-1939)

1C-0031029/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Valenciennes, 4e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à Del).

1C-0031030/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Valenciennes, 4e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres Dem à Lav).

1C-0031030/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Valenciennes, 4e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres Le à R).

1C-0031032/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Valenciennes, 4e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre

alphabétique (lettres S à W) ; affectation Charleville, 5^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à C).

1C-0031033/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Charleville, 5^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres D à L).

1C-0031034/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Charleville, 5^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres M à Z).

1C-0031036/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Metz, 7^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à K).

1C-0031037/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Metz, 7^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres L à Z).

1C-0031038/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Strasbourg, 8^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à L).

1C-0031039/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Strasbourg, 8^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres M à Z) ; affectation Mulhouse, 9^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à C).

1C-0031040/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Chambéry, 12^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à G).

1C-0031051/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Perpignan, 16^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres S à X) ; affectation Bayonne, 17^e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à F). (1938-1939)

1C-0031052/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Bayonne, 17e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres G à Z). (1938-1939)

1C-0031053/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Bordeaux, 18e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à M). (1938-1939)

1C-0031054/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Bordeaux, 18e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres N à V) ; affectation La Rochelle, 19e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à V). (1938-1939)

1C-0031055/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Nantes, 20e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à V). (1938-1939)

1C-0031056/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Brest, 21e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à Y) ; affectation Saint-Malo, 22e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à G). (1938-1939)

1C-0031059/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Le Havre, 24e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à H).

1C-0031060/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Le Havre, 24e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres I à Q).

1C-0031061/1 : Bataillons douaniers à la veille de la Seconde Guerre mondiale, préposés, brigadiers. – Affectation Le Havre, 24e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres R à Y) ; affectation Boulogne, 25e bataillon : fiches signalétiques classées par ordre alphabétique (lettres A à L).

D. Archives départementales du Finistère (Quimper)

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 21 : Généralités : instructions, correspondance, états et listes nominatives (an X – 1937 et s.d.)

5 P 22-27 : Dossiers individuels : nominations, promotions, mutations, réintégrations... ; enquêtes (moralité, attitude politique). (An IX – 1939 et s.d.)

Série W

Sous-Série 31 W : Cabinet du Préfet

31 W 56-57 : Personnel : ministères et administrations, douanes (1944-1949)

Sous-Série 200 W : Fonds de la Préfecture du Finistère, archives relatives à la seconde guerre mondiale

200 W 1-26 : Correspondance de la Préfecture avec la *Feldkommandantur* (1940-1944)

200 W 161, 178-179, 193-194, 236, 243, 255-277 : Administrations sous l'occupation (1939-1944)

Sous-Série 1447 W

1447 W 1-84 : Dossiers de carrière d'agents des douanes nés entre 1884 et 1946.

E. Archives départementales du Morbihan (Vannes)

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 205 : Houat-Hoëdic. Sel en franchise. (1899-1940)

F. Archives départementales de la Loire-Atlantique (Nantes)

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 9 : Bureaux des douanes. - Création, suppression, transfert : pétitions, extraits de délibération municipale, correspondance (1818, 1840 - 1851, 1869, 1878 - 1907, 1929, 1934). Horaires d'ouverture des bureaux de Batz, Le Pouliguen (1865 - 1866), Nantes (1876) et Saint-Nazaire (1858) : correspondance.

5 P 11 : Nominations : états (1809, 1822 - 1852, 1885 - 1886). Avancements (1815, 1827, 1832, 1895 - 1939), mutations (1882 - 1885, 1909, 1921 - 1933) : états récapitulatifs, fiches de renseignements, correspondance. Pension de retraite et de réversion : correspondance (1894, 1906 - 1907, 1926, 1931). Plaintes et incidents : correspondance, note, affiche (1815 - 1819, 1830 - 1851, 1886, 1926 - 1934).

5 P 12 : Contrôle par l'inspecteur général des Finances. - Rapports de tournées, correspondance (1886, 1890, 1895, 1900 - 1909, 1918, 1926, 1930 - 1931, 1934).

5 P 13 : Tournées d'inspection des services par le directeur. - Rapports de service et rapports de tournées, notes, correspondance, extraits de réponse, renseignement statistique (1910 - 1913, 1918 - 1940).

5 P 114 : Mobilisation du 20^e bataillon des douaniers. - Incorporation, situation, habillement, indemnités, mission, attribution de médailles : notes de service, tableau d'effectifs, consignes, états, correspondance. (1929-1940)

5 P 115 : Avancement, mobilité. - Circulaires, instructions, notes, notification, correspondance. (1903-1940)

5 P 116 : Conduite des agents. - Plaintes : notes, procès-verbal du conseil de discipline, correspondance (1898 - 1933). Discipline (1934, 1939 - 1940) : note, interrogatoire, correspondance, concerne notamment la grève des douaniers (1934). Récompenses : correspondance, rapport (1939 - 1940). Accidents du travail : procès-verbaux, notes, correspondance (1907 - 1909, 1931 - 1938).

5 P 117-198 : Dossiers administratifs du personnel. - Feuilles signalétiques et de service, bulletins de renseignement, feuilles de récompenses et de punitions, correspondance (An X – 1939)

5 P 199 – 204 : Patrimoine immobilier et équipement (An X – 1949)

5 P 205 : Travaux et entretien, recensement des besoins : circulaires, notes devis, correspondance, (1902 - 1949). Logement des douaniers, attribution, aménagement, valeur locative : correspondance, note, rapport (1806, 1910 - 1938). Services de la masse, de santé et du casernement : procès-verbaux de réunions du conseil régional de la masse (1935 - 1939).

5 P 206 : Mobilier et matériel. - Achat, réparation et suivi : instruction, correspondance, devis. Concerne notamment l'habillement et l'armement (1919 - 1942), les embarcations (1919 - 1948).

Série W

Sous-Série 192 W : Direction des Douanes

192 W 1-121 : administration générale (1919 - 1962)

192 W 122-128 : navigation (1937 - 1962)

192 W 129-368 : contrôle des marchandises et des voyageurs (1932 - 1965)

Sous-Série 207 W : Direction régionale des Douanes

207 W 1-100 : administration générale (1823 - 1967)

207 W 101-115 : navigation (1888 - 1965)

207 W 116 - 232 : contrôle des marchandises et des voyageurs (1895 - 1967)

Sous-Série 1007 W : Douanes de Saint-Nazaire

1007 W 48 : Douanes, région portuaire de Saint-Nazaire : logement des agents de service, aménagement de bureaux et casernes, 1940-1956 ; indemnités pour frais de loyers, 1940-1960 ; prêts à la construction, 1947-1962.

Sous-Série 1679 W : Direction des services fiscaux

1679 W 18 : Comité de confiscation des profits illicites. - Mise en place, nomination des membres, dissolution : instructions, circulaires, correspondance.

Sous-Série 1690 W : Fonds du cabinet du préfet (1940-1946) – Relations avec les services administratifs

1690 W 4 : Administrations financières et fiscalité. - Personnel (trésorerie, Douanes...) : enquête sur les agents ayant pris part à la Résistance (1945).

1690 W 5 : Administrations financières et fiscalité. - Grèves du personnel : correspondance, notes d'information des Renseignements généraux (1946).

1690 W 10 : Personnel des services des Contributions indirectes. - Recrutement : avis de concours et enquêtes sur les candidats (1940-1945) ; enquêtes sur les candidats à la médaille d'honneur (1943-1946) ; incidents avec les contribuables (1941), mesures disciplinaires (1942), auxiliaires licenciés à la suite des bombardements : correspondance (1944-1945).

1690 W 35 : Douanes. Personnel. – État des effectifs : tableaux (1944).

1690 W 36 : Douanes. Personnel. – Recrutement : enquêtes sur les candidats (1941-1946).

1690 W 37 : Douanes. Personnel. – Avancement : correspondance, fiches de renseignement, enquête. Demandes de secours au ministère : correspondance, notices individuelles (1932-1946).

1690 W 38 : Douanes. Personnel. – Candidats à la médaille d'honneur : fiches de renseignement (1942-1945).

1690 W 39 : Bureaux des Douanes. – Ouverture et fermeture : correspondance ; activités (contentieux, armement des douaniers) : correspondance (1941-1946)

1690 W 40 : Contrôle des prix. Personnel. – Recrutement : fiches de renseignement sur les candidats (1941-1946).

1690 W 41 : Contrôle des prix. Personnel. – Nomination, mutation, avancement, licenciement : correspondance (1941-1946).

1690 W 42 : Contrôle des prix. Activités. - Correspondance relative aux enquêtes, surveillance des prix..., plaintes (1941-1946).

*Sous-Série 1693 W : Fonds du cabinet du préfet (1940-1946) – Police –
Maintien de l'ordre*

1693 W 84 : Zone côtière. - Retrait, sur ordre de l'autorité d'Occupation, des douaniers affectés en zone côtière : instructions, laissez-passer pour le franchissement de la ligne de démarcation (1941-1942). Plan d'évacuation de la zone côtière : instructions, plan (avril-juin 1944).

G. Archives départementales de la Vendée (La Roche-sur-Yon)

Série O

Sous-Série 1 O : Affaires communales (avant 1940)

1 O 894 – Affaires communales, commune de Croix-de-Vie : construction d'une caserne des douanes (1935-1938) [1898-1939]

(Fi)-1 O 894-6 - Construction d'une caserne des douanes : façade principale, [plan d'ensemble] / Dressé par l'architecte, Maurice Durand. 21 novembre 1933.

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 14 - Recrutement : candidatures spontanées au sort incertain, 1928-1931 ; candidatures non retenues (lettres de recommandation, demandes de renseignements, enquêtes de moralité), 1887-1907. (1887-1931)

5 P 17 - Demande et attribution de secours. (1890-1931)

5 P 72 - Registre des transcriptions des notes, circulaires et courriers, 23 juin 1926 - 7 septembre 1935. (1926-1935)

5 P 73 - Registre des transcriptions des notes, circulaires et courriers, 6 août 1935 - 23 juillet 1953. (1935-1953)

5 P 75 - Statistiques du service de la brigade. (1868-1929)

Série W

Sous-Série 1 W : Cabinet du Préfet

1 W 53-60 : Correspondance avec les autorités d'occupation. 1940-1944

Sous-Série 2 W : Secrétariat général de la Préfecture

2 W 106 - Service des douanes : notices individuelles, enquête sur l'attitude politique et les ascendants juifs de certains agents, mouvement du personnel, avancement, correspondance. (1940-1947)

H. Archives départementales de la Charente-Maritime (La Rochelle)

Série J

Sous-Série 334 J : Fonds Jacques Perruchon, médecin à Saint-Martin-de-La-Coudre

334 J 4 : Paquebot « Habana » : vingt photographies noir et blanc prises pendant la traversée et avant son arrivée à La Pallice le 7 mai 1937 (photographie Morillon, La Rochelle)

Série MSous-Série 5 M : Sureté Générale – Réfugiés politiques

5 M 6 / 25 : Réfugiés espagnols : rapatriements et déplacements. 1936-1939.

5 M 6 / 32 : Réfugiés espagnols : réfugiés du « Thorspehall », « Alice-Mary », « Cescar », « Axpe Mendi » et « Seabank ». 1937-1939.

Sous-Série M Supplément

M SUP 284-290 : PREFECTURE, bureau de la réglementation : dossiers des associations dissoutes ou en sommeil (classement alphabétique). (1862-1964)

Série PSous-Série 5 P : Douanes

5 P 2803 : Inspections, organisation des tournées (1886-1939) ; Inspections, rapports de différents services (1882-1900) ; Enregistrement des événements dans différents services (1889-1966).

5 P 2804 : Rapports de service général et de contrebandes (1923-1941) ; Matériel de mobilisation, recensement (1931-1939) ; Recensement du matériel, dossier du canot « Émile » (1932-1957) ; Service de l'habillement et du campement, journal des entrées et des sorties (1932-1939) ; Armement dans les capitaineries, situations des comptes et dans les magasins (1933-1940) ; Armement et équipement des douaniers, états de situation (1925-1939)

5 P 2805 : Personnel, affectation et contrôle nominatif des agents dans les affectations spéciales (1899-1939) ; Avancement (1931-1937) ; Nominations, mutations, réquisitions, affectations spéciales (1931-1940) ; Casernement du service de santé (1931-1940) ; Primes de captures pour les agents des douanes (1920-1938).

5 P 2807 : Divers ; Correspondance (1806) ; contrôles, saisies, réclamations, concours aux autres services : correspondance, instructions (1930-1939) ; résumé sommaire sur le service des sels : rapport (1931) ; relevé numérique portant comparaison avec l'année 1930 des

récompenses et punitions concernant les agents (1931) ; Inventaire des meubles et ustensiles des casernes (avant 1940) ; Immeubles, dossier général (1858-1931)

5 P 2808 – 2816 : Bâtiments (casernes, bureaux, corps de garde, cabanes, garages)

5 P 2333 – 2802 : Direction des douanes de la Rochelle. Dossiers individuels du personnel des douanes

Série W

1229 W 1-31 : Dossiers individuels du personnel des Douanes. (1889-1986)

2004 W 1-172 : Fonctionnement et activités du service des douanes de La Rochelle. (1926-1992)

2025 W 1-1102 : Conseil général. Délibérations, rapports et procès-verbaux. (1943-2013)

2379 W 1-12 : Registres d'ordres de la brigade (1938-1949), registres d'événements du port de La Pallice (1930-1977) et minutiers chronologiques des courriers au départ de la brigade (1949-1955). (1930-1977)

3664 W 1-6 : Dossiers des bâtiments de la division des Douanes de la Rochelle situés en Charente-Maritime et en Vendée. (1904-1987)

I. Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)

Série M

Sous-Série 1 M : Administration générale du département

1 M 444 : Guerre d'Espagne et relations franco-espagnoles. (1931-1938) Remous provoqués à Bordeaux par la guerre d'Espagne, 1931-1938 ; passage d'Alphonse XIII à Bordeaux, 1931 ; activités de groupements subversifs : dépôts d'armes et de munitions, trafic d'armes au profit des rebelles espagnols, le C.S.A.R., 1932-1938.

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 231-236 : Personnel (1907-1928)

5 P 240 : Préposés des douanes (1928-1932)

5 P 241 : Personnel (1905-1937)

5 P 242 : Concours, affaires diverses... (1919-1927)

Série W

Sous-Série 45 W : Préfecture Régionale de Bordeaux : Dossiers relatifs aux affaires de l'occupation (1939-1945)

45 W 3 : Notes d'informations, circulaires, arrêtés, instructions et correspondance (Janvier 1940 – septembre 1941).

Sous-Série 57 W : Comité Départemental de Libération de la Gironde de la Seconde Guerre mondiale

57 W 36 : Épuration et réintégration des membres de la police ; commissions consultatives d'enquêtes "d'épuration administrative" ; préfecture, trésorerie, hôpital Château-Picon, P. T. T., ravitaillement général, assurances sociales, colonie Saint-Louis, chambre des métiers, contributions directes, contributions indirectes, douanes. (1945)

Sous-Série 71 W 1-57 ; 3515 W 1-9 : Camp d'internement de Mérignac-Beaudésert pendant la Seconde Guerre mondiale

71 W 24 : Registre d'entrées et de sorties du camp de Mérignac (8 mars 1944 – 1945)

71 W 29 : Cahiers nominatifs des journées de présence aux camps de Mérignac et d'Eysines (1943 – septembre 1945).

Versement du Musée des Douanes

1992 – 111 : Dossiers de personnel

1992 – 119 : Dossiers de personnel

1993 – 109 : Dossiers de personnel

J. Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (Pau et Bayonne)

Série P

Sous-Série 5 P : Douanes

5 P 1 : Fonds de la Préfecture : DOUANES : Organisation du service, Instructions, régime douanier, importations et exportations, pacage le long de la frontière et circulation du bétail, etc... (1904-1940)

5 P 545-588 : Dossiers individuels de douaniers (1869-1883)

5 P 589-607 : Dossiers individuels de douaniers (1884-1910)

5 P 608 : Versement Cabinet : Douanes : organisation, fonctionnement, affaires diverses. (1882-1934)

5 P 611 : Versement Cabinet : Personnel des Douanes : renseignements d'ordre général et collectif. (1902-1934)

Série W

1216 W 1-13 : Dossiers individuels de douaniers (1940-1981)

K. Archives départementales des Landes (Mont-de-Marsan)

Série R : Affaires militaires

R S 86 : Occupation allemande (cote 238 W 658 en cours de recotation) [1940-1943].

Série O : Archives communales

2 O 462-1079 : plan en ligne de la caserne de Capbreton (1925)

Série WSous-Série 1395 W : Bases aériennes et météorologie 1940-2004

1395 W 68 : Hydrobase ou base transatlantique des Hourtiquets à Biscarosse. Bâtiment L, M, N : logement du personnel, services publics (douanes, police, PTT), exploitation des lignes. [1944-1946].

L. Archives départementales du Loiret (Orléans)Série WArchives de la Préfecture

15 W 6392 : (5084 R 1) Camps d'internement : organisation administrative, instructions, correspondances. Camps du Loiret, d'Eure-et-Loir, Loir-et-Cher : listes d'internés. [1941-1944]

138 W 25861 : Camps de Pithiviers, Beaune-la-Rolande, Jargeau, Vannes-sur-Cosson. Personnel. - Réglementation, recrutement, mouvements, traitement, discipline, armement : correspondance, rapports, arrêtés préfectoraux, quelques carnets de notes individuelles. (1941-1945)

138 W 25864 – 25865 : Camp de juifs de Pithiviers. Fonctionnement. (1941-1943)

168 W 29774 : Police de surveillance et de sûreté. - Camp de Pithiviers dont organisation et fonctionnement (1942-1948), bâtiments et matériels (1943-1948), travail des détenus (1942-1944), visites et sorties (autorisations du sous-préfet, 1942-1945), évasions et tentatives d'évasion (1942-1945), libérations et transferts des détenus (1944-1946). Camp de Beaune-la-Rolande, réglementation (1943,1946) ; suppliques et interventions en faveur d'internés juifs (1943) ; rapatriés et réfugiés (1945). [1942-1949].

Archives de la direction régionale des renseignements généraux

175 W 34086-34118 : Camps d'internement de Pithiviers et Jargeau. [1943-1945]

M. Archives départementales du Rhône (Lyon)

Série W

Sous-série 3335W : Personnes internées dans la prison Montluc de Lyon (1939-1945).

3335W4, 3335W22 : Dossier n°618 – Jean DORVAL

3335W10, 3335W29 : Dossier n°3067 – DOLTAIRE

3335W10, 3335W30 : Dossier n°3068 – JEGOU

N. Musée National des Douanes, France (Bordeaux)

Série A

Sous-Série 1 A : Sommiers du personnel

1 A 4 : Direction de Bordeaux. Agents de brigade, signalement (n°6370-7144) : sommier. (1877-1937)

1 A 5 : Direction de Bordeaux. Agents de brigade, signalement (n°7153-7951) : sommier. (1880-1961)

1 A 8 : Direction de Bordeaux. Agents de bureau, signalement (n°1150-1548) : sommier. (1845-1941)

1 A 9 : Direction de Bordeaux. Agents de bureau, signalement (n°1549-1938) : sommier (1872-1969)

1 A 22 : Direction de Charleville. Agents de brigade, signalement (n°8724-9525 sauf 9433-9444) : sommier. (1913-1958)

1 A 43 : Direction de Nantes. Agents de bureau, signalement (n°1509-1895) : sommier. (1826-1934)

1 A 61 : Direction de Bayonne. Agents de brigade, signalement (n°396-776) : sommier. (1878-1940)

1 A 71 : Direction de la Rochelle. Agents de brigade, signalement (n°9528-10299) : sommier. (1877-1949)

1 A 74 : Direction de Nantes. Agents de bureau, signalement (n°2287-2646) : sommier. (1900-1950)

1 A 75 : Direction de Nantes. Agents de bureau, signalement (n°2647-2845) : sommier. (1920-1990)

1 A 90 - Direction de Nantes. Agents de brigade, signalement (n°10551-11347) : sommier. (1856-1901)

1 A 92 - Direction de Nantes. Agents de brigade, signalement (n°9758-10550) : sommier. (1845-1899)

1 A 199 : Direction de Bayonne. Agents de brigade, signalement (n°3949-4739) : sommier. (1874-1976)

1 A 200 : Direction de Bayonne. Agents de brigade, signalement (n°4740-6337) : sommier. (1874-1976)

1 A 201 : Direction de Bayonne. Agents de brigade, signalement (n°6338-7136) : sommier. (1874-1976)

1 A 202 : Direction de Bayonne. Agents de brigade, signalement (n°7137-7864) : sommier. (1874-1976)

1 A 203 : Direction de Bayonne. Agents de bureau, signalement (n°776-1175) : sommier. (1874-1976)

1 A 204 : Direction de Bayonne. Agents de bureau, signalement (n°1176-1406) : sommier. (1874-1976)

Sous-Série 2 A : Dossiers individuels

- 2 A 2 : Dossiers individuels : ALIX Jean Louis
- 2 A 17 : Dossiers individuels : BARON Edgar Émile
- 2 A 63 : Dossiers individuels : BERNET Jean François
- 2 A 89 : Dossiers individuels : BLANC Jean
- 2 A 194 : Dossiers individuels : CABELLAN Charles
- 2 A 198 : Dossiers individuels : CAMENEN Etienne Marie
- 2 A 206 : Dossiers individuels : CARIOU Jean Marie
- 2 A 207 : Dossiers individuels : CARRER François Marie
- 2 A 216 : Dossiers individuels : CASTREC Marie Henri
- 2 A 226 : Dossiers individuels : PERHERIN Pierre Jean Marie
- 2 A 230 : Dossiers individuels : CHAPALAIN Jean Marie Joseph
- 2 A 293 : Dossiers individuels : CORNIC Georges Marie
- 2 A 294 : Dossiers individuels : COSSEC Jean Joseph
- 2 A 330 : Dossiers individuels : DUVIGNERE Pierre
- 2 A 386 : Dossiers individuels : GOURC André Barthélémy Michel
- 2 A 443 : Dossiers individuels : GUÉGUADEN Eugène
- 2 A 491 : Dossiers individuels : GUIRAUD Jean Victor
- 2 A 500 : Dossiers individuels : HENAFF Henri François
- 2 A 551 : Dossiers individuels : JOUFFREAU Pierre Rigobert
- 2 A 564 : Dossiers individuels : KERISIT Hervé
- 2 A 565 : Dossiers individuels : KERLOCH Yves Jacques
- 2 A 566 : Dossiers individuels : KERMOAL François Marie
- 2 A 684 : Dossiers individuels : LE GALL Lucien, Auguste, Alexis, Marie

- 2 A 686 : Dossiers individuels : LE GUEN Auguste
- 2 A 687 : Dossiers individuels : LE GUILLOU Hippolyte
- 2 A 688 : Dossiers individuels : LE MEUR Alain Marie
- 2 A 702 : Dossiers individuels : MAHEO Julien Marie
- 2 A 741 : Dossiers individuels : MORVAN Jean
- 2 A 761 : Dossiers individuels : PÉ Pierre Georges
- 2 A 765 : Dossiers individuels : PERON Anatole
- 2 A 788 : Dossiers individuels : PRIOL Pierre Corentin René Marie
- 2 A 793 : Dossiers individuels : QUEFFELEC Corentin
- 2 A 808 : Dossiers individuels : RIOU Jean Michel Eugène
- 2 A 822 : Dossiers individuels : SAINT-JOURS Jean
- 2 A 832 : Dossiers individuels : SOLEIL Jean
- 2 A 833 : Dossiers individuels : SOULA Louis Benjamin
- 2 A 836 : Dossiers individuels : SOUQUE Jean Pierre
- 2 A 882 : Dossiers individuels : BALLION Pierre
- 2 A 883 : Dossiers individuels : BAUDOIN Anselme
- 2 A 884 : Dossiers individuels : BERGEON Jean
- 2 A 885 : Dossiers individuels : COLÉNO François
- 2 A 886 : Dossiers individuels : CONTE Armand
- 2 A 888 : Dossiers individuels : GARDES Joseph Émile
- 2 A 887 : Dossiers individuels : DAIGNEZ Jean Baptiste
- 2 A 889 : Dossiers individuels : LARRIEU Camille, Jean, Joseph
- 2 A 890 : Dossiers individuels : MARQUE Antoine Dominique Jean Baptiste
- 2 A 891 : Dossiers individuels : NAUDY Henri Louis David

2 A 892 : Dossiers individuels : PENICHON François

2 A 893 : Dossiers individuels : SEGUIN Camille, François

2 A 894 : Dossiers individuels : VEILLON Jéréme

Sous-Série 3 A : Documents nominatifs et éléments biographiques

3 A 1 : Dossiers de personnel

3 A 2 : Dossiers de personnel

3 A 3 : Dossiers de personnel

3 A 15 : Dossiers individuels : CARNE Joseph, François, Marie

Sous-Série 4 A : Commissions d'emploi

4 A 1 : Commission d'emploi

4 A 2 : Commission d'emploi

4 A 3 : Commission d'emploi

4 A 4 : Commission d'emploi

4 A 5 : Commission d'emploi

4 A 6 : Commission d'emploi

4 A 7 : Commission d'emploi

Sous-Série 7 A : Recrutement et formation professionnelle

7 A 18-19 : École professionnelle des visiteurs des douanes : cours.

Sous-Série 8 A : Déroulement de carrière et rémunération

8 A 37 : Obligations et interdictions liées à la période de la Seconde guerre mondiale et au gouvernement de Vichy, situation des effectifs douaniers : correspondances, notes de service.

8 A 42 : Remise en place du dispositif douanier

Sous-Série 9 A : Discipline et accidents de service

9 A 7 : Discipline dans les hangars et magasins du Port Autonome de Bordeaux, interdiction de fumer : circulaire, notes administratives (1945-1947)

Série BSous-Série 2 B : Organisation Administrative

2 B 3 : Hôtel des Douanes de Bordeaux, surveillance : correspondance. (1831-1927)

2 B 9 : Direction de Bordeaux. Bureaux : correspondance (1933)

2 B 10 : Marine nationale, Sécurité navale de Rochefort. Frontières maritimes, surveillance : instruction pour les agents auxiliaires. (1936)

2 B 17 : Direction de Bordeaux. Brigade de Blaye-Mobile : correspondance, cartes notes de service. (1946-1973)

2 B 18 : Direction de Bordeaux. Subdivision de Blaye. Organisation des brigades, questions diverses : correspondance, notes de service. (1936-1961)

2 B 20 : Direction de Bordeaux. Brigade de Libourne. Organisation de la brigade : correspondance, notes de service. (1946-1976)

2 B 22 : Direction de Bordeaux. Brigade du Verdon-Mobile. Organisation et exécution du service : correspondance, carte, notes de service. (1946-1973)

2 B 23 : Direction de Bordeaux. Gare Saint-Louis, Pauillac, Trompeloup, installation du service : correspondance, note de service, plans (1876-1939)

2 B 24 : Direction de Bordeaux. Emplois spéciaux, création, organisation du travail, suppression : correspondance, notes de service. (1927-1955)

2 B 39 : Cartes penthières des brigades de la direction de Bordeaux, refonte : correspondance, penthières. (1946-1982)

2 B 40 : Renseignement à des tiers sur le fonctionnement de la Douane, classement des directions par perceptions effectuées et par effectif : notes, tableaux (1927-1933)

2 B 46 : DR de Bordeaux, brigade de Blaye, organisation de la brigade, topographie de l'immeuble et matériel.

Sous-Série 2 B : Exécution du service

- 3 B 16 : Direction de Bordeaux. Brigade de Bassens. Registre d'ordre (1944-1957)
- 3 B 20 : Direction de Bordeaux. Brigade de Laroque. Registre d'ordre (1934)
- 3 B 22 : Direction de Bordeaux. Brigade de Lainé. Registre d'ordre (1931-1934)
- 3 B 23 : Direction de Bordeaux. Brigade de Lainé. Registre d'ordre (1934-1938)
- 3 B 24 : Direction de Bordeaux. Brigade de Lainé. Registre d'ordre (1938-1941)
- 3 B 25 : Direction de Bordeaux. Brigade de Lainé. Registre d'ordre (1941-1944)
- 3 B 32 : Direction de Brest, Brigade de Port-Maria, Registre d'ordre (1932-1946)
- 3 B 35 : Direction de Brest, Bureau d'Auray. Registre d'ordre (1910-1939)
- 3 B 143 : Direction de Bordeaux. Registre d'événements. (1931-1940)
- 3 B 148 : Direction de Bordeaux. Brigade de Libourne. Registre d'événements. (1931-1960)
- 3 B 151 : Direction de Bordeaux. Brigade de Lormont. Registre d'événements. (1906-1953)
- 3 B 152 : Direction de Bordeaux. Brigade de Macau. Registre d'événements. (1906-1958)
- 3 B 154 : Direction de Bordeaux. Brigade de Pauillac. Registre d'événements. (1935-1961)
- 3 B 163 : Direction de Brest. Brigade de Fouesnant. Registre d'événements. (1895-1934)
- 3 B 170 : Direction de Brest. Brigade de Quimper. Registre d'événements. (1901-1953)
- 3 B 173 : Direction de Brest. Brigade de Tréboul. Registre d'événements. (1885-1945)
- 3 B 204 : Direction de Nantes. Brigade d'Auray. Registre d'événements. (1933-1954)
- 3 B 250 : Direction de Vannes, Brigade d'Auray. Registre d'événements (1896-1976)
- 3 B 251 : Direction de Vannes, Brigade de Port-Maria. Registre d'événements (1888-1950)
- 3 B 252 : Direction de La Rochelle. Brigade de Tonnay-Charente, registre d'instructions. (1946-1958)

3 B 299 : Direction de Bordeaux. Brigade du Transbordeur. Carnet d'instructions des chefs (1940-1951)

3 B 303 : Direction de Bordeaux. Brigade maritime d'Arcachon. Vedettes et automobiles : carnet d'instruction (1921-1958)

3 B 324 : Direction de Nantes. Inspection de Saint-Nazaire, Brigade de Saint-Nazaire. Registre d'événements. (1945-1997)

3 B 337 : Direction de Bordeaux. (Brigade du Transbordeur ?). Carnet d'instructions (1919-1928)

3 B 339 : Direction de Bordeaux. Brigade du Transbordeur. Carnet d'instructions (1946-1949)

3 B 350 : Direction de Bordeaux. Brigade de Blaye, registre des événements de service N° 168 série E n°97 bis (1905-1973)

3 B 353 : Direction de La Rochelle. Brigade de Tonny-Charente, registre d'ordres. (1946-1962)

3 B 359 : DR Nantes. Registre des événements de service de la brigade de Saint-Brévin (1897-1947)

3 B 460 - DR Nantes, brigade de Noirmoutier, registre d'événements. (1922-1950)

Sous-Série 7 B : Organisation militaire

7 B 63 : Dépôt central des unités de douaniers. Officiers : registres matricules (1933-1947)

7 B 67 : Dépôt central des unités de douaniers. Bataillons 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 : registre matricules (n°8010-10980). (1939-1973)

7 B 69 : Unités de douaniers. Organisation générale en cas de guerre, plan de mobilisation, démilitarisation des brigades : correspondance, notes de services (1924-1945)

7 B 74 : Agents mobilisés prisonniers : répertoire nominatif (1939)

7 B 75 : Agents mobilisés prisonniers : répertoire nominatif (1940)

7 B 76 : Agents mobilisés prisonniers : répertoire nominatif (1941)

Sous-Série 8 B : Actes de courage et de dévouement

8 B 3 : Direction de Bordeaux. Médaille douanière : sommier. (1895-1962)

8 B 10 : Médaille douanière. Attribution à titre exceptionnel, établissement des listes d'agents distingués, préparation du cinquantenaire de la médaille. (1946-1955)

8 B 19 : Sommier des agents décorés de la médaille douanière. (1894-1954) – Nantes

Série DSous-Série 1 D : Immeuble douaniers

1 D 3 : Direction de Bordeaux. Logement du receveur auxiliaire du Bureau de Bourg-sur-Gironde : correspondance, baux à loyer, 4 plans.

1 D 6 : Direction de Bordeaux. Hôtel des douanes, entretien et réparation : état des dépenses (1780-1937)

1 D 7 : Direction de Bordeaux. Hôtel des douanes, entretien et réparation : correspondance, devis, notes de service, 34 plans. (1942-1980)

1 D 9 : Direction de Bordeaux. Caserne et corps de garde de la Brigade de Lormont : baux à loyer (1889-1909)

1 D 32 : Direction de Bayonne. Adjudication de terrains situés entre Ciboure et Saint-Jean-de-Luz (dont l'ancien couvent des Récollets), partage entre les services des Douanes et des Ponts-et-Chaussées. (1821-1891)

1 D 38 : Direction de Bordeaux, Caserne de Bassens. Construction, installation : plans. (1921-1925)

1 D 39 : Ville de Bordeaux. Hôtel des Fermes, installation des services de la Douane : plan (1941)

1 D 42 : Immeuble 5 P, entrepôt Lainé à Bordeaux : plan topographique [20 e siècle]

1 D 45 : Direction de Nantes. Destruction de l'Hôtel des douanes du Quai de la Fosse, acquisition d'un nouveau local Place Mellinet : acte notarié, correspondance. (1945-1976).

Série HSous-Série 2 H : Transit

2 H 4 : Événements d'Espagne. Matériel de guerre et marchandises, exportation à destination du gouvernement espagnol sous le régime du transit international (1936-1941)

Série MSous-Série 1 M : Navigation maritime

1 M 87 : Direction de Bayonne. Epaves et naufrages, sauvetages, concours apporté à la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (location de terrain, entretien du matériel de sauvetage, etc...) (1833-1947)

1 M 133 - Dossier navire « L'Infortuné ». Chalutier – 1er port de francisation : Les Sables d'Olonne (1942)

1 M 133 - Dossier navire « L'Exocet ». Chalutier – 1er port de francisation : Les Sables d'Olonne (1941)

1 M 148 - Dossier navire « Dearmiss II ». Ketch – 1er port de francisation : Les Sables d'Olonne (1941)

1 M 149 - Dossier navire « Marcel Yves ». Dundee – 1er port de francisation : Les Sables d'Olonne (1937)

Fonds Jean Clinquart

CLIN-192 : E Immeubles et Casernes. Caserne de Ciboure.

11 R 99 : B3/5 Syndicat des douanes (1919-40), (fond Jean Clinquart).

11 R 335 : H Espagne 1936-1939 (Le Guilvinec)

11 R 336 : H Espagne 1936-1939

11 R 337 : H Espagne 1936-1939 (conduite des agents sur la frontière espagnole)

11 R 338 : H Espagne 1936-1939 (Réquisitions pour les camps de réfugiés espagnols)

11 R 339 : H Espagne 1936-1939 (Cour de Riom)

11 R 340 : H Espagne 1936-1939 (embargo)

11 R 341 : H Espagne 1936-1939 (Les douanes et la guerre d'Espagne / notes personnelles de Mr Jean Clinquant)

11 R 342 : H Espagne 1936-1939

O. Archives municipales des Sables d'Olonne

H – VII : Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), défense passive, ravitaillement, réfugiés, occupation du territoire, dommages de guerre, Libération du territoire

H – VII 26 : État numérique des réfugiés hébergés aux Sables, arrivés du 10 au 27 mai 1940

P. Archives municipales de Brest

1 F 90 : Recensement des membres de l'administration civile. - Listes nominatives : tableaux.
[...] (1940)

II. Sources iconographiques

A. Archives départementales de la Seine-Saint-Denis (Bobigny)

83FI/6 22 : Guerre d'Espagne : Dans les locaux de la Douane, les ouvriers ouvrent des caisses afin de saler les denrées qui seront embarqué ensuite sur les bateaux pour l'Espagne, en solidarité avec le peuple espagnol. Bordeaux (33), s.d. [1936-1939]

Archives du Journal l'Humanité.

B. Archives départementales de la Haute-Garonne (Toulouse)

26 FI 64 : Fonds photographique des frères Labouche concernant le département des Pyrénées-Atlantiques [1900-1960]

C. Archives municipales de Nantes

2 Fi 70 : Nantes : entrée du port. (1850)

9 Fi 1855 : Nantes. Le déchargement du sucre sur les quais

72 Z 2 : Le port de Nantes août-septembre 1944 (1944)

72 Z 10 : Le port de Nantes le 16 août 1944 (1944)

D. Archives de la SNCF [en ligne]

media0068 : douane espagnole en gare de Hendaye (1950)

media0069 : personnel de la gare de Hendaye (1950)

E. Sources privées

1. Archives de Nicole Viscarrose

Photographie de Jean Esponda.

2. Archives de Gérard Morin

Photographie d'Alfred Raby.

3. Archives personnelles

Photographies du receveur des douanes aux Sables d'Olonne Henri Le Suün et sa famille.

III. Sources privées

A. Archives de Jacques Péneau

Direction de Nantes. Rapport général de service et rapport de tournées du Directeur. Année 1940.

Direction de Nantes. Rapport du directeur. Année 1940.

Direction de Nantes. Rapport du directeur. Année 1941.

Direction de Nantes. Rapport général de service et rapport de tournées du Directeur. Année 1941.

Direction de Nantes. Rapport général de service et rapport de tournées du Directeur. Année 1944.

B. Archives de la famille Lafaurie

Correspondance

Journal personnel tenu entre février et août 1940

C. Archives d'André Lucot

Agents engagés dans les FFI. Libération du territoires et prisonniers de guerre. [1940-1944]

Caserne des Sables d'Olonne. Plans, correspondances [1901-1934]

Corps militaire des douanes (concerne principalement sur le département de la Vendée) [1930-1938]

État du petit matériel de la capitainerie des Sables d'Olonne [1931-1941]

Immeubles situés dans le département de la Vendée [1946-1952]

Règlements et instructions (portent principalement sur le département de la Vendée) [1933-1939]

Topographie de la sous-brigade de Saint-Martin-de-Brem [1905]

IV. Sources imprimées

A. Ouvrages

ANONYME, *Manuel de préparation pour l'examen des douanes, par un employé de la direction générale des douanes*, Paris, E. Dentu, 1892, 47 p.

ANONYME, « Douaniers contre fraudeurs : des héros à deux francs par jour », *Lectures pour tous. Revue universelle et populaire illustrée*, Paris, Hachette et cie, 1903, p. 303-312

ANONYME, *Les lectures du douanier*, Paris (15^e), Les Éditions Fiscado, 1938.

BARBIER, Victor, *Monographie des directions des douanes*, Berger-Levrault et Cie, Libraires-Éditeurs., Paris, 1890 – 2 vol.

DIRECTION GENERALE DES DOUANES, *Douane de Marseille : Carnet de consignes des agents du service des brigades*, Paris, Imprimerie Nationale, 1928, 202 p.

DIRECTION GENERALE DES DOUANES, *Douane du Havre : Carnet de consignes des agents du service des brigades*, Paris, France, Imprimerie Nationale, 1928, 90 p.

FOURE A., *La masse des brigades des douanes*, Librairie Administrative P. Oudin., Poitiers, 1931, 133 p.

HOPIN Maurice, « Avec les contrebandiers des Pyrénées... », dans *Qui ? le magazine de l'énigme et de l'aventure*, n° 12, 12 septembre 1946, p. 3-5, p. 12.

LAVAL Ed. « Nos douaniers des frontières de terre », *Le mois littéraire et pittoresque*, n°91, Paris, Maison de la Bonne Presse, juillet 1906, p. 193-205.

LAVAL Ed. « Les douaniers des côtes de France », *Le mois littéraire et pittoresque*, Tome XVII, Paris, Maison de la Bonne Presse, janvier-juillet 1907, p 598-610.

PALLAIN Georges, *Les douanes françaises : régime général, organisation, fonctionnement*, Paris : P. Dupont, 1897 - 3 vol. (778 p., 786 p., 597 p.).

PIGNIER Joseph, *Le livre du sous-officier des douanes. Traité du service actif et du service sédentaire*, Imprimerie J. ABRY Éditeur, Annecy, 1904, 404 p.

SAINT-JOURS Capitaine, *Manuel des brigades des douanes*, 13^e édition, Poitiers, Librairie administrative P. Oudin, 1938,

SYNDICAT DES AGENTS DU SERVICE ACTIF DES DOUANES DE FRANCE ET DES COLONIES, *Le guide du douanier*, 2^e édition, Paris, Syndicat national des agents du service des douanes de France et des colonies, 1938, 367 p.

TEYMON G., « Les inventions nouvelles. Engins de sauvetage (Ligne Brunel) », *La Science illustrée : journal hebdomadaire*, Paris, La Librairie Illustrée, 1894, p. 59-60

B. Presse

1. Presse quotidienne et régionale

L'Action Française

L'Illustration

L'Ouest-Éclair

La France de Bordeaux et du Sud-Ouest : journal absolument indépendant

La Gazette de Biarritz-Bayonne et Saint-Jean-de-Luz : journal républicain indépendant littéraire, mondain et d'intérêt local

La Petite Gironde : journal républicain quotidien

Le Phare de la Loire

2. Presse spécialisée et administrative

Annales des douanes : organe des sous-agents du service actif de la Douane

Annales du sauvetage maritime

Bulletin douanier

Bulletin des brigades

3. Presse syndicale

Bulletin de la Section brestoise du Syndicat national du service actif des douanes.

Bulletin de la Section girondine du Syndicat national du service actif des douanes.

L'Action Douanière. Organe officiel du Syndicat national des Agents du Service Actif des Douanes de France et des Colonies.

L'Actualité douanière : revue administrative bi-mensuelle à l'usage des agents des brigades des douanes

L'Activité Girondine. Organe mensuel régional du Syndicat National des Douanes Actives.

L'École douanière : bulletin mensuel publié par le Syndicat national des agents du service actif des douanes

L'Essor. Organe officiel du Syndicat des Agents de Contrôle, d'Assiette et de Perception des Douanes.

La Voix du douanier. Organe trimestriel de la section nantaise du syndicat national des douanes actives.

Le Douanier, organe des sous-agents du service actif de la Douane

Le Fonctionnaire syndicaliste / Fédération autonome des syndicats de fonctionnaires

Le Réveil du sous-officier. Organe officiel du Syndicat National des sous-officiers du service actif des douanes de France et des Colonies

Le Réveil. Organe officiel de l'Association Professionnelle des Fonctionnaires des Douanes.

Bibliographie

I. Méthode

DELPY Pierre-Marie, « La prosopographie, une ressource pour l’histoire sociale », *Hypothèses*, n° 18, 2015, p. 263-274.

DIDIER Sébastien, « La prosopographie, une méthode historique multiscalaire entre individuel et collectif », *Cahiers d’histoire*, vol. 35, n° 1, 2017, p. 59-84.

LEMAIRE Claire et PICARD Emmanuelle, « Quelle approche prosopographique ? », Philippe Nabonnaud et Laurent Rollet (dir.), *Les uns et les autres. Biographies et prosopographies en histoire des sciences*, Nancy, Éditions universitaires de Lorraine, 2012, p. 605-630.

MALBERG Nathalie Carré de, « Apports et limites de la prosopographie appliquée à l’histoire des hauts fonctionnaires », *L’économie faite homme. Hommage à Alain Plessis*, Paris, Librairie Droz, 2010, p. 77-89.

ZALC Claire, « Prosopographie ». Nicolas Delalande, Béatrice Joyeux-Prunel, Pierre Singaravélou, et Marie-Bénédicte Vincent (dir.), *Dictionnaire historique de la comparaison*, Paris, Éditions de la Sorbonne, 2020, p. 57-60.

II. Histoire des relations internationales

BADEL Laurence, *Écrire l’histoire des relations internationales : genèses, concepts, perspectives XVIII^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2024, 384 p.

DUROSELLE Jean-Baptiste et KASPI André, *Histoire des relations internationales. Tome 1, de 1919 à 1945*, 12^e édition, Paris, Armand Colin, 2017, 469 p.

FRANK Robert (dir.), *Pour l’histoire des relations internationales*, Paris, PUF, 2012, 756 p.

GROSSER Pierre (dir.), *Histoire mondiale des relations internationales de 1900 à nos jours*, Paris, Bouquins, 2023, 1237 p.

MILZA Pierre, *Les relations internationales de 1918 à 1939*, 4^e édition, Paris, Armand Colin, coll. « Coursus », 2019, 249 p.

VAÏSSE Maurice, *Dictionnaire des relations internationales au XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2000, 300 p.

III. Histoire politique et sociale de la France

A. Ouvrages généraux

BERSTEIN Serge, *La France des années 30*, Paris, Armand Colin, 2022, 217 p.

HOUTE Arnaud-Dominique, *Le Triomphe de la République, 1871-1914*, Paris, Seuil, coll. La France contemporaine tome 4, 2014, 462 p.

MELTZ Renaud, *La France des années 1930. Les épreuves de la République (1929-1940)*, Paris, Seuil, coll. La France contemporaine tome 6, 2023, 629 p.

B. Administration française

AZIMI Vida, « Les femmes des administrations françaises : grandes étapes et historiographie (XVIII^e siècle - 1945) », *Revue française d'administration publique*, n° 145, janvier 2013, p. 11-38.

BARTRACH Susan, « La féminisation des PTT en France au tournant du siècle », *Le Mouvement social*, n° 140, 1987, p. 69-87

BARUCH Marc-Olivier, *Serviteurs de l'Etat: une histoire politique de l'administration française*, Paris, Éditions La Découverte, 2000, 587 p.

BATTAGLIOLA Françoise, *Histoire du travail des femmes*, Paris, Éditions La Découverte, 2008, 128 p.

BERNARD Marc et LEVY Laurent, *Faire front : les journées ouvrières des 9 et 12 février 1934*, Paris, La Fabrique éditions, 2018, 181 p.

DESCAMPS Florence, « L’histoire des femmes cadres aux Finances entre 1939 et 1981 : un plafond de plomb », *Revue française d’administration publique*, n° 145, janvier 2013, p. 39-63.

GARDEY Delphine, *La dactylographe et l’expéditionnaire : histoire des employés de bureau (1890-1930)*, Paris, Belin, 2001, 335 p.

PINET Marcel (dir.), *Histoire de la fonction publique en France*, Paris, Nouvelle Librairie de France, 1993, 3 volumes.

PROST Antoine, « Les manifestations du 12 février 1934 en province », *Le Mouvement social*, n° 54, 1966, p. 7-27.

SIWEK-POUYDESSEAU Jeanne, « Le syndicalisme des fonctionnaires (1900-1981) », dans *Vingtième Siècle, revue d’histoire*, n°37, janvier-mars 1993, p. 115-126.

THULLIER Guy, *Les femmes dans l’administration depuis 1900*, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Politique d’aujourd’hui (Paris) », 1988, 173 p.

THULLIER Guy, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – I », *La revue administrative*, n° 210, novembre-décembre 1982, p. 602-608.

THULLIER Guy, « La révolution féminine des bureaux (1900-1940) – II », *La revue administrative*, n° 211, janvier-février 1983, p. 22-30.

C. Forces de sécurité

BERLIERE Jean-Marc, *Les policiers français sous l’Occupation : d’après les archives inédites de l’épuration*, Paris, Perrin, 2001, 388 p.

ERVIEL Jérémiah, « “Ni bolchevisme, ni nazisme, ni fascisme, ni d’autres farces en -isme » Les gendarmes français” face à la crise des années trente », *Histoire, économie & société*, 32e année, n° 4, 2013, p. 31-40.

HAROUNE Ali, Chef d’escadron, « Le financement du casernement des formations mobiles de la gendarmerie entre 1921 et 1939 », *Revue de la gendarmerie nationale*, Hors-Série n°3, 3e trimestre 2002, p. 27-34.

HOUTE Arnaud-Dominique, *Le métier de gendarme au XIX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, 319 p.

HOUTE Arnaud-Dominique, « Un métier en crise ? La gendarmerie de la Belle Époque d'après ses retraités », *Sociétés & Représentations*, n° 16, 2003, p. 153-165.

LAMBERT, Sandrine, *Les polices d'Angers, de Nantes et de Rennes (1884-1946). Enjeux de pouvoirs et réalités locales*. Thèse sous la direction de Bertrand Joly et Stanislas Jeannesson, Université de Nantes, Nantes, 2021, 627 p.

LIMORE Yagil, *Désobéir : des policiers et des gendarmes sous l'Occupation, 1940-1944*, Paris, Nouveau monde éditions, 2018, 378 p.

MILLIOT Vincent (dir.), *Histoire des polices en France: des guerres de Religion à nos jours*, Paris, Belin : Humensis, 2020, p 679 p.

NATIVITE Jean-François, « La gendarmerie durant la Seconde Guerre mondiale : le piège d'un engagement légaliste ? », dans Hubert Heyriès et Jean-François Muracciole (dir.), *Le soldat volontaire en Europe au XX^e siècle. De l'engagement politique à l'engagement professionnel*, Montpellier, Presse universitaire de la Méditerranée, 2007, p. 325-334

NATIVITE Jean-François, *Servir ou désobéir ?*, Paris, Fayard, 2013, 480 p.

D. Guerre civile espagnole

BLUME Daniel, *Contribution à l'histoire de la politique de non intervention : documents inédits présentés par Daniel Blumé (premier numéro des « Cahiers de Léon Blum »)*, Paris, Jacques Enfer, 1977, 98 p.

CAUCANAS Sylvie et SAGNES Jean (dir.), *Les Français et la guerre d'Espagne*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, coll. « Études », 2008, 437 p.

FARRE Sébastien, « Le Comité de Londres et la politique de non-intervention durant la guerre civile espagnole (1936-1939) », *Prévention, Gestion et sorties des conflits*, Institut européen de l'Université de Genève, Genève, Université de Genève, 2006.

FONTAINE François, *La guerre d'Espagne, un déluge de feu et d'images*, Nanterre,

BDIC/BERG International, 2003, 254 p.

GRISONI Dominique et HERTZOG Gilles, *Les Brigades de la mer*, Paris, Grasset, 1979, 412 p.

MIRALLES Ricardo, « La diplomatie de la République Espagnole face à la non-intervention, 1936-1939. » *Guerres Mondiales et Conflits Contemporains*, n° 186, Presses Universitaires de France, 1997, pp. 51–72.

MOINE André, « Sur les passages d’armes dans les Basses-Pyrénées et les Landes en 1936 », *Cahiers d’histoire de l’institut de recherches marxistes*, n° 24, 1986, p. 120-126.

ROUSSELOT Nathan, *Les diplomates français et britanniques face à la guerre civile espagnole (1936-1939) : de la perception des violences aux interventions humanitaires*, Thèse sous la direction de Stanislas Jeannesson et José Luis Ledesma, Nantes Université et Universidad Complutense de Madrid, 1004 p.

SALMON Pierre, « Le temps des armes. La crise d’Irun au prisme des opérations douanières (guerre d’Espagne, 1936) », *Les Cahiers d’histoire des douanes et des droits indirects*, n°80, juillet 2024, p. 8-14

SALMON Pierre, *Un antifascisme de combat. Armer l’Espagne révolutionnaire – 1936-1939*, Paris, éditions du Détour, 2024, 253 p.

SALMON Pierre, “*Des armes pour l’Espagne*” : analyse d’une pratique transfrontalière en contexte d’illégalité (France, 1936-1939). Thèse sous la direction François Rouquet, Université Caen Normandie, Caen, 2021, 794 p.

SALMON Pierre, « Une impuissante “non-intervention” : les limites de la prohibition du trafic d’armes, en France, à destination de la guerre d’Espagne (1936-1939) », *Histoire@Politique*, n° 37, avril 2019, 13 p.

SALMON Pierre, « Un trafic à la frontière du légal : le transit d’armes polonaises aux républicains espagnols par le port d’Honfleur (1937-1938) », *Annales de Normandie*, 68e année, janvier 2018, p. 153-171.

SERRES Jean, *Été 1936: la guerre d’Espagne de part et d’autre de la Bidassoa*, Biarritz, Atlantica, 2006, 362 p.

E. Occupation

ALARY Éric, *Nouvelle histoire de l'occupation*, Paris, Perrin, 2019, 423 p.

ALARY Éric, *La Ligne de démarcation (1940-1944)*, Paris, Perrin, coll. Tempus, 2010, 556 p.

BARUCH Marc-Olivier, *Servir l'État français : l'administration en France de 1940 à 1944*, Paris, Fayard, 1997, 737 p.

BURIN Philippe, *La France à l'heure allemande, 1940-1944*, Paris, Seuil, 1994, 565 p.

COHEN Monique-Lise et MALO Eric, *Les camps du sud-ouest de la France (1939-1944)*, Toulouse, Editions Privat, coll. « Bibliothèque historique Privat », 1994.

FERRAND Ferrand, *Camps et lieux d'internement en région Centre : 1939-1947*, Saint-Cyr-sur-Loire, A. Sutton, 2006.

FARISY Jacques, *La ligne de démarcation dans le département de la Charente : 1940-1943*, La Crèche, France, Geste éd., 2004, 184 p.

GRENARD Fabrice, « L'ONIC entre 1940 et 1944 : transformations et redéfinition de la mission et des pouvoirs de l'institution dans un contexte de pénurie et d'occupation », dans Alain Chatriot, Edgar Leblanc et Édouard Lynch (dir.), *Organiser les marchés agricoles. Le temps des fondateurs*, Armand Colin, 2012, pp. 217-236.

HELLWINKEL Lars, « Une frontière oubliée ? La zone côtière interdite en France occupée, 1941-1944 », *Les Cahiers Sirice*, n° 22, 2019, p. 55-68.

HELLWINKEL Lars, *La base navale allemande de Brest : 1940-1944*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2022, 284 p.

HUGUEN Roger, « La stratégie du *Bomber Command* et ses applications en Bretagne (1940-1944) », dans Jacqueline Sainclivier et Christian Bougeard (dir.), *La résistance et les français. Enjeux stratégiques et environnement social*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1995, p. 41-51

KNAPP Andrew, *Les Français sous les bombes alliées, 1940-1945*, Paris, Tallandier, 2014, 592 p.

KOSCIENLNIAK Jean-Michel et SOULEAU Philippe (dir.), *Vichy en Aquitaine*, Ivry-sur-Seine, Les Editions de l'Atelier, 2011, 437 p.

LAHARIE Claude, *Petite histoire des camps d'internement français*, Morlaas, Cairn, 2020, 195 p.

MALBERG Nathalie Carré de, « Les fonctionnaires (civils) sous Vichy : essai historiographique », *Histoire@Politique*, n° 2, 2007, 12 p.

MARGAIRAZ Michel et TARTAKOWSKY Danièle (dir.), *Le syndicalisme dans la France occupée*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 512 p.

MAUX-ROBERT Marie-Antoinette, « Le commissariat à la lutte contre le chômage en zone sud », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 206, n°2, 2002, p. 121-146.

NIVET Philippe, « Les réfugiés de guerre dans la société française (1914-1946) », *Histoire, économie & société*, 23e année, n° 2, 2004, p. 247-259.

PESCHANSKI Denis, *La France des camps : l'internement : 1938-1946*, Paris, Gallimard, 2002, 456 p.

RUTKOWSKI Adam, « Le camp d'internement de Beaune-la-Rolande (Loiret) », *Le Monde Juif*, N° 106, n° 2, 1982, p. 39-74.

VION Pascal, *Le camp de Jargeau : juin 1940 - décembre 1945*, Orléans, Centre de recherche et de documentation sur les camps d'internement et la déportation juive dans le Loiret, Cercil, [s.d.], 133 p.

F. Libération

CATALA Michel (dir.), *Les poches de l'Atlantique 1944-1945 : le dernier acte de la Seconde Guerre mondiale en France*, Rennes, France, Presses Universitaires de Rennes, 2019, 323 p.

DESQUESNES Rémy, *Les poches de résistance allemandes sur le littoral français: août 1944-mai 1945*, Rennes, Ouest-France, 2017, 127 p.

SIMONNET Stéphane, *Les Poches de l'Atlantique. Janvier 1944-mai 1945. Les batailles oubliées de la Libération*, Paris, Tallandier, 2019, 317 p.

WEISS Stéphane, *Avec les combattants des fronts de l'Atlantique : poches du Médoc et de Charente-Maritime 1944-1945*, La crèche, La Geste, 2021, 335 p.

G. Épuration

BERGERE Marc et LE BIHAN Jean (dir.), *Fonctionnaires dans la tourmente: épurations administratives et transitions politiques à l'époque contemporaine*, Chêne-Bourg, Suisse, Georg éditeur : Éditions Médecine & Hygiène, 2009, 229 p.

BERGERE Marc, *L'épuration en France*, Paris, Presses Universitaires de France, 2018, 128 p.

BERGERE Marc (dir.), *L'épuration économique en France à la Libération*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, 343 p.

ROUQUET François, *Une épuration ordinaire - Petits et grands collaborateurs de l'administration française 1944-1949*, CNRS éditions, Paris, 2018, 489 p.

H. Gouvernement provisoire de la République française et IV^e République

DEFrance Corine et PFEIL Ulrich, « L'Allemagne occupée en 1946 », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 224, n° 4, 2006, p. 47-64.

VOLDMAN Danièle, *Le déminage de la France après 1945*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1998, 198 p.

VOLDMAN Danièle, *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954. Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, coll. Villes, histoire, culture, société, 1997, 487 p.

IV. Histoire économique

DESCAMPS Florence, « Les comités de réforme administrative et d'économies budgétaires, 1919-1959 : vie et mort d'une politique de gestion publique ? », dans Philippe Bezes, Florence

Descamps, Sébastien Kott, Lucile Tallineau (dir.), *L'invention de la gestion des finances publiques. Volume II: Du contrôle de la dépense à la gestion des services publics (1914-1967)*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2013, p. 201-249.

GRENARD Fabrice, LE BOT Florent et PERRIN Cédric, *Histoire économique de Vichy: l'État, les hommes, les entreprises*, Paris, France, Perrin, 2017, 440 p.

GRENARD Fabrice, « L'administration du contrôle économique en France, 1940-1950 », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, n° 57, 2010, p. 132-158.

V. Histoire maritime

BEAUGE Jean et COGAN René-Pierre, *Histoire maritime des Chargeurs réunis et de leurs filiales françaises*, Paris, France, Barré-Dayez, 1984, 542 p.

BERNERON-COUVENHES Marie-Françoise, « La croisière : du luxe au demi-luxe. Le cas des messageries maritimes (1850-1960) », *Entreprises et histoire*, n°46, 2007, pp. 34-55.

GRAS Pierre, *Le temps des ports. Déclin et renaissance des villes portuaires (1940-2010)*, Paris, Tallandier, 2010, 300 p.

MENANTEAU Loïc (dir.), *Sels et salines de l'Europe atlantique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 502 p.

MARNOT Bruno, « Le nouveau régime de croissance du commerce extérieur des ports français de la Grande Guerre aux décolonisations », *Histoire, économie & société*, n° 40, 2021, p. 101-122.

MARNOT Bruno, *Les villes portuaires maritimes en France. XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2015, 232 p.

RESCHE Antoine, *L'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord par les compagnies françaises et britanniques (1890-1940)*, thèse sous la direction de Michel Catala et Bruno Marnot, Nantes, Nantes Université, 2016, 853 p.

VI. Administration des douanes

A. Généralités

BERLIERE Jean-Marc, « Douanes et douaniers », dans BERLIERE Jean-Marc *Polices des temps noirs : France 1939-1945*, Paris Place des éditeurs, 2018, p. 249-252.

BORDAS Jean, *Les directeurs généraux des douanes: l'administration et la politique douanière, 1801-1939*, Paris, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2004, 742 p.

BOYE Michel et COUDIER Nelly, *Dictionnaire des directeurs et des directions des douanes : 1791-1945*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2002, 371 p.

CLINQUART Jean, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, Paris, France, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, 482 p.

CLINQUART Jean, *La Douane et les douaniers : de l'ancien régime au marché commun*, Paris, France, Tallandier, 1990, 300 p.

CLINQUART Jean, *L'Administration des douanes en France sous la Troisième République*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1986, 741 p.

COLLOT Nathalie, *Le personnel des douanes en France (1880-1914)*. Mémoire de maîtrise sous la direction de Dominique Barjo, Paris, Université Paris IV, 177 p.

HAMON Bruno, *La Douane des frontières de terre, il y a cent ans. Volume 1, les missions civiles et militaires des douaniers*, La Rochelle, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2009, 114 p.

LOHIER Mathurin, « *Le tiers-monde des brigades* » ? *Le douanier et son statut d'après la presse professionnelle sous la Troisième République (1870 – 1914)*, Mémoire sous la direction de Jean-Noël LUC, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris, 2014, 276 p.

POULAIN Michèle, *De la penthière aux nouvelles frontières : récits autobiographiques de douaniers, 1937-1996*, Paris, France, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2012, 713 p.

B. Douanes maritimes

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, *La Douane et la mer en 1900 : cartes postales*, Neuilly-sur-Seine, France, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 1994, 80 p.

BOYE Michel, *La Douane et la mer : la mer sous surveillance*, Catalogue d'exposition (Bordeaux, Musée National des douanes, 1994), Bordeaux, Musée National des douanes, 1994, 36 p.

BOYE Michel, *Gabelle, gabelous*, Catalogue d'exposition (Bordeaux, Musée National des douanes, 1990), Bordeaux, Musée National des douanes, 1990, 36 p.

BOYE Michel, « La ligne Brunel », *Les Cahiers d'histoire des douanes françaises*, n° 9, mars 1990, p. 77-79.

HAMON Bruno, « La Douane des ports, des côtes et des îles, il y a cent ans », dans Marguerite Figeac Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite et identités portuaires et insulaires du XVIe siècle au XXe siècle*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 359-376.

HAMON Bruno, *La Douane des ports et des côtes il y a cent ans*, La Rochelle, France, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2007, 101 p.

JOYAUX Jacques, *Autobiographie de Jacques Joyaux (1936-1976)*, La Rochelle, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2020, 133 p.

LE SUÛN Anne, « Les douaniers français et la façade atlantique (1926-1946) », dans Éric Schnakenbourg (dir.), *Rencontres et confrontations de l'antiquité au XXe siècle. La jeune recherche en Histoire à Nantes et à La Rochelle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2023, p. 151-162.

PENEAU Jacques, *Les brigades du sel*, Herbignac, autoédition, 2022, 140 p.

PENEAU Jacques, « Douanier : du sel et des hommes (1791-1946) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 62, 2017, p. 22-37.

C. Études locales

BOYE Michel, *Gabelous en Pays de Buch, 1790-1914. Bassin et océan sous surveillance (Regards sur le pays de Buch)*, Arcachon, Société historique et Archéologique d'Arcachon, 2000.

BOYE Michel, « La contrebande au temps de Ramuntcho, d'après les archives douanières », *De Bayonne à Saint Jean Pied de Port, actes du XLIII^e congrès d'études régionales de la Fédération historique du Sud-Ouest de 1991*, Fédération historique du Sud-Ouest, Bordeaux 1993, p. 215-234.

BOYE Michel, *La Douane à Bordeaux*, Bordeaux, Musée des douanes, 1983, 73 p.

BRASSAC Pierre-Jean, *Histoires de la contrebande dans les Pyrénées*, Pau, Cairn, 2022, 328 p.

CLINQUART Jean, *La direction des douanes de Valenciennes : deux siècles et demi d'histoire*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2006, 280 p.

DHUMEAU Henry, « La direction des Douanes de la Rochelle dans la guerre 1939-1945 », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 67, 2019, p. 26-51.

DHUMEAU Henry, « De l'Empire à la Restauration dans la direction des Douanes de la Rochelle », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 56, 2015, p. 4-34.

DHUMEAU Henry, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901. Analyse des sommiers des agents de bureau et des officiers des douaniers. 2e partie », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 29, 2004, p. 4-12, 24-27.

DHUMEAU Henry, « La direction des douanes de la Rochelle de 1818 à 1901. Analyse des sommiers des agents de bureau et des officiers des douaniers. 1ère partie. », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 28, 2003, p. 20-29.

DUMAS Catherine et PETIT, Gérard, *Histoire de la Douane à Angoulins-sur-Mer, 1820-1960*, Angoulins-sur-Mer, Commission histoire locale, 2015.

DUVERT Michel, « La Douane, les frontaliers, les éleveurs en Labourd (Pays Basque nord) », *Revista Internacional de los Estudios Vascos*, 2005, p. 105-169.

GILI Éric. « L’homme-frontière : Le douanier dans les montagnes des Alpes-Maritimes (1860-1980) », *Migrations Société*, vol. 140, n°2, 2012, p. 165-178.

GILI, Éric « Douane et douaniers dans le Haut Pays Niçois : 1860-1940 », *Patrimoines du Haut Pays*, n° 8, 2007, p. 54-103.

ITSWAIRE André, *Les douaniers dunkerquois 1939-1945*, Dunkerque, Société dunquerkoise d’histoire et d’archéologie, 2017.

LAOT Albert, *La direction des douanes et la ville de Nantes*, <https://histoire-de-la-douane.org/la-direction-des-douanes-et-la-ville-de-nantes/> (consulté le 21 octobre 2020).

LAOT Albert, *Contrebande et surveillance des côtes bretonnes*, Spézet (Finistère), France, Coop Breizh, 2009, 143 p.

LAOT Albert, *L’histoire de la Douane et des droits indirects en Corse de 1768 à nos jours*, Ajaccio, France, La Marge, 1987, 265 p.

LE SUÛN Anne, « Être douanier aux Sables d’Olonne dans la première moitié du XX^e siècle », *Olon*, n°266, décembre 2023, p. 18-29

LE SUÛN Anne, « La Douane en Vendée au début du XX^e siècle : organisation et lieux de vie », *Les Cahiers d’histoire des douanes et des droits indirects*, n° 75, 2e semestre 2022, p. 39-50.

LE SUÛN Anne, *L’évolution de la Douane aux frontières maritimes : le cas de la Vendée (1905-1945)*. Mémoire de Master sous la direction de Stanislas Jeannesson, Nantes, Nantes Université, 2020, 288 p.

MICHEL Philippe, « J’suis douanier », *L’ami de Rezé*, n° 88, septembre 2021, p. 31-40.

OSPITAL André, *Sur les sentiers de la Contrebande en Pays Basque : Souvenirs humoristiques*, Donostia (Espagne), Elkarlanean, 1982, 125 p.

PICARD Arnaud, « La Douane à Saint-Gilles-Croix-de-Vie », *Les Cahiers d’histoire des douanes et des droits indirects*, n° 71, 2021, p. 4-9.

PICARD Arnaud, « Les douaniers de la Baule : des pionniers tombés dans l'oubli ? », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 70, 2020, p. 24-33.

SCHNEIDER Raphaël, « Frontière, contrebande et rôle occasionnels de la Douane (XIXe-XXe siècles) », dans Gilbert Larguier (dir.) *Douanes, Etats et Frontières dans l'Est des Pyrénées de l'Antiquité à nos jours*, Perpignan, Presses universitaires de Perpignan, 2005, p. 175-186.

TRAINEAU Gérard, « L'histoire des douanes à Saint-Hilaire-de-Talmont », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 9, 2017, p. 48-56.

D. Militarisation

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, « Précis d'histoire du drapeau des bataillons des douanes », <https://histoire-de-la-douane.org/precis-dhistoire-du-drapeau-des-bataillons-des-douane>, (consulté le 20 septembre 2019).

CLINQUART Jean, « Le corps militaire des douanes », *La Vie de la Douane*, n° 199, 1985, p. I-XVI.

CLINQUART Jean, « Origine et ambiguïté de la création du corps militaire des douanes au XIX^e siècle », *Histoire économique et financière de la France. Etudes et documents*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 1997, p. 319-389.

PELERIN Claude, « L'institution de la fête nationale et la remise du drapeau aux bataillons des douanes le 14 juillet 1880 », *La Vie de la Douane*, n° 185, 1980, p. V-VIII.

SCHNEIDER Raphaël, *La Douane française au combat. De Mandrin à la Libération*, Orthez, La Gare, 2020, 592 p.

E. Personnel féminin

GIROIRE Roland, *Historique de la présence des femmes dans l'administration des douanes*, <https://histoire-de-la-douane.org/historique-de-la-presence-des-femmes-dans-ladministration-des-douanes/> (consulté le 1 mars 2021).

PICARD Arnaud, *La féminisation en douane au XIXe siècle: des avancées prudentes*, <https://histoire-de-la-douane.org/la-feminisation-en-douane-au-xixe-siecle-des-avancees-prudentes/>, (consulté le 1 mars 2021).

PICARD Arnaud, *Les dames-visiteuses... visites à corps et mesure de soutien social*, <https://histoire-de-la-douane.org/les-dames-visiteuses-visites-a-corps-et-mesure-de-soutien-social/> (consulté le 1 mars 2021).

RAUCH, Xavier, *Douanières en uniforme : des dames visiteuses aux premières femmes « agents des brigades »*, <https://histoire-de-la-douane.org/douanieres-en-uniforme-des-dames-visiteuses-aux-premieres-agents-des-brigades/> (consulté le 4 mai 2021).

F. Seconde Guerre mondiale et Libération

FRANÇOIS Rodolphe, *Du contrôle des frontières maritimes à la surveillance dans les camps d'internement du Loiret. Des douaniers détachés à Pithiviers, Beaune-la-Rolande et Jargeau*. Mémoire de maîtrise sous la direction de Michèle Zancarini-Fournel, Université Paris 8, 1998, 156 p.

GIROIRE Roland, « Les douaniers et la ligne de démarcation pendant la seconde guerre mondiale », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 66, 2019, p. 22-33.

GIROIRE Roland, « La réforme de 1946 », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 57, 2015, p. 5-54.

LEMAITRE Serge, « La Douane du Havre durant la seconde guerre mondiale », *Cahiers Havrais de Recherche Historique*, n° 79, 2021, p. 5-36

LE SUÛN Anne, « Les douaniers vendéens et la Seconde Guerre mondiale », *Olonas*, hors-série, juillet 2024, p. 78-87

LE SUÛN Anne, « Les conséquences de la conduite de la guerre sur les douaniers de la façade atlantique (1940-1945) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n°80, juillet 2024, p. 27-34.

P.P., « La Douane allemande (le *zollgrenzschutz*) en France de 1940 à 1945 », *Les Cahiers*

d'histoire des douanes et des droits indirects, n°80, juillet 2024, p. 16-26.

G. Vie quotidienne (uniformes, logements, formations, etc...)

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, « Ernest Fort, peintre de l'uniforme des douanes, 2ème partie (1852-1910) », <https://histoire-de-la-douane.org/ernest-fort-peintre-de-luniforme-des-douanes-2eme-partie-1852-1910/>, (consulté le 4 novembre 2019).

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, « La bande garance de l'uniforme des douaniers », <https://histoire-de-la-douane.org/la-bande-garance-de-luniforme-des-douaniers/> (consulté le 1er octobre 2021)

ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DE L'ADMINISTRATION DES DOUANES ET DES DROITS INDIRECTS, « 1894-2004 • La médaille d'honneur des Douanes (110ème anniversaire) », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 29, 2004, 16 p.

BATUT Bernard, *Les douaniers solidaires*, <http://www.musee-douanes.fr/expositions/130-detail/13-14-18-douaniers-dans-la-grande-guerre/43-6-apres-la-guerre.html>, (consulté le 2 octobre 2019).

CLINQUART Jean, « Les douaniers et le “mauvais air” », *Les Cahiers d'histoire des douanes françaises*, n° 2, septembre 1985, p. 29-39.

GIROIRE Roland, « Historique des logements de fonction », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 51, 2013, p. 48-61.

HOUCARDE Michel, *Aubettes, bureaux, casernes : aspects du parc immobilier de la Douane avant la réalisation du marché unique*, 1er janvier 1993, Paris, Direction générale des douanes et droits indirects, 1994

LAOT Albert, *Histoire de l'École nationale des douanes de Neuilly*, Paris, Association pour l'histoire de l'administration des douanes françaises, 1996, 189 p.

LE SUÛN Anne, « Maurice Durand et la caserne des Douanes de Croix-de-Vie », *Olonas*, n°258, décembre 2021, p. 16-19.

LEFOULON, Joséphine, *Un aspect de la vie quotidienne du douanier au XIXe siècle : Le mariage*

des agents des brigades, <https://histoire-de-la-douane.org/un-aspect-de-la-vie-quotidienne-du-douanier-au-xixe-siecle-le-mariage-des-agents-des-brigades/> (consulté le 23 janvier 2019).

LEULIER Renée, *L'hôtel des douanes : étude historique et recherches documentaires*, juillet 2020, 84 p.

LEMAITRE Serge, « La caserne des douanes du Havre à l'avant-garde du logement social », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 62, 2017, p. 42-52.

LEMAITRE Serge, « La casernes des douanes du Havre de 1847 à nos jours », *Cahiers Havrais de Recherche Historique*, n° 69, 2011, p. 155-190.

PICARD Arnaud, « La Douane à Nantes : l'Hôtel de la Douane », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 53, 2013, p. 5-21.

SARRAUTE Michel, « La masse des brigades des douanes : un aperçu historique », *Les Cahiers d'histoire des douanes et des droits indirects*, n° 22, 2020.

VII. Histoire locale

A. Bretagne

CAPDEVILA, Luc, *Les Bretons au lendemain de l'Occupation : Imaginaire et comportement d'une sortie de guerre (1944-1945)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, 456 p.

GARCIA, Gabrielle, *Resistir : = Herzel : = Résister : les républicains espagnols en Bretagne 1939-1945*, Morlaix, Skol Vreizh, 2019, 221 p.

1) Finistère

DOARE Jean-Jacques et LE BERRE Alain, *Pointe de Cornouaille, 1940-1944*, Plouhinec, AS3P, 2006, 399 p.

2) Morbihan

CALLOC'H Pol, GUEZEL Louis, LE LEUCH Michel et NABAT Grégory, *Etel 1939-1958, le difficile passage de la voile au moteur*, Etel, Association autrefois Etel & sa région, 2009, 244 p.

B. Charente-Maritime

BROTHER Éric, CHAZETTE Alain et REBERAC Fabien, *Charente-Maritime, Vendée: 1939-1945*, Chauray (Deux-Sèvres), Patrimoines & médias, 1997, 248 p.

GACHIGNARD Christiane, *La Rochelle « poche de l'Atlantique » (août 1944-mai 1945)*, Lagord (Charente-Maritime), Gotac Presse, 1994, 127 p.

HUMBERT Agnès, *Le centre de rassemblement des asilés espagnols de Montendre (août 1940-janvier 1944)*, Mémoire de recherches d'histoire contemporaine, sous la direction de M. Mougel, Bordeaux, Institut d'études politiques de Bordeaux-Talence, 1997, 179 p.

PERRUCHON Jacques, *Réfugiés espagnols en Charente-Maritime (et Deux-Sèvres), 1936-1945*, Paris, Le Croît Vif, 2000, 252 p.

C. Gironde

AGARD-LAVALLE Francine, LAVALLE Bernard et LAVALLE Christophe, « *Car ce combat est aussi le nôtre* » : *Bordeaux, les Bordelais et la guerre d'Espagne*, Pessac, Presses Universitaires de Bordeaux, 2018, 323 p.

BONIN Hubert, GUILLAUME, Sylvie et LACHAISE, Bernard (dir.), *Bordeaux et la Gironde pendant la reconstruction, 1945-1954: actes du colloque de Talence tenu du 16 au 18 novembre 1995*, Talence, Editions de la Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1997.

CANIHAC Gérard, « « Le mouvement commercial du port de Bordeaux », *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest. Sud-Ouest Européen*. Tome IV, n°3, année 1933, p. 297-372

DURAND Sébastien, « Gérer et contrôler le port de Bordeaux au début de l'Occupation (1940-1941). Tensions économiques et (en)jeu du pouvoir », *Revue historique de Bordeaux et du département de la Gironde*, vol. 22, n° 1, p. 237-251

GUILLAUME Sylvie, « Les parlementaires girondins et le port de bordeaux, 1898-1924 », *La vie littorale. Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques à Nantes en 1999*, n°124, Paris, Editions du CTHS, 2002 p. 225-238.

MOUCHEL-DIT-BINET Guy, « Le transfert des réfugiés espagnols par le port de Trompeloup pendant la guerre d'Espagne », *Les cahiers médulliens*, n° 38, 2002, p. 65-77.

RICHARD Gaëlle, *Le port de Bordeaux: au fil du temps, au fil de l'eau*, Bordeaux, Editions Sud-Ouest, 2017, 140

SOULEAU Philippe, *La ligne de démarcation en Gironde : occupation, résistance et société, 1940-1944*, Périgueux, Fanlac, 1998, 362 p.

VATICAN Agnès (dir.), *¡Libertad!: La Gironde et la guerre d'Espagne (1936-1939)*, Milano, Italie, France, Silvana editoriale, 2019, 109 p.

D. Loire-Atlantique

AUDION Ghislain, *Réfugiés espagnols en Loire-Inférieure, 1936-1945 : de la République espagnole à la Résistance*, La Crèche, Geste éditions, 2015,

BOURGEON Jean, *Vivre l'occupation : Nantes et la Loire-Inférieure : 1940-1944*, Nantes, Coiffard, 2013, 298 p.

BROUARD Emmanuel, « Le Premier Empire, âge d'or du commerce du sel à Nantes et sur la Loire », *Annales historiques de la Révolution française*, 2017, Armand Collin, p. 25-50.

CARAES Jean-François, *Le quai de la Fosse à Nantes : autopsie d'un quartier mythique*, La Crèche, la Geste, 2021, 337 p.

DE FLEURIEU Sylvain, *1939-1945. La guerre à Nantes en couleurs - Révélations historiques et photographiques sur la mobilisation, l'occupation et la Libération*, Saint-Sébastien-sur-Loire, Éditions d'Orbestier, 2022, 256 p.

EMPTOZ Gérard, « L'industrie pétrolière en Basse-Loire : création et premières étapes de la raffinerie de Donges », *Cahiers François Viète*, n°5, 2003, p. 85-94.

GUETNY Noël et BILLON Bernard, *Saint-Nazaire. La reconstruction (1945-1965)*, Le Faouët, Liv' Editions, 2018, 288 p.

MOREAU Yves, « L'imposition du sel et ses conséquences sur la vie économique et sociale guérandaise », *Les cahiers du pays de Guérande*, n° 33, p. 21-30

PATILLON Christophe, « La CGTU en Loire-Inférieure de 1922 à 1935 », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, tome 102, n° 3, p. 91-113

PILVEN LE SEVELLEC Janine et Yves, *Les délaissés de la Libération : la vie de tous les jours dans la Poche de Saint-Nazaire, août 1944-11 mai 1945*, Nantes, Ouest Éd, 1995, 167 p.

SICARD Daniel, « La reconstruction de Saint-Nazaire », dans *Mémoires de la société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, Actes du congrès de Saint-Nazaire*, Tome LXXXVII, 2009, p. 375-383.

E. Pyrénées-Atlantiques

CULOT Maurice et MESURET Geneviève (dir.), *Hendaye, Irún, Fontarabie : villes de la frontière*, Paris, Norma éditions, 1998, 399 p.

LARRONDE Jean-Claude, « L'accueil des réfugiés basques sur le sol français et particulièrement en Pays basque continental (1936-1940) », *Hermes pentsamendu eta historia aldizkaria = revista de pensamiento e historia*, n°52, 2016, p. 38-44.

MARQUES Stéphane, « Le contrôle de la frontière pyrénéenne pendant la Seconde Guerre mondiale », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 39, janvier 2014, p. 129-140.

NATIVITE Jean-François, « Violence d'Etat et tensions conjecturelles : l'exemple de la gendarmerie dans les Basses-Pyrénées (1940-1944) », *Vichy en Aquitaine*, Ivry-sur-Seine, Les Editions de l'Atelier, 2011, p. 250-258.

NAVARD Christophe, « Hendaye et ses voisines espagnoles : (1945 – années soixante) proximité géographique pour relations sporadiques », *Lapurdum*, n° 3, 1998, p. 299-312.

POULLENOT Louis, *Basses-Pyrénées, Occupation, Libération : 1940-1945*, Biarritz, France, J&D éditions, 1995, 366 p.

SALLABERRY Francis, *Quand Hitler bétonnait la côte basque*, Bayonne, France, Harriet, 1988, 157 p.

F. Vendée

ALBERT Marie-Claude, « La Vendée, un département refuge pour les enfants de 1939 à 1945 », *Recherches vendéennes*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2004, vol.11, p. 87-102.

BARRAUD Patrice, *Images de guerre aux Sables d'Olonne. : les années quarante de l'Occupation à la Reconstruction*, Barraud Patrice, 2015.

DUBOIS Christophe, *Les réfugiés des Ardennes en Vendée, 1940 histoire et mémoire*, La Roche-sur-Yon, Éditions du CVRH, 2020, 226 p.

HELLO Yves, *Vichy, collaboration, épuration en Vendée*, La Crèche, Gestes éditions, 2015, 376 p.

NOCQUET Gérard, « La Vendée de l'Occupation à la Libération », *Recherches Vendéennes*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 1996, vol.3, p. 15-122.

OLONA *Les Sables d'Olonne sous-l'occupation (1940-1944)*, Les Sables d'Olonne, Olona, 2017, Hors-Série, 104 p.

PERRUCHON Jacques, *Camps d'internement en Poitou-Charentes et Vendée : 1939-1948*, Paris, le Croît vif, 2003, 183 p.

RENAUD Louis et RENAUD-BOURASSEAU Madeleine, *Les Vendéens à l'heure allemande 1939-1945*, La Crèche, Geste, 2022, 352 p.

ULRICH Michel, *Le sauvetage en mer à Noirmoutier. 150 ans de bravoure et d'engagement*, La Roche-sur-Yon, Centre Vendéen de Recherches Historiques, 2022, 313 p.

Annexes

documentaires

ANNEXE n° 1 : Glossaire.....	583
ANNEXE n° 2 : Notices biographiques.....	585
ANNEXE n° 3 : Notices biographiques des directeurs régionaux.....	592
ANNEXE n° 4 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (1926-1946).....	603
ANNEXE n° 5 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – octobre 1926).....	604
ANNEXE n° 6 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – mars 1934).....	605
ANNEXE n° 7 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (1946).....	606
ANNEXE n° 8 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (1926-1946).....	607
ANNEXE n° 9 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – octobre 1926).....	608
ANNEXE n° 10 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (janvier – mars 1934).....	609
ANNEXE n° 11 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (1946).....	610
ANNEXE n° 12 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.).....	611
ANNEXE n° 13 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.).....	612

ANNEXE n° 14 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.) 613

ANNEXE n° 15 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.) 614

ANNEXE n° 16 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.) 615

ANNEXE n° 17 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.) 616

ANNEXE n° 18 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur profession avant leur service militaire (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.) 617

ANNEXE n° 19 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur profession avant leur service militaire (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.) 618

ANNEXE n° 20 : Note sur la fidélité au devoir adressée à tous les agents des douanes par le directeur général, 31 mars 1938 (AD44, 207 W 53, registres d'événements des brigades de Paimboeuf et Pornic).....	619
ANNEXE n° 21 : Chanson sur la guerre d'Espagne rédigée par un douanier du sud de la France (<i>Actualité douanière</i> , 5 avril 1938, n° 54, p. 241-242).	622
ANNEXE n° 22 : Appel à la solidarité avec le peuple espagnol par le SNDA (<i>L'Action douanière</i> , n°15, 10 août 1936, p. 1).	625
ANNEXE n° 23 : Appel à la solidarité du SNDC en faveur des douaniers espagnols évacués en France (<i>L'Action douanière</i> , n°228, 5 juillet 1939, p. 2).	626
ANNEXE n° 24 : Corrigé d'un sujet proposé au concours pour le grade de lieutenant, non daté (SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement). 628	
ANNEXE n° 25 : Classement et attribution des logements de la caserne des Sables d'Olonne, 23 janvier 1934 (Archives André Lucot).	630
ANNEXE n° 26 : Plan d'ensemble de la caserne de Nantes, non daté (AD44, 5 P 201 : Patrimoine immobilier et équipement).....	632
ANNEXE n° 27 : Poste des douaniers sur le quai du port de Tréboul (Douarnenez, Finistère), (<i>L'Illustration</i> , 1927).....	633
ANNEXE n° 28 : Plan du rez-de-chaussée de la caserne des Sables d'Olonne, (Archives André Lucot)	634
ANNEXE n° 29 : Cartographie des lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade atlantique entre 1926 et 1946. (Musée national des douanes, France ; SAEF).....	635
ANNEXE n° 30 : Exemples de sujets présentés aux femmes lors des examens pratiques pour les différents grades de l'administration des douanes.....	636
ANNEXE n° 31 : Carte de la penhière de la direction de Bordeaux, (Musée national des douanes, France, MND 2002.0.1)	638

ANNEXE n° 32 : Carte de la penthière de Saint-Nazaire, (Musée national des douanes, France, MND 999.34.2)	639
ANNEXE n° 33 : Exemples d'ordres de service inscrits dans les registres et rapports de travail des brigades	640
ANNEXE n° 34 : Contrôle du sel sur la façade atlantique	642
ANNEXE n° 35 : Copie de l'ordre du jour de l'assemblée générale du Syndicat des Marais de La Gâchère, adressée au directeur des douanes à Nantes (<i>La Vendée Républicaine</i> , 13 novembre 1926, n° 2221, p. 1).....	644
ANNEXE n° 36 : Plan du pesoir du Pouliguen, 6 mars 1933 (Archives départementales de la Loire-Atlantique, 5 P 203)	646
ANNEXE n° 37 : Lettre de l'agence de voyage irlandaise « Thos, Cook & Son, Ltd » à l'inspecteur des douanes à Pauillac, 24 septembre 1924 (Musée national des douanes, France, 2 B 23).....	647
ANNEXE n° 38 : Conseils dispensés dans <i>Les lectures du douanier</i> (1938) sur les rapports avec les voyageurs.....	648
ANNEXE n° 39 : Articles sur les services d'escorte des paquebots dans les colonnes de <i>L'Activité Girondine</i>	651
ANNEXE n° 40 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1926 (Musée national des douanes, France ; SAEF).....	658
ANNEXE n° 41 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1934 (Musée national des douanes, France ; SAEF).....	659
ANNEXE n° 42 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1946 (Musée national des douanes, France ; SAEF).....	660

ANNEXE n° 43 : Salle de visite de la Douane espagnole en gare d'Hendaye en 1950 (Archives de la SNCF, media0068/0069)	661
ANNEXE n° 44 : Bayonne - Biarritz - Anglet, Répertoire des aérodromes douaniers en France 1935 - 1936, Fédération aéronautique de France (© Vital ferry, www.anciens-aerodromes.com)	662
ANNEXE n° 45 : Copie du rapport du brigadier Pourtau sur l'arrestation de trois marins espagnols armés (SAEF, B-0048420/1, médaille d'honneur des douanes).	663
ANNEXE n° 46 : Instruction pour les soins à donner aux noyés, imprimée par la société centrale de sauvetage aux naufragés (Musée national des douanes, France, 1 M 87)	665
ANNEXE n° 47 : Article sur l'incendie des entrepôts bananiers Lesage à Nantes, <i>Le Phare de la Loire</i> , 14 avril 1934, p. 3.....	666
ANNEXE n° 48 : Photographies sur le patrimoine douanier publiées dans la journal corporatiste <i>L'Essor</i>	667
ANNEXE n° 49 : Article sur l'état de la caserne de Bassens dans <i>L'Activité Girondine</i> , n°5, 1 ^{er} novembre 1935.....	670
ANNEXE n° 50 : Plans de la construction de la caserne de Bassens, 1920 (Musée national des douanes France, 1 D 38).....	672
ANNEXE n° 51 : Emplacement de l'ancienne caserne des douanes de Croix-de-Vie. (Archives départementales de la Vendée, (Fi)-1 O 256-4).	674
ANNEXE n° 52 : Plan de la nouvelle caserne des douanes de Croix-de-Vie. (Archives départementales de la Vendée, (Fi)-1 O 894-6).	675
ANNEXE n° 53 : Extraits des faits de contrebande réalisés par des automobiles repris dans <i>Les Annales des douanes</i>	676
ANNEXE n° 54 : Carte de penthière de la brigade mobile de Pauillac (© Musée national des douanes, France, 999.17.6).....	678
ANNEXE n° 55 : Exemples des premiers titres de la presse corporative des sections locales du syndicat national des agents du service actif, dans les années 1920 (© BNF).....	679

ANNEXE n° 56 : Profession de foi de Georges Pé, vérificateur principal à Bordeaux, candidats S.F.I.O de la 4 ^e circonscription de Bordeaux pour les élections législatives du 26 avril 1936	681
ANNEXE n° 57 : Motion adoptée par le syndicat national des douanes actives après la signature du pacte germano-soviétique (<i>Le Midi Socialiste</i> , 2 septembre 1939, p. 6).....	686
ANNEXE n° 58 : Résolution adoptée par le syndicat national des douanes actives après la signature du pacte germano-soviétique (<i>Le Petit Marseillais</i> , 16 octobre 1939, p. 2).....	687
ANNEXE n° 59 : Extraits d'articles sur les sanctions administratives après la journée du 12 février 1934 (L'Action douanière, n°7, 25 avril 1934 et n°8, 10 mai 1934, CGT – Douanes)	689
ANNEXE n° 60 : Arrivée du paquebot espagnol <i>Habana</i> dans le port de La Pallice le 7 mai 1937 (<i>Archives départementales de la Charente-Maritime</i> , 334 J 4).	690
ANNEXE n° 61 : Dans les locaux de la Douane à Bordeaux, les ouvriers ouvrent des caisses afin de saler les denrées qui seront embarqué ensuite sur les bateaux pour l'Espagne, en solidarité avec le peuple espagnol. (<i>Journal l'Humanité</i> , <i>Archives départementales de la Seine-Saint-Denis</i> , 83FI/6 22).	691
ANNEXE n° 62 : Article de presse sur la prise de parole du député des Basses-Pyrénées René Delzangles à la tribune de la Chambre (<i>Gazette de Biarritz-Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz</i> , 9 décembre 1936, p. 1 et 4).	692
ANNEXE n° 63 : Compte-rendu de la réunion organisée par le sous-secrétaire d'État aux Finances, Max Hymans avec le directeur général des douanes et plusieurs directeurs régionaux (Musée national des douanes, France, fonds Jean Clinquart, 11 R 340).....	697
ANNEXE n° 64 : Caricature allemande sur les accords franco-soviétiques (<i>Kladderadatsch</i> , 8 novembre 1936, n° 45, p. 1).	699
ANNEXE n° 65 : Composition du corps militaire en 1939, selon le décret du 23 novembre 1930 (dans Jean Clinquart, <i>L'administration des douanes en France de 1914 à 1940</i> , Paris, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 397)	700

- ANNEXE n° 66 : Copie de la lettre envoyée au directeur général par les agents spécialisés de Bordeaux en retraite, 19 septembre 1941. (SAEF, B-0060438 : douaniers retrait du littoral et armement, 1941-1942). 701
- ANNEXE n° 67 : Cartes postales allemandes représentant le service des douanes (*Zollgrenzschutz*) sur le littoral français occupé..... 703
- ANNEXE n° 68 : Copie d'une lettre du commissaire de la république à Bordeaux au directeur régional des douanes, faisant l'objet d'une enquête d'épuration administrative, 2 mars 1945 (SAEF, B-0053040) 704
- ANNEXE n° 69 : Listes des douaniers de la direction de Nantes ayant pris une part active et directe dans la résistance, 1945 (AD44, 1690 W 4)..... 705
- ANNEXE n° 70 : Listes des douaniers de la façade atlantique qui ont reçu, à titre exceptionnel, la médaille d'honneur des douanes pour leur action dans la résistance ou lors des combats de la Libération (arrêté ministériel du 19 janvier 1946, Musée national des douanes, France, 8 B 10) 707
- ANNEXE n° 71 : Vue aérienne du port de Saint-Nazaire, 14 août 1946. (<https://remonterletemps.ign.fr/>). La petite caserne apparaît en bas à gauche de l'image. 708
- ANNEXE n° 72 : Plan de la cité des douanes de Kermelo, Lorient (© Archives Lorient) ... 709

ANNEXE n° 1 : Glossaire

ACQUIT A CAUTION : Pièce permettant la libre circulation des marchandises soumises à l'impôt indirect sans l'avoir acquitté.

ADMISSION TEMPORAIRE : Régime douanier permettant l'importation en suspension des droits et taxes de marchandises en l'état ou destinées à subir une transformation.

AVITAILLEMENT : Approvisionnement d'un navire ou d'un aéronef en produits pétroliers pouvant être exonéré de droits de douanes et de taxes intérieures.

COMMISSION D'EMPLOI : Titre d'attribution d'une fonction par une administration. Depuis l'Ancien Régime, les douaniers doivent en être porteurs en permanence pour justifier de leur fonction. L'attribution d'une commission d'emploi est conditionnée à la prestation de serment devant un juge.

CONGÉ : Acte écrit délivré par une administration pour le transport d'une marchandise soumise à un droit de circulation.

ÉCOR : Dénombrement de colis ou de marchandises à l'embarquement ou au débarquement de navires.

ESCOUADE : Terme douanier désignant l'équipe et son chef, chargée d'une mission ponctuelle de surveillance mobile ou en poste frontière.

FRANCISATION : Acte donnant la nationalité française à un navire.

GABELLE : Impôt indirect frappant les marchandises. La plus connue est certainement le sel qui constituait durant l'Ancien Régime une part très importante des revenus de l'État. Cet impôt spécifique disparaît à la suite de l'application de la loi du 31 décembre 1945.

JAUGE : Volume d'un navire. Cette dernière est calculée par le service des douanes depuis sa création en 1791.

LIGNE BRUNEL : Matériel de sauvetage inventé dans les années 1860 par Joseph Brunel, lieutenant des douanes. En juillet 1874, il en cède le brevet à l'État qui prescrit son emploi dans les ports français. L'appareil se compose d'un flotteur, en forme de bobine, sur lequel s'enroule une ligne se terminant par un grappin, et s'accroche à la ceinture du douanier.

MANIFESTE : Liste sommaire des marchandises à bord d'un navire.

PACOTILLE : Acte de petite contrebande exercé par les personnes frontalières, des femmes et des enfants principalement (appelés pacotilleurs). Ce terme est utilisé dans l'administration des douanes depuis le XIX^e siècle, au moment où il acquiert un caractère péjoratif.

PASSAVANT : Permis de circulation des marchandises délivré par l'administration.

PENTHIÈRE : L'origine du terme « penthière » est inconnu. Il existe depuis l'ancien régime et a été utilisé jusque dans les années 1970. Il peut se définir comme une zone de compétence d'une brigade des douanes. Chaque brigade doit établir la carte de sa penthière, dont la qualité et l'exactitude sont très variables.

RAYON DES DOUANES : Le rayon comprend toute la zone qui s'étend jusqu'à deux myriamètres, c'est-à-dire jusqu'à 20 kilomètres de la frontière. Depuis 1916, cette zone peut s'étendre jusqu'à 25 kilomètres suivant la topographie.

ANNEXE n° 2 : Notices biographiques

BRUNEL Joseph, Jean-Baptiste, Alfred

Joseph Brunel est né le 19 juin 1830 à Puys (Seine-Maritime) dans une famille de douaniers. Il suit la tradition familiale et entre dans l'Administration, où il s'illustre très rapidement par des sauvetages au Tréport. Après son mariage en 1858, il est nommé brigadier et affecté au Havre. Dans cette localité, Joseph Brunel réalise deux nouveaux sauvetage en 1859, qui sont récompensés par une médaille d'honneur. Au milieu des années 1860, il accède au grade de lieutenant et rejoint la brigade de Dieppe. Alors que les inventeurs mettent au point des engins de sauvetage, le douanier décide lui aussi de fabriquer son propre appareil. Il crée une ligne destinée secourir des personnes tombées à l'eau, qu'il baptiste « La Dieppoise Universelle. » Elle prend ensuite le nom de « Ligne Brunel. » En 1874, il abandonne à l'Etat le droit de faire usage de l'engin et est remercié par le ministre de la Marine. Dans les années qui suivent il reçoit de nombreuses décorations et distinctions, dont la légion d'honneur en 1900. Joseph Brunel s'éteint à Paris le 26 octobre 1900.

CHOCARNE Pierre, Marie, Philippe

Pierre Chocarne voit le jour à Bordeaux, le 27 août 1868. Après une licence en droit, il intègre l'administration préfectorale comme chef du cabinet du préfet de la Sarthe en novembre 1893, puis celle de l'Aube, en janvier 1896. Il est successivement sous-préfet de Briey (23 mai 1896), de Lure (7 janvier 1906) et de Bayonne (13 janvier 1908). Le 25 novembre 1911, il est nommé préfet des Pyrénées-Orientales, puis de l'Aude (16 juillet 1912) et de l'Aisne (13 août 1918). Après l'armistice, il entre au ministère des Régions libérées comme contrôleur général des services de reconstruction. En juin 1919, il est promu directeur de ces mêmes services. Le 24 avril 1924, il est admis à faire valoir ses droits à la retraite après la suppression de la direction des Dommages de guerre. Lors du cabinet de Paul Painlevé, Pierre Chocarne est appelé à diriger les services de la présidence du Conseil. Le 2 novembre 1925, il est à la fois nommé préfet honoraire et directeur honoraire au ministère des Régions libérées et directeur général des douanes. Durant cette période, il s'efforce d'améliorer le sort du personnel (hausse de la rémunération, travaux de réfection, etc.) et est chargé d'appliquer les réformes préparées dans le cadre des commissions Marin. Un décret du 17 décembre 1929 annonce que Pierre Chocarne cesse ses fonctions de directeur, sur sa demande, et est nommé directeur général honoraire. À

son départ, il est promu, commandeur de la Légion d'honneur (février 1930). En mars 1938, il est nommé conseiller du Commerce de la France. Il s'éteint le 19 juin 1953¹.

CHAUDUN Pierre, André, Marie.

Pierre Chaudun est le 3 juillet 1885 à Montdidier (Somme), d'un père employé de l'Enregistrement. Après avoir suivi des études juridiques, il devient docteur en droit puis exerce son service militaire. Le 29 avril 1908, après sa réussite au concours d'entrée, il débute dans la magistrature en qualité d'attaché au parquet de Lille. L'année suivante, il est attaché titulaire au ministère de la Justice. En octobre 1912, il est nommé juge civil au tribunal de Clément, puis à celui de Rambouillet, en août 1913. Mobilisé durant la Grande Guerre, il est affecté à Alger et est chargé de l'intendance d'un régiment. En juillet 1919, il est appelé par le ministre du Commerce, Étienne Clémentel pour exercer les fonctions de chef adjoint de son cabinet. À la suite du départ de ce dernier, Pierre Chaudun est promu magistrat détaché à la Chancellerie et reçoit, le 20 avril 1920, la charge d'agent représentant du gouvernement français près le tribunal arbitral mixte. Au sein de cet organisme, il est amené à traiter les litiges créés par le traité de Versailles. En juin 1924, Étienne Clémentel, devenu ministre des Finances, lui confie les fonctions de chef de cabinet. Au mois d'octobre, il devient directeur du personnel, du matériel et de l'ordonnancement au sein de ce ministère. En janvier 1926, il est nommé conseiller d'État en service extraordinaire. Le 17 décembre 1929, il est nommé directeur général des douanes, en remplacement de Philippe Chocarne démissionnaire. Il prend ses fonctions le 1^{er} février 1930. Jusqu'à son départ en novembre 1936, son directorat est marqué par les relations tumultueuses qu'il entretient avec le syndicat douanier majoritaire, le SNDA. Son affectation comme directeur général de la Banque de Madagascar, est alors célébrée par les militants. En 1940, la banque suit le gouvernement de Vichy à Bordeaux. Pierre Chadun organise alors l'évacuation des titres qui étaient déposés, dans sa voiture personnelle vers une succursale qu'il avait ouverte à Marseille. Il décède à Paris, le 23 octobre 1955².

CUSIN Gaston.

Né le 15 juin 1903 à Annecy, Gaston Cusin est issu d'une famille de douaniers. Son père et son oncle furent très actif dans les Amicales et au premier syndicat des douanes. Après

¹ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, op. cit., p. 400.

² *Id.*

des études secondaires, Gaston Cusin accède en 1921, par concours, au grade de contrôleur adjoint. Il exerce tour à tour ses fonctions à Modane (Savoie), Mulhouse (Haut-Rhin) puis Paris et est également très actif dans la CGT. Alors qu'il se trouve en poste dans le Sud-Est, le douanier est très impressionné par les récits de la résistance passive des cheminots italiens pendant la marche sur Rome entre le 27 et le 29 octobre 1922. S'inspirant de ce modèle, il participe à l'organisation de la grève du zèle dans le service sédentaire en 1926. Dans les années 1920, Gaston Cusin participe, comme représentant syndical, aux travaux préparatoires de la commission Martin puis à des projets de réformes de l'administration des douanes à partir de 1930. En mai 1936, il participe au gouvernement du Front Populaire en qualité de chef adjoint du cabinet du sous-secrétaire d'État aux travaux publics. L'ancien douanier devient rapidement sous-chef de cabinet du ministre des finances, Vincent Auriol. Les événements d'Espagne le transforment en contrebandier « pour raison d'État³ ». Il est désigné délégué pour les relations interministérielles avec la République espagnole par Léon Blum. Gaston Cusin devient alors le responsable officieux de la « non-intervention relâchée » auprès du gouvernement français.

Mobilisé le 21 août 1939, Gaston Cusin est affecté, sur sa demande, au 150^e Régiment d'infanterie puis à l'État-major de la 4^e armée. Le 2 avril 1940, il est nommé chef du service du blocus sous le gouvernement de Paul Reynaud. Le nouveau régime du Maréchal Pétain le rétrograde aux fonctions de contrôleur financier à l'office de navigation. Il entre rapidement en contact avec les mouvements de résistance de Libération-Nord. En juillet 1942, il est chargé de coordonner les régionaux de l'Économie nationale dans la zone sud. Dans sa nouvelle affectation, il se repose sur un solide réseau de douaniers résistants, anciens syndicalistes, et créer de renseignement et d'aide à la Résistance. Dès le 3 octobre 1943, le Général de Gaulle le nomme commissaire régional de la République. Il devient ensuite délégué du GPRF à Libération du Sud-Ouest en août 1944. Après la Libération, Gaston Cusin exerce les fonctions de haut fonctionnaire. Il s'éteint à Paris le 17 octobre 1993.

CLINQUART Jean

Ancien directeur inter-régional des douanes, Jean Clinquart est aussi officier de la légion d'honneur, officier de l'ordre national du Mérite, commandeur de l'ordre des Palmes académiques et chevalier des Arts et des Lettres. Il est membre fondateur du Syndicat National

³ Le Maitron, fiche notice de Gaston Cusin, <https://maitron.fr/spip.php?article21233>

des Cadres des Douanes et l'Association pour l'Histoire des Douanes Françaises. En 1977, ce douanier entame la rédaction d'un ouvrage sur la création de la régie nationale. Jusqu'en 1986, il poursuit ce travail en publiant quatre autres tomes consacrés à l'histoire de cette administration. En 2000, il achève ce projet et signe le sixième tome de cette monumentale histoire de la Douane française ; *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*. Jean Clinquart rédige aussi de nombreux articles, participe à des colloques et publie d'autres ouvrages. Parmi ceux-ci, il réalise chez Tallandier une analyse minutieuse de l'histoire de l'administration de ses origines au marché commun ; *La Douane et les douaniers, de l'Ancien Régime au marché*. Jean Clinquart s'éteint à Valenciennes le 16 juin 2010, dans sa 88^e année. En son honneur, l'association qu'il a cofondé, l'AHAD, crée un prix Jean Clinquart destiné à susciter, encourager et promouvoir les travaux de recherche et de réflexion à caractère historique, « qui contribuent à faire progresser les connaissances du passé de l'administration des Douanes. »

GUILBAUD Élie, Joseph.

Élie Guilbaud naît le 8 février 1897 à Arthon-en-Retz (Loire-Inférieure), dans une famille de cultivateurs. Il semble exercer cette profession avec son service militaire, qu'il réalise durant la Première Guerre mondiale. À la suite de sa Libération puis de son mariage en 1920, il postule dans l'administration des douanes. En juin 1924, il est affecté à la brigade de Messincourt (Ardennes). Il exerce ses fonctions dans divers postes de l'Est de la France jusqu'à la fin des années 1929. En juillet 1929, il obtient sa mutation dans son département d'origine comme sous-brigadier à Guérande. En 1931, Élie Guilbaud succède à Jean Métayer comme secrétaire général du SNDA et obtient alors une autorisation de détachement de l'administration. Dans les années 1930, il préside également la société de secours mutuels du syndicat, la Mutuelle centrale. En 1936, après la réunification des syndicats de la Fédération autonome avec la Fédération générale des fonctionnaires CGT, il est élu secrétaire général-adjoint de cette dernière. En août 1939, il démissionne du bureau de la Fédération générale des fonctionnaires après la signature du Pacte germano-soviétique. Il revient toutefois sur sa décision lorsque les responsables fédéraux émettent des réserves sur l'exclusion des communistes. Durant la Seconde Guerre mondiale, toujours rattaché à la direction des douanes de Nantes, il intègre le service du contrôle économique afin de lutter contre le marché noir dans le département. À la Libération, l'ancien douanier retrouve son poste de secrétaire général et participe à l'édition de la revue professionnelle *L'Actualité douanière*. En 1948, il est décoré de

la médaille d'honneur des douanes. Entre 1948 et 1951, il est élu à la commission administrative de la CGT. En 1954, Élie Guilbaud co-organise une grève du zèle chez les douaniers, qui dure 25 jours. Il s'éteint le 16 décembre 1959 dans la commune d'Arthon-en-Retz (Loire-Atlantique)⁴.

HYON Louis, Émile, Florent.

Louis Hyon naît à Fumay (Ardennes), le 21 octobre 1879, d'un père maçon. Il intègre l'administration des douanes en qualité de surnuméraire à Charleville en mai 1899. Il interrompt son service le 1er novembre 1900, pour répondre à l'appel sous les drapeaux. À l'issue de cette période, il est nommé commis au Havre en novembre 1903. Jusqu'en 1918, il exerce ses fonctions dans les services extérieurs au sein des directions de Lille, Valenciennes et Charleville. Il est reçu premier au concours d'inspecteur de 1917 et rejoint la circonscription de Paris en cette qualité en janvier 1918. Dès le mois d'octobre, il intègre les services de la direction générale d'abord comme rédacteur, puis sous-chef de bureau et enfin chef de bureau. Entre 1930 et 1932, il est chargé de mission auprès du ministère des Finances de Roumanie. En octobre 1935, il devient administrateur et participe notamment aux négociations conduisant au retour de la Sarre dans le territoire allemand (accord du 11 février 1936). Par décret daté du 14 novembre 1936, Louis Hyon est nommé directeur général des douanes en remplacement de Pierre Chaudun. Un second décret fait également de lui le président du conseil d'administration et directeur général de la Banque de Madagascar. Sa nomination à la tête de l'administration des douanes aurait été motivée par le souci du ministre des Finances, Vincent Auriol, de choisir un homme ayant à la fois sa confiance et celle de ses services. Il obtient en effet le soutien des syndicats douaniers, dont celui du SNDA qui avait rompu ses relations avec son prédécesseur. Son directorat est marqué par la contribution l'administration des douanes dans la politique officieuse d'aide aux républicains espagnols, l'ouverture de l'école d'application de Montbéliard et important projet de réforme des services douaniers. Le 21 novembre 1938, Louis Hyon quitte son poste de directeur général et est nommé membre du comité de réorganisation administrative récemment créé. Il est promu directeur général des douanes honoraire le 21 octobre 1938. Il s'éteint à Paris, le 23 décembre 1976⁵.

⁴ AD 44, 192 W 109 : Détachement du personnel auprès d'autres services de l'administration : notes de service, correspondance (1940 - 1943). Musée national des douanes, France, 8 B 19 : : Sommier des agents décorés de la médaille douanière. (1894-1954) – Nantes. Notice le maitron d'Élie Guilbaud, par Jeanne Siwek-Pouydesseau, version mise en ligne le 1er juillet 2010, <https://maitron.fr/spip.php?article88341>.

⁵ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940...*, *op. cit.*, p. 402.

LEROI Jules, Auguste, Jean.

Jules Leroi naît le 8 juin 1893. Il exerce son service militaire durant la Première Guerre mondiale en août 1914 et septembre 1917, période durant laquelle il fut grand blessé. En octobre 1917, il devient rédacteur stagiaire à l'administration centrale des Finances. Entre 1918 et 1937, il exerce divers postes au sein de cette institution, avant d'être désigné directeur de la Dette inscrite le 10 novembre 1937. À cette même date, il est également détaché en qualité de secrétaire général de la Loterie Nationale. Par décret du 21 novembre 1938, il est appelé à succéder à Louis Hyon à la tête de la direction générale des douanes, fonction qu'il occupe jusqu'au 10 juillet 1942. Jules Leroi est nommé directeur du personnel, du matériel et du contentieux du ministère des Finances (10 juillet 1942 – 23 octobre 1944). Le 23 octobre 1944, il est promu directeur général honoraire des douanes. En novembre 1944, il devient receveur central des Finances de la Seine. Il décède le 7 octobre 1958.

PALLAIN Georges.

Georges Pallain est né le 20 mars 1847 à Liancourt (Oise). Après des études de droit, il s'engage en politique aux côtés d'Ernest Picard, opposant à l'Empire, dont il devient le secrétaire. De juin 1871 à décembre 1872, il occupe les fonctions de sous-préfet de Sceaux, avant de devenir chef de cabinet du Ministre des Finances, Léon Say jusqu'en mai 1873. Il accède ensuite à la fonction de trésorier payeur de la Haute-Marne, jusqu'en septembre 1873. De 1876 à 1877, Georges Pallain, il est nommé un poste de sous-directeur du Personnel, au sein du Ministère des Finances. En 1877, il demande sa démission et ne sera réintégré à l'Administration qu'après l'échec politique de Mac-Mahon. De 1878 à 1885, il occupe plusieurs postes au sein du même ministère. Le 22 avril 1885, il est nommé direction général des Douanes. Le 31 janvier 1898, il quitte ses fonctions pour prendre la direction de la Banque de France. Il décède le 12 mai 1923 à Paris.

Il est l'auteur de nombreux ouvrages portant sur le corps législatif ou le Trésor public. Il écrivit deux livres sur Talleyrand (*Edition de la correspondance inédite de Talleyrand*, Paris, 1885 et *Correspondance de Talleyrand sous le Directoire*, Paris, 1890). En 1895, il publie un *Traité des Douanes françaises*, en trois volumes, qui fut réédité en 1913.

ROUX Jean-Baptiste Joseph.

Jean-Baptiste Roux est né à Thoranne-Haute (Basses-Alpes), le 19 décembre 1823. Selon les informations recueillies par Jean Clinquart⁶, il aurait commencé sa carrière dans l'Administration, en 1844, en tant que surnuméraire et aurait, par la suite, été détaché à la direction générale. Il demande son transfert dans le service des brigades pour le grade de lieutenant. En 1870, il conduit à Paris une compagnie de douaniers. Après la guerre, il est de nouveau affecté dans la direction de Perpignan. Il est mis en retraite en 1872. Il garde contact avec la Douane et fonde en 1873, *La Douane Militaire*. Après l'échec de cette publication, il se tourne vers la politique locale et devient maire de Saint-Genis. En 1881, il fonde une nouvelle publication intitulée, *La Douane*, qui paraît jusqu'en 1898. Il décède le 8 décembre 1914. Durant sa vie, il a publié de nombreux ouvrages et articles sur la Douane. La publication la plus connue est son *Manuel des brigades*, qui fut réédité par deux fois en dix ans.

⁶ Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France sous la troisième, op. cit.*, p 696.

ANNEXE n° 3 : Notices biographiques des directeurs régionaux

DIRECTION DE BRESTPARIS Edgar, Arthur (16 juillet 1924 – 30 novembre 1930).

Edgard Paris naît le 9 septembre 1873 à Etaples (Pas-de-Calais), d'un père employé des chemins de fer. Alors aux études, il intègre l'administration des douanes comme surnuméraire à Boulogne en juin 1892. En 1894, il interrompt son service pour répondre à l'appel sous les drapeaux. Entre 1892 et 1922, sa carrière est marquée par une importante mobilité entre le Nord-Est, l'Est de la France et la capitale. En janvier 1922, il est nommé sous-directeur des douanes à Bordeaux puis directeur à Brest (juillet 1924 – novembre 1930). Il est promu chevalier de la Légion d'honneur en janvier 1926. Sa carrière s'achève à Sète, où il occupe le poste de receveur principal. Il fait valoir ses droits à la retraite en juin 1934, après avoir obtenu le grade de directeur honoraire. Il s'éteint le 10 mai 1957 à Monaco.

JOURDAIN Henri, Victor, Eugène (3 décembre 1930 – 30 septembre 1937).

Henri Jourdain naît le 17 février 1876 à Givet (Ardennes), d'un père douanier (service sédentaire) et d'une mère commerçante. Il intègre l'administration des douanes comme surnuméraire à Rouen en août 1894. Il exerce ensuite les fonctions de commis à Honfleur puis à Paris. Son service est interrompu le 1^{er} novembre 1897 pour répondre à l'appel sous les drapeaux. Il réintègre l'administration en 1898, comme à Paris puis à la direction régionale. Il travaille ensuite dans l'Est de la France, avant sa nomination comme directeur à Brest en décembre 1930. Il est promu chevalier puis officier de la Légion d'honneur. Henri Jourdain quitte ses fonctions dans l'administration et est nommé directeur honoraire en octobre 1937. Il meurt en avril 1937 à Saint-Mandé (Val-de-Marne).

ROUGELOT [de LIONCOURT] Jean, Marie, Léon, Alain (1^{er} novembre 1937 – 17 décembre 1937).

Jean Rougelot [de Lioncourt] naît le 78 février 1884 à Saint-Malo (Ille-et-Vilaine), dans une famille de douanier (grand-père, père, frère, neveux, etc.). Après son service militaire, il intègre l'administration comme surnuméraire à Saint-Malo en janvier 1905. Entre 1908 et 1910,

il exerce dans le Nord puis en Bretagne. Sa carrière se poursuit dans les bureaux de la direction générale puis dans celle du Havre. En novembre 1937, il est nommé directeur à Brest. Il n'occupe ce poste qu'un mois avant de diriger la circonscription du Havre, jusqu'à sa mise à la retraite en mars 1944. Il décède le 5 mars 1952 à Saint-Servan-sur-Mer (Ille-et-Vilaine).

HAMON Hilaire, Pierre (1^{er} janvier 1938 – 18 novembre 1939).

Hilaire Hamon naît le 17 juin 1882 à Paramé (Ille-et-Vilaine), d'un père brigadier des douanes. Titulaire d'un baccalauréat, il intègre l'administration des douanes, après son service militaire, comme surnuméraire à Saint-Malo en octobre 1906. Alternant entre différents postes situés dans le Nord et l'Est de la France, il devient sous-directeur à Rouen en octobre 1933. Il est nommé chevalier de la Légion d'honneur en août 1936. En janvier 1938, il est affecté à Brest comme directeur régional. L'année suivante, il devient receveur principal à Nantes jusqu'à sa mise à la retraite en juin 1946. Hilaire Hamon est nommé directeur honoraire par un arrêté ministériel du 13 août 1946. Il s'éteint le 16 avril 1967 à Nantes.

DIRECTION DE NANTES

MANET Armand, Victor, Auguste (12 avril 1920 – août 1928).

Armand Manet naît le 7 juillet 1867 à Genets (Manche), d'un père pêcheur. Après avoir exercé son service militaire, il intègre l'administration des douanes comme surnuméraire à Saint-Malo en novembre 1888. Entre 1890 et 1900, il exerce ses fonctions dans divers postes de la direction de Nantes. Il est ensuite affecté dans les bureaux de l'administration centrale (1900-1920). En mai 1920, Armand Manet est promu directeur des douanes à Nantes. Il est fait chevalier (1916) puis officier de la Légion d'honneur (1927). En septembre 1928, il occupe le grade de receveur principal à Nantes. L'année suivante, il est muté au même poste à Rouen. Il fait valoir ses droits à la retraite le 7 juillet 1930, après avoir été nommé directeur honoraire. Il décède en mars 1939, dans sa 71^e année.

LAFON Jean, Alexandre, Jules, Étienne (28 août 1928 – 31 décembre 1934).

Jean Lafon voit le jour le 9 novembre 1874 à Faycelles (Lot), d'un père propriétaire d'une exploitation agricole. Titulaire d'un baccalauréat classique, il fait deux années de droit

avant de devenir surnuméraire des douanes à Bordeaux, en janvier 1898. Entre 1898 et 1920, il occupe différents grades dans cette direction, exerçant même comme affecté spécial de la « Trésorerie et Postes aux Armées du ministère des Finances⁷ ». Dans les années 1920, il rejoint l'administration centrale puis devient en août 1928, directeur à Nantes. Il est promu chevalier de la Légion d'honneur en novembre 1926 et obtient la Croix de Guerre. En janvier 1935, il est nommé receveur principal à Bordeaux. Jean Lafon fait valoir ses droits à la retraite le 1^{er} avril 1937 et est nommé directeur honoraire cette même année. Il décède le 8 décembre 1956 à Faycelles (Lot).

PUTOT René, Alphonse, Louis (31 décembre 1934 – 8 mai 1941).

René Putot voit le jour à Agneaux (Manche), le 8 mai 1881, d'un père employé de préfecture. Alors qu'il semble suivre des études et se trouve à l'armée, il « entre » en douane en tant que surnuméraire à Paris, en juillet 1901. Entre 1901 et 1923, il exerce principalement ses fonctions dans le Nord de la France et dans la capitale. En 1924, il est nommé inspecteur principal à Brest puis sous-directeur à Rouen. Il est nommé chevalier du mérite agricole (août 1928) et chevalier de la Légion d'honneur (janvier 1932). En octobre 1933, l'administration le choisit pour remplacer Jean Lafon au poste de directeur régional à La Rochelle. Entre janvier 1935 et mai 1941, il occupe ce même grade dans la circonscription de Nantes. Son directorat est marqué par les conséquences du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et les premiers mois de l'occupation allemande. Il s'éteint le 19 février 1974 à Vengeons (Manche).

GUILLEBOT Pierre, Alexandre, Émile, Marie (1^{er} juillet 1941 – août 1948).

Pierre Guillebot naît le 24 décembre 1890 à Châteaubriand (Loire-Inférieure), d'un père commis greffier de justice. En juillet 1911, il passe un baccalauréat en sciences, langues vivantes et philosophie puis exerce son service militaire obligatoire. En juillet 1913, il intègre l'administration des douanes comme contrôleur adjoint au Havre. Entre 1921 et 1923, son épouse Louise Guillebot née Le Brozec (1896-1985) est admise dans cette même institution comme dame-employée. Après différentes affectations dans cette



Figure 39 : Photographie de Pierre Guillebot, directeur des douanes à Nantes © SAEF, 1C-0026840 – dossier personnel

⁷ Fiche de matricule militaire de Jean Lafon. Archives départementales du Lot.

même commune, il est nommé à la direction générale (1926-1938). En novembre 1938, il devient chef des bureaux chargé des fonctions de directeur à Brest, puis directeur régional l'année suivante. En juillet 1941, il succède à René Putot comme directeur à Nantes. Le 25 mars 1942, il est mis à la disposition du service général du contrôle économique. À la Libération, en plus de ses fonctions de directeur régional, il préside également comité départemental de confiscation des profits illicites de la Loire-Inférieure. En août 1948, il accepte le poste de receveur principal à Nantes, jusqu'à sa retraite le 24 décembre 1955. Pierre Guillebot est nommé chevalier de la Légion d'honneur (janvier 1932) et chevalier du mérite agricole (février 1938). L'administration lui octroi en décembre 1955, le titre de directeur honoraire. L'ancien douanier décède le 6 octobre 1965 à Liré (Maine-et-Loire).

DIRECTION DE LA ROCHELLE

CHIARISOLI Félix, Constantin (18 novembre 1921 – 30 septembre 1926).

Félix Chiarisoli naît le 15 avril 1864 à Ajaccio (Corse), d'un père exerçant les fonctions de caissier à la recette générale. En juin 1883, il devient surnuméraire de l'administration des douanes à Marseille. Jusqu'en 1906, il exerce principalement ses fonctions dans le Sud-Est de la France. Il est ensuite nommé sous-inspecteur puis inspecteur à Alger. En novembre 1921, il revient en métropole lorsqu'il est promu directeur des douanes à La Rochelle. Il occupe ce poste jusqu'à la suppression de cette circonscription, en octobre 1926, dans le cadre des réformes entreprises par l'administration. Il est nommé chevalier de la Légion d'honneur en janvier 1925. Félix Chiarisoli termine alors sa carrière comme receveur principal au Havre. Il fait valoir ses droits à la retraite en mars 1928.

LÉVÊQUE Joseph, Adolphe (17 mai 1931 – mars 1933).

Joseph Lévêque voit le jour le 25 novembre 1878 à Metz (Moselle), d'un père instituteur. En juin 1897, il est nommé surnuméraire des douanes à Marseille puis à Chambéry, l'année suivante. Entre 1901 et 1925, il exerce presque exclusivement dans l'Est de la France, d'où il est originaire. D'abord exempté de service militaire pour « bronchite spécifique », il est finalement mobilisé durant la Première Guerre mondiale comme inspecteur des douanes à Bellegarde. En août 1925, il accède au grade de sous-directeur à Marseille. Joseph Lévêque

devient directeur à La Rochelle, le 1^{er} mars 1931, lors du rétablissement de cette circonscription. Il est ensuite affecté à Chambéry en avril 1933. En octobre 1937, il termine sa carrière comme receveur principal au Havre. Retraité le 25 novembre 1939, il est nommé directeur honoraire au mois de décembre.

CATTELOTTE Henri, François, Joseph (avril 1933 – septembre 1933).

Henri Cattelotte naît le 12 février 1877 à Sainghin-en-Weppes (Nord), d'un père instituteur et d'une mère cultivatrice. Diplômé du baccalauréat, il accède au surnumérariat des douanes en 1895, au Havre. Après des affectations dans le département du Nord, il interrompt son service en novembre 1898 pour obéir à la loi militaire. Entre 1899 et 1921, il connaît différents postes et grades dans le Nord-Est de la France. Il est ensuite nommé sous-directeur douanes à Bordeaux en octobre 1927, puis directeur régional à Metz en octobre 1931. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur en juillet 1929. En avril 1933, Henri Cattelotte revient sur le littoral atlantique comme directeur à La Rochelle. Il termine sa carrière à Dunkerque, avant sa mise à la retraite en juin 1936. Il est nommé directeur honoraire (décret du 7 avril 1936) mais décède en décembre 1936 à Bonneval (Eure-et-Loir).

BESSARD DU PARC Jean, Jules, Henri, Marie (1^{er} janvier 1935 – novembre 1939).

Jean Bessard du Parc naît le 29 novembre 1879 à Nantes (Loire-Atlantique). Son père, Jules Emile Bessard du Parc (1853-1913) fut lui-même vérificateur des douanes à Nantes et était issu d'une grande lignée de cadres de l'administration des douanes. Après une licence en droit et baccalauréat *ès* Lettres (Philosophie), il « entre en douane » comme surnuméraire à Valenciennes en novembre 1899. Il interrompt son service en 1900 pour obéir à la loi militaire. Il retrouve son ancien poste en septembre 1901 puis sa carrière professionnelle se poursuit en Bretagne. En juin 1903, Jean Bessard du Parc est nommé dans la capitale et devient même rédacteur à la direction générale. En 1911, il obtient la Croix de Guerre et est fait chevalier du Mérite Agricole, puis devient chevalier de la Légion d'honneur en février 1921. L'administration le nomme directeur régional des douanes à La Rochelle en janvier 1935. Il occupe ce poste jusqu'à sa mise à la retraite le 29 novembre 1939, qui toutefois reportée en raison de l'état de guerre à la fin du mois de juillet 1940. Il s'éteint quelques mois plus tard, le 14 décembre 1940 à Nantes (Loire-Atlantique).



Figure 40 : Photographie de Gaston Joly
 © SAEF, 1C-0026902 – dossier
 personnel

JOLY Gaston, Hyacinthe (16 juillet 1940 – 31 août 1957).

Gaston Joly voit le jour le 16 janvier 1894 à Arras (Pas-de-Calais), d'un père employé des chemins de fer. Il est diplômé de l'école supérieure pratique de commerce et d'industrie de Lille en juin 1911. Après avoir exercé son service militaire et servi durant la Première Guerre mondiale, il intègre l'administration comme contrôleur-adjoint à Lille en janvier 1920. Il quitte cette direction en 1925 pour rejoindre l'administration centrale. Il est nommé chevalier (1938) puis officier (1955) de la Légion d'honneur. Il a aussi obtenu la Croix de Guerre 1914-1918, en raison de ses lourdes blessures,

et est chevalier du mérite social. En 1940, il devient chef de bureau chargé des fonctions de directeur à La Rochelle puis est définitivement nommé à ce poste au mois d'août. Durant la Seconde Guerre mondiale, il est chargé d'administrer son personnel alors sous état d'occupation et vit une période difficile lorsque les allemands se retranchent dans la poche de La Rochelle-La Pallice. Retraité le 1^{er} septembre 1957, Gaston Joly est nommé directeur honoraire en avril 1950. Il décède le 26 février 1968 à Vaux-sur-Mer (Charente-Maritime).

DIRECTION DE BORDEAUX

BÉTHOUART Jules, Octave, François (1^{er} mai 1923 – 30 juin 1930).

Fils et petit-fils de douaniers, Jules Béthouart naît le 4 octobre 1869 à Outreau (Pas-de-Calais). Après un baccalauréat *es-lettres*, il devient surnuméraire de l'administration des douanes au Havre, en juin 1888. Cette même année, il s'engage sous condition dans l'armée, au 76^e régiment d'infanterie (Rouen). Il passe une grande partie de sa carrière dans l'actuel département de la Seine-Maritime, devenant notamment sous-directeur au Havre en février 1920. En octobre 1922, il est nommé directeur des douanes à Metz puis est affecté au même poste à Bordeaux en 1923. Chevalier de la Légion d'honneur en juillet 1924, Jules Béthouart devient officier de la Légion d'honneur en 1932. Il est alors receveur principal à Rouen (depuis le 1^{er} juillet 1930). Il obtient sa retraite en avril 1932 puis devient directeur honoraire des douanes en août 1932. L'ancien douanier s'éteint à Fécamp, le 24 janvier 1949, à l'âge de 79 ans.

SCHAEFFER Henri (1^{er} juillet 1930 – 30 octobre 1940).

Henri Schaeffer voit le jour le 17 novembre 1882 à Angers (Maine-et-Loire), d'un père militaire de carrière. Alors étudiant, il intègre l'administration des douanes en tant que surnuméraire au sein de l'administration centrale en août 1901. Il interrompt son service le 1^{er} novembre 1903 pour obéir à la loi militaire. À sa libération, il réintègre la Douane comme commis au Havre (décembre 1906). En 1919, il rédige un ouvrage intitulé *Droits spécifiques et droits ad valorem*. Après diverses affectations, il exerce ses fonctions dans l'administration centrale (1920-1936). Lors de cette période, il occupe également la fonction de professeur dans l'école professionnelle des vérificateurs des douanes. Il est promu chevalier puis officier (1920) de la Légion d'honneur (1939). En juillet 1936, Henri Schaeffer est nommé directeur des douanes à Bordeaux puis est affecté à Montpellier (décembre 1940). Atteint par la limite d'âge le 17 novembre 1944, il est maintenu dans ses fonctions jusqu'au 30 novembre 1944. Il fait valoir ses droits à la retraite le 1^{er} décembre 1944 et est nommé directeur honoraire en janvier 1946. Il décède le 26 octobre 1956 à Onet-le-Château (Aveyron).



Figure 41 : Photographie d'Henri Schaeffer
© Michel Boyé et Nelly Cordier, *Dictionnaire des directeurs et des directions des douanes : 1791-1945*, Neuilly-sur-Seine, Association pour l'histoire de l'administration des douanes, 2002, p. 218

MARTHE Eugène, Joseph (1^{er} novembre 1940 – 30 juin 1945).

Eugène Marthe naît le 29 mars 1883 à Haybes (Ardennes), d'un père ardoisier. D'un niveau d'études supérieur, il intègre la Douane comme surnuméraire à l'administration centrale en novembre 1901, puis à Chambéry en octobre 1902. Son service est interrompu le 7 novembre 1904 pour répondre à l'appel sous les drapeaux. Il réintègre l'administration en septembre 1907 comme receveur à Hierges (Ardennes). Jusqu'à la fin de l'année 1912, il exerce dans différents postes de l'Est de la France. Il rejoint ensuite la capitale et l'administration centrale. Entre 1920 et 1933, Eugène Marthe exerce les fonctions d'inspecteur à Rouen, Strasbourg, Maubeuge et



Figure 42 : Photographie d'Eugène Marthe
© SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel.

Valenciennes. En janvier 1931, il est promu chevalier de la Légion d'honneur. En avril 1933, il est nommé directeur des douanes à Strasbourg. Il occupe un poste similaire à Bordeaux entre 1940 et 1945. Durant cette période critique, il est en charge des services douaniers du premier port du littoral atlantique également base sous-marine italo-allemande. Son attitude durant l'Occupation est questionnée à la Libération par le comité de libération de la Gironde. Il fait l'objet d'une enquête dans le cadre de l'épuration administrative. Innocenté, il perd toutefois la confiance de son personnel et des particuliers. Maintenu en fonction en mars 1945, il est finalement mis à la retraite au mois de juillet. Toutefois, il est nommé directeur honoraire en janvier 1946. Il s'éteint le 24 mars 1962 à Caudéran (Bordeaux).

MIQUEU Jean-Marie, Alphonse (1^{er} juillet 1945 – 31 janvier 1956).

Jean-Marie Miqueu naît le 2 août 1894 à Juillan (Hautes-Pyrénées), d'un père cultivateur. Après des études de latin-grec et une licence en droit, il répond à l'appel sous les drapeaux durant la Première Guerre mondiale. En janvier 1921, il intègre l'administration des douanes comme contrôleur-adjoint à Bierbach [direction de Sarrebruck]. Entre 1923 et 1932, il est nommé à différents grades dans les directions de Bayonne puis de Bordeaux. Après un passage dans l'administration centrale dans les années 1930-1940, il est promu directeur des douanes à Bordeaux en juillet 1926. Il succède alors à Eugène Marthe, mis en cause durant l'épuration administrative. Il termine sa carrière comme receveur principal à Bordeaux (décembre 1955) avant de faire valoir ses droits à la retraite en août 1959. Jean-Marie Miqueu décède le 30 octobre 1974 à Bordeaux. Il fut également chevalier puis officier de la Légion d'honneur.



Figure 43 : Photographie de Jean-Marie Miqueu
© SAEF, 1C-0027121– dossier personnel.

DIRECTION DE BAYONNE

FOSSAT Jules, Antoine, Léon (28 mars 1916 – 9 juillet 1927).

Jules Fossat voit le jour le 22 juin 1862 à Bayonne, d'un père douanier (service sédentaire). En juin 1883, il « entre » en douane comme surnuméraire à Bordeaux puis gravit les échelons au sein des bureaux de cette même direction maritime. Après plusieurs années passées à la direction générale (1907-1916), il est nommé directeur des douanes à Bayonne en avril 1916. Durant sa carrière, il fut membre titulaire de la 4^e commission tripartite au ministère des Finances. Il est nommé chevalier (1919) puis officier (1927) de la Légion d'honneur. Il décède le 9 juillet 1927 à Bayonne, alors qu'il occupait encore les fonctions de directeur. Ses obsèques sont célébrées dans la cathédrale de cette même ville, le 12 juillet, devant une assistance nombreuse composée de ses employés et de personnalités bayonnaises (sous-préfet, directeur de la Banque de France, etc.)⁸.

ALBERT Euthyme, André, Jacques (18 août 1927 – 24 mai 1934).

Euthyme Albert naît le 21 juin 1876 à Freney (Savoie), d'un père cantonnier. Après avoir obtenu un brevet de l'enseignement primaire, il entame sa vie professionnelle comme instituteur. En novembre 1893, il devient surnuméraire des douanes à Bordeaux avant d'être appelé sous les drapeaux dans le régiment d'artillerie, la même année. En avril 1894, il retrouve sa place de surnuméraire à Marseille. Au cours de sa carrière, il connaît plus d'une dizaine de postes et de grades différents. Euthyme Albert est nommé directeur des douanes à Bastia le 1^{er} août 1924 puis à Bayonne le 1^{er} septembre 1927. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur en février 1927. Durant son directorat, il participe notamment à l'inauguration et la mise en service de la gare de Canfranc, de statut international franco-espagnol, en 1928. Retraité le 21 juin 1934, il est rayé des cadres le 1^{er} août 1934 et nommé directeur honoraire des douanes (décret du 24 mai 1934). Il décède le 3 décembre 1950 à Moissac (Tarn-et-Garonne).

CHÉNEBEAUX Rémy, François, Joseph, Antonin (7 juin 1934 – 31 mars 1937).

Rémy Chénébaux voit le jour le 19 novembre 1879 à Nantes (Loire-Atlantique), d'un père professeur et d'une mère rentière. Étudiant en droit, il postule au poste de surnuméraire

⁸ *Annales des douanes*, n°29, 3 août 1927, p. 275-276.

des douanes à Bordeaux, en septembre 1899. Son service est interrompu de service le 11 novembre 1901 pour répondre à l'appel sous les drapeaux. À son retour du service militaire, il est nommé commis dans le port girondin en 1903. À l'exception de son passage à l'administration centrale en mai 1906, il poursuit sa carrière à Bordeaux entre 1907 et 1920. Rémy Chénebaux est affecté à Sète en avril 1920, puis à la direction générale entre juillet 1920 et mai 1934. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur en janvier 1921. Il quitte cette dernière à la suite de sa nomination comme directeur régional à Bayonne en juin 1934. Cette période est notamment marquée par le déclenchement de la guerre civile espagnole. En avril 1937, il devient receveur principal à Bordeaux puis est retraité le 19 novembre 1939. Il est nommé directeur honoraire des douanes en décembre 1939. Rémy Chénebaux s'éteint le 29 avril 1960 à Caudéran (Bordeaux).

GRÉCO Philippe (30 avril 1937 – 31 mars 1938).

Philippe Gréco voit le jour le 18 novembre 1882 à Oletta (Corse). Il intègre l'administration comme surnuméraire à l'administration centrale (1901). Nommé à Bastia en novembre 1902, il interrompt son service le 1^{er} novembre 1903 pour obéir à la loi militaire. Entre 1904 et 1929, sa carrière se poursuit en Algérie puis au Maroc. Il réintègre la métropole en 1929 comme inspecteur principal à Cherbourg. Après différentes affectations dans l'Est et le Sud-Est de la France, il est nommé directeur des douanes à Bayonne en mai 1937 puis à Montpellier le 21 avril 1938. Il est fait chevalier de la Légion d'honneur en 1934. Le 1^{er} janvier 1942 est retraité d'office puis passe en Afrique de Nord pour entrer dans la Résistance. Là-bas, il est réintégré dans son grade, devient contrôleur financier du Comité Français de Libération Nationale (juin 1943), puis du GPRF (juin 1944). Philippe Gréco est nommé directeur honoraire en Algérie en juillet 1944 et s'éteint à Alger le 1^{er} juillet 1960.

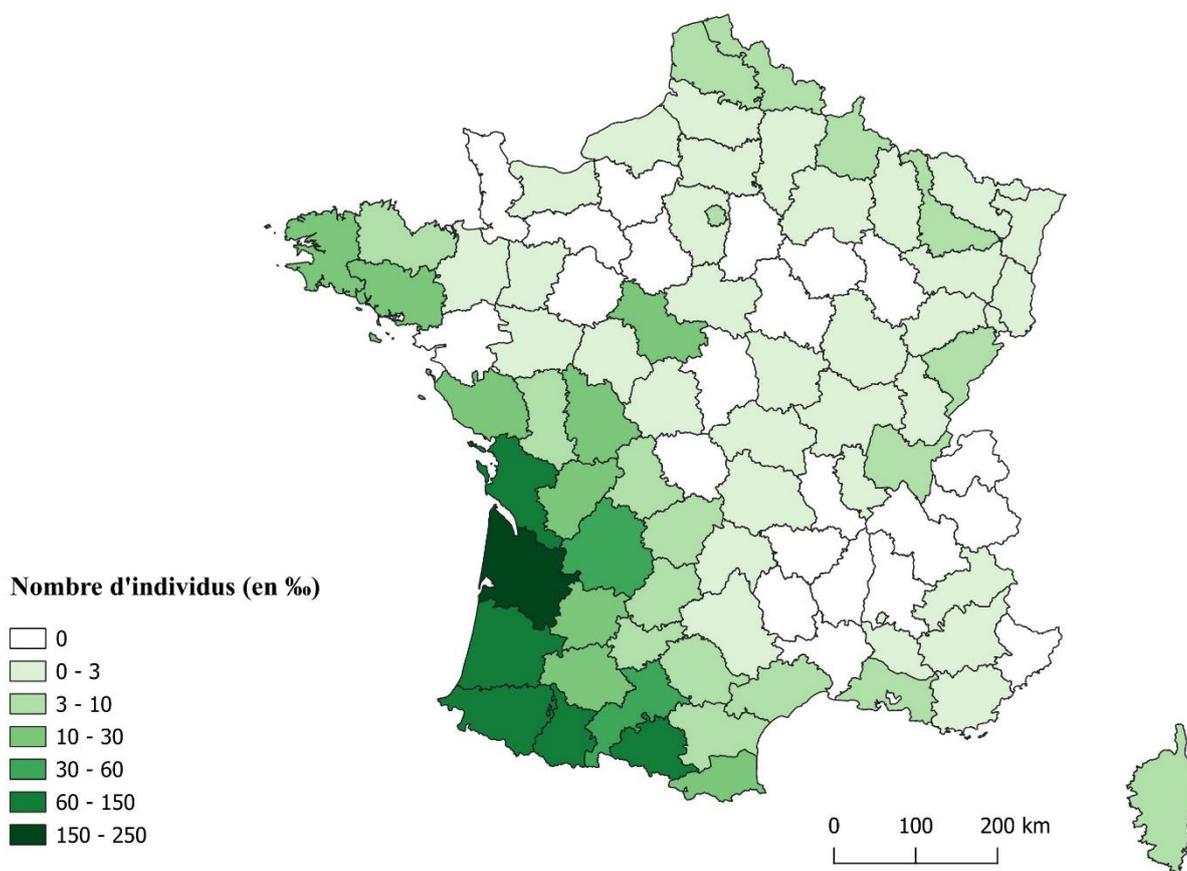
COURRÈGES Gabriel, Jacques (31 mars 1938 – 31 décembre 1947).

Gabriel Courrèges naît le 10 avril 1886 à La Romieu (Gers), d'un père instituteur. Après un baccalauréat *es*-lettres et une licence de droit, il « entre » en douane comme surnuméraire à l'administration centrale en avril 1907. Il est réformé militaire à la suite d'une bronchite aiguë. Il passe la plus grande partie de sa carrière professionnelle au sein de la direction générale, avant d'être nommé directeur à Bayonne en décembre 1938. Son directorat est marqué par le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale et les conséquences de l'occupation allemande.

Il est fait chevalier de la Légion d'honneur en février 1930 puis officier en février 1948. Cette même année, il profite de sa retraite et est nommé directeur honoraire des douanes. Il décède le 21 février 1958 à Bayonne.

ANNEXE n° 4 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (1926-1946)

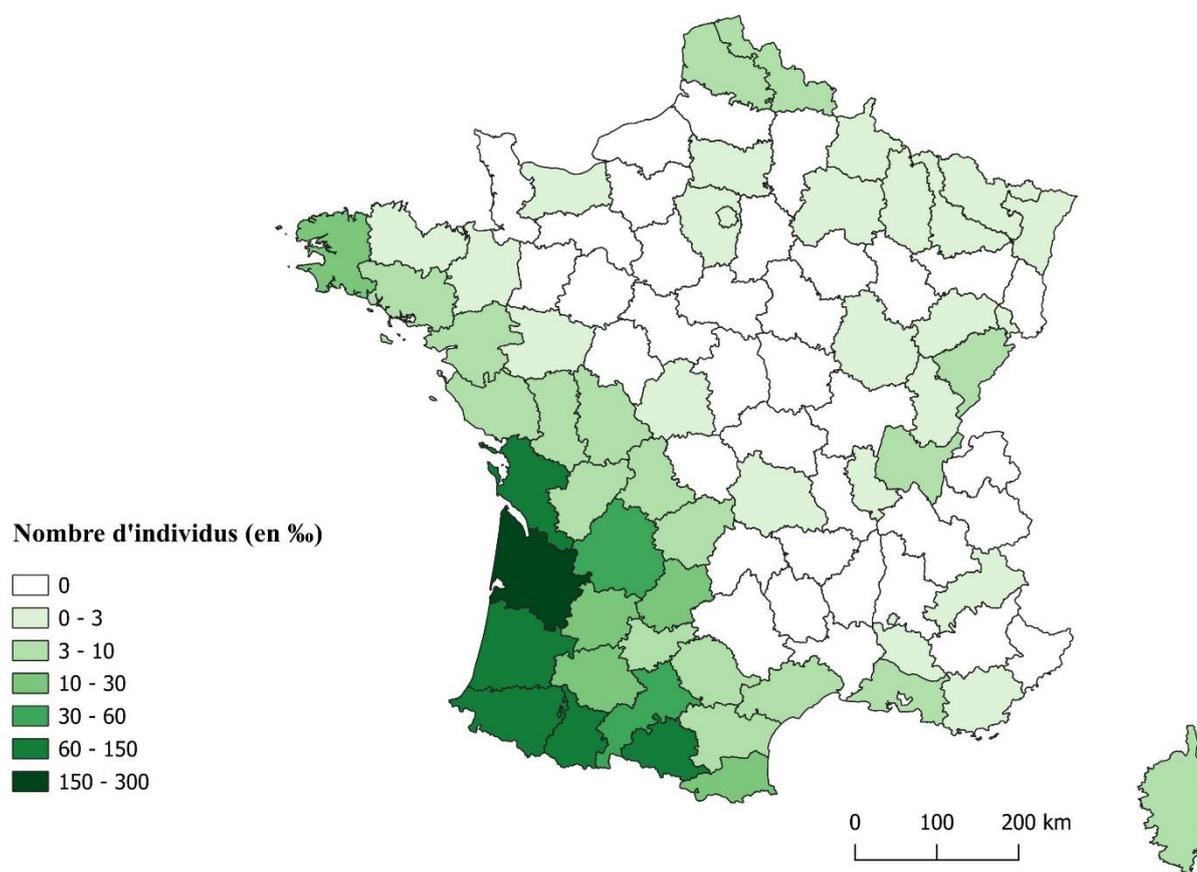
Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance, en ‰ (1926-1946)



Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Suïin, 2024

ANNEXE n° 5 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – octobre 1926)

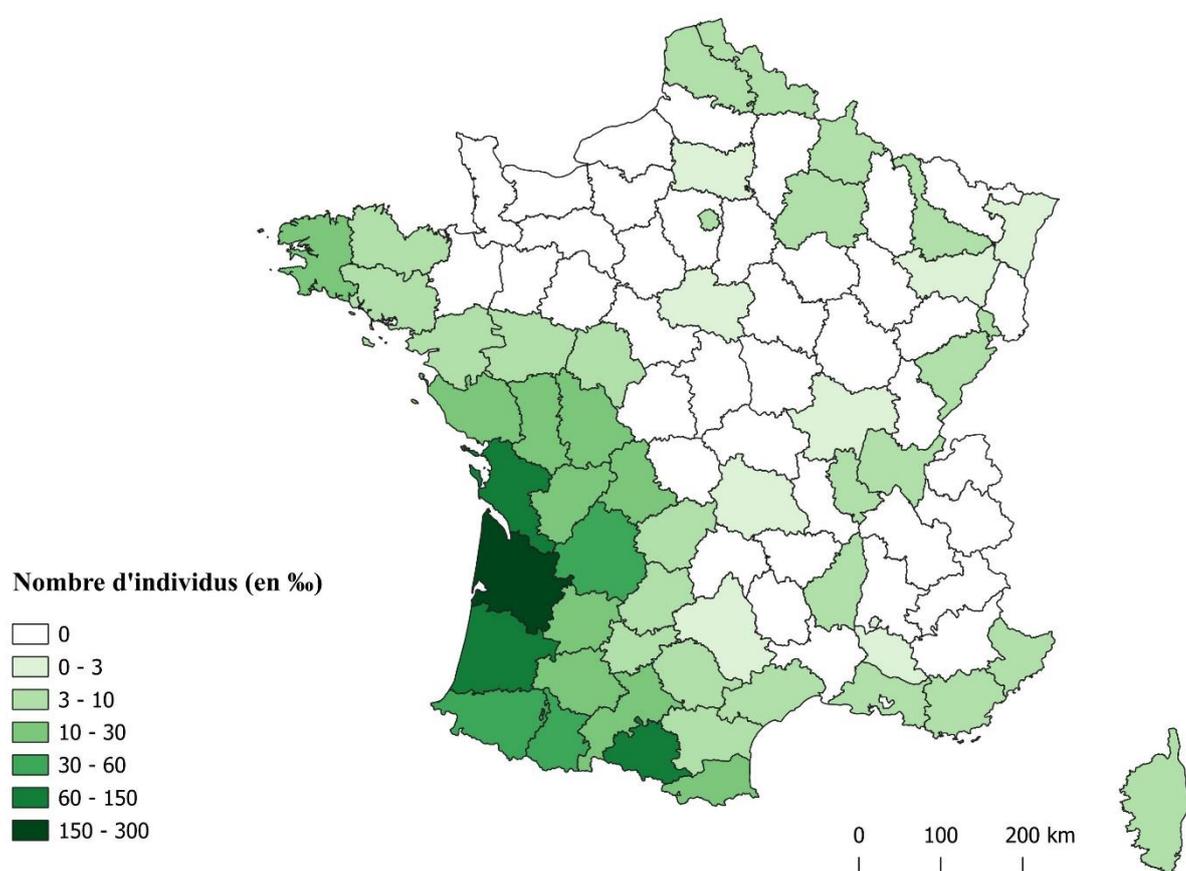
Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance, en ‰ (janvier-octobre 1926)



Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Suiin, 2024

ANNEXE n° 6 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – mars 1934)

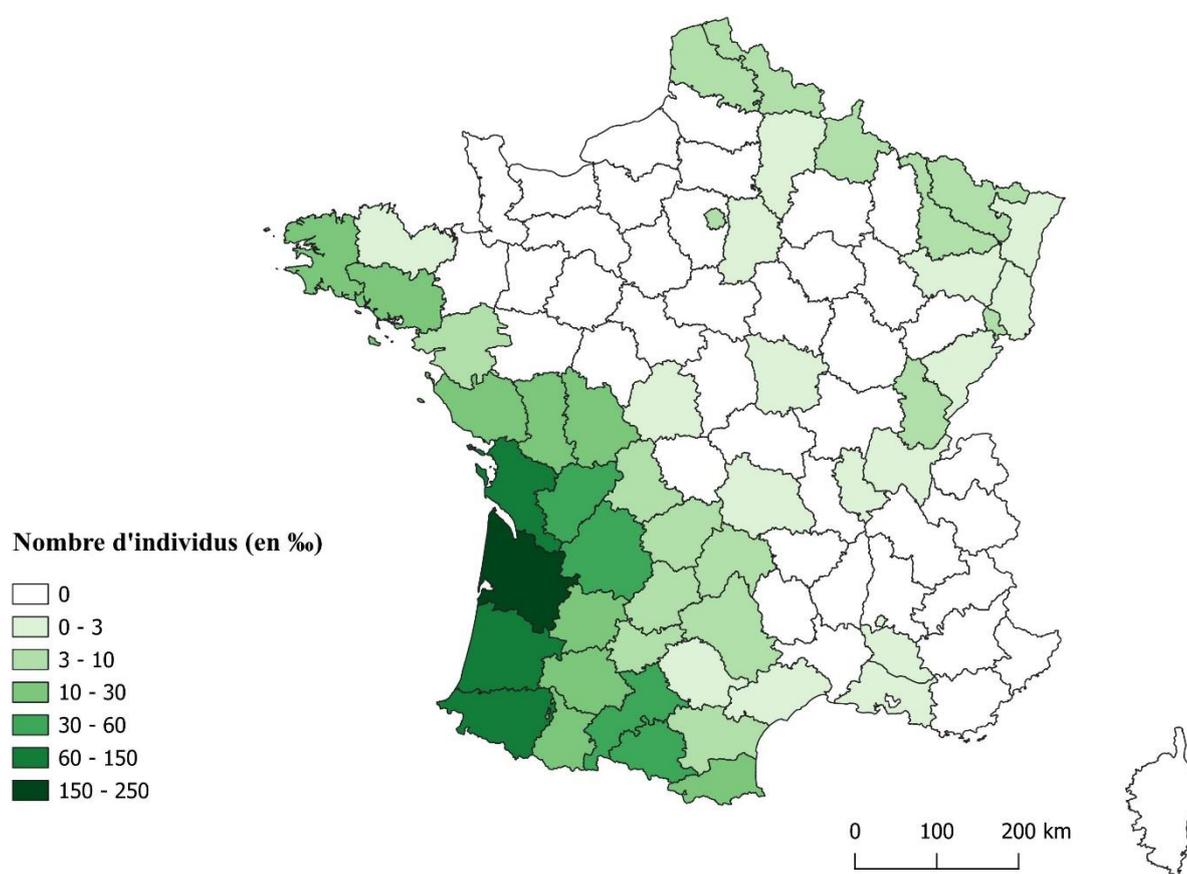
Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance, en ‰ (janvier - mars 1934)



Sources : Musée national des douanes, France. Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Suiñ, 2024

ANNEXE n° 7 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Bordeaux selon le lieu de naissance en ‰ (1946)

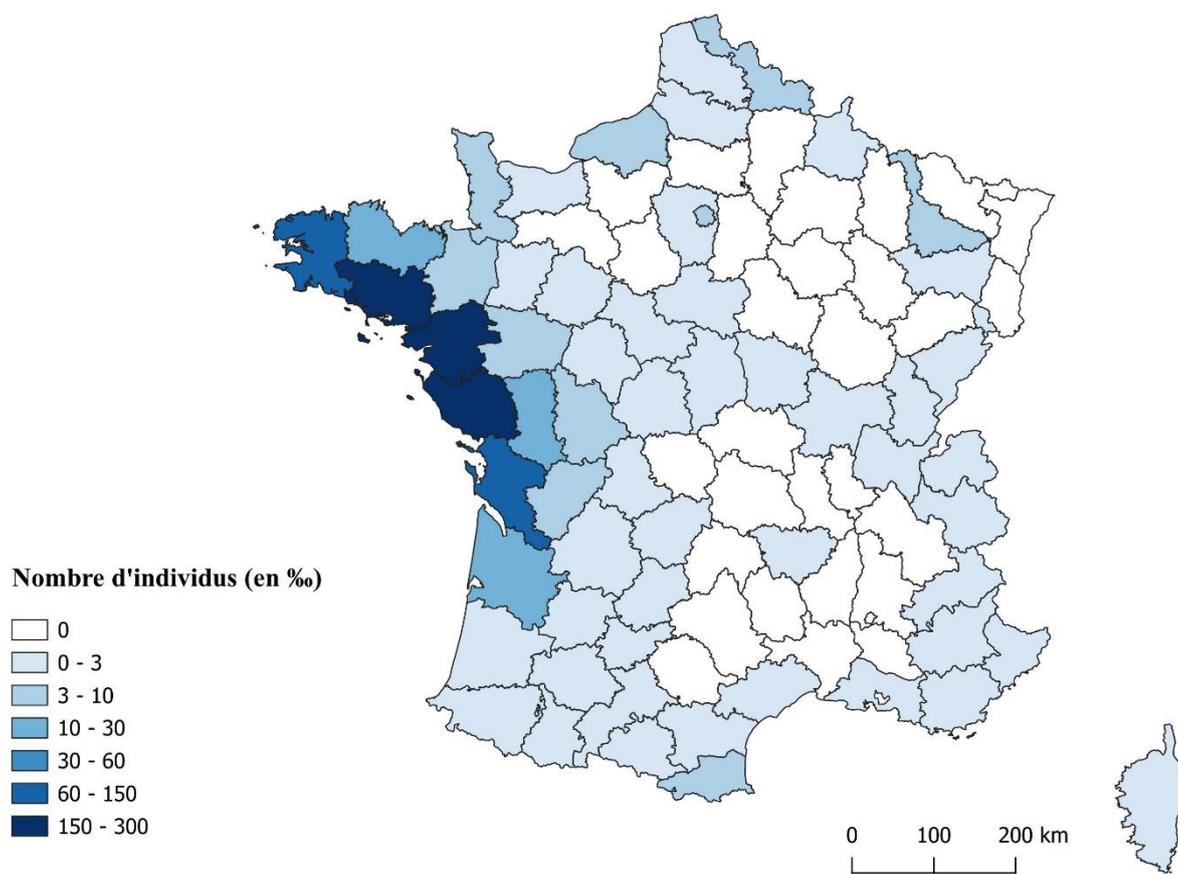
Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance, en ‰ (1946)



Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Stain, 2024

ANNEXE n° 8 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (1926-1946)

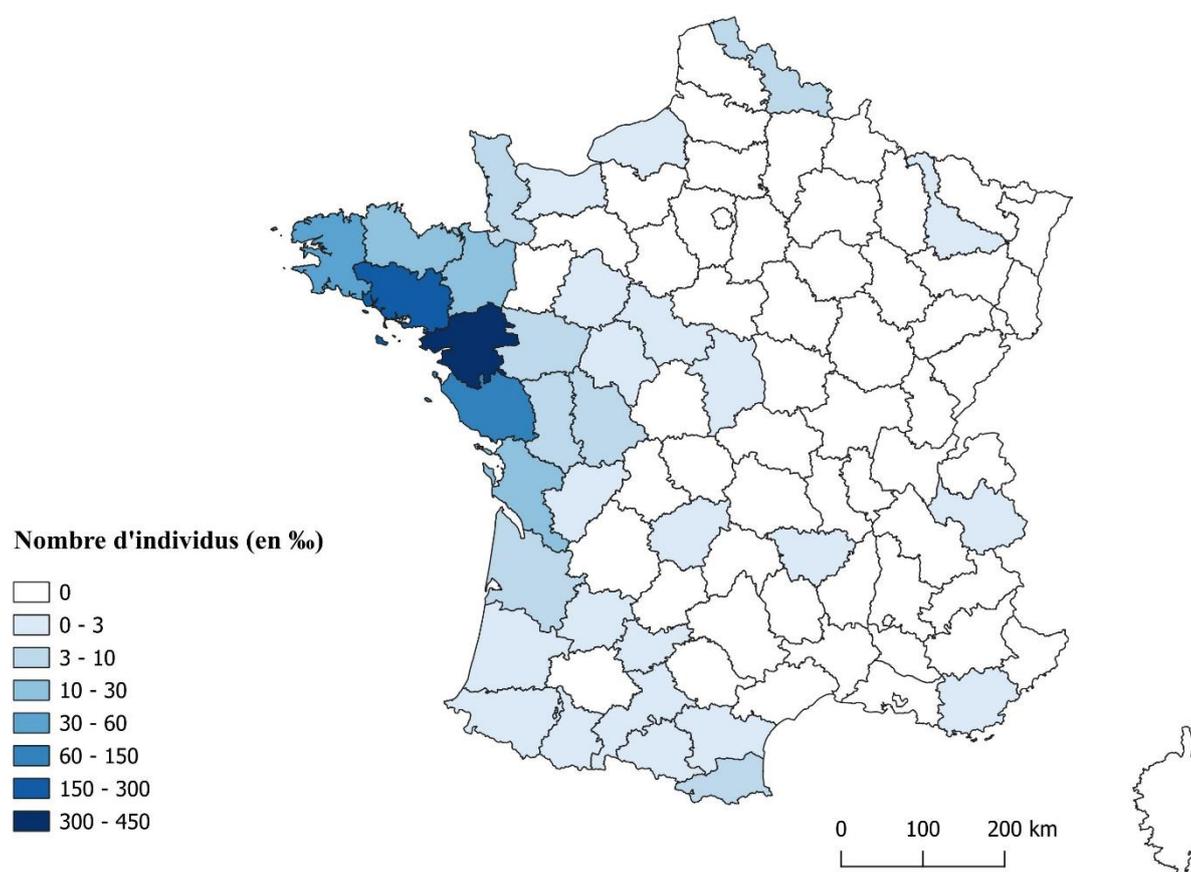
Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon le lieu de naissance, en ‰ (1926-1946)



Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Stum, 2024

ANNEXE n° 9 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon le lieu de naissance en ‰ (janvier – octobre 1926)

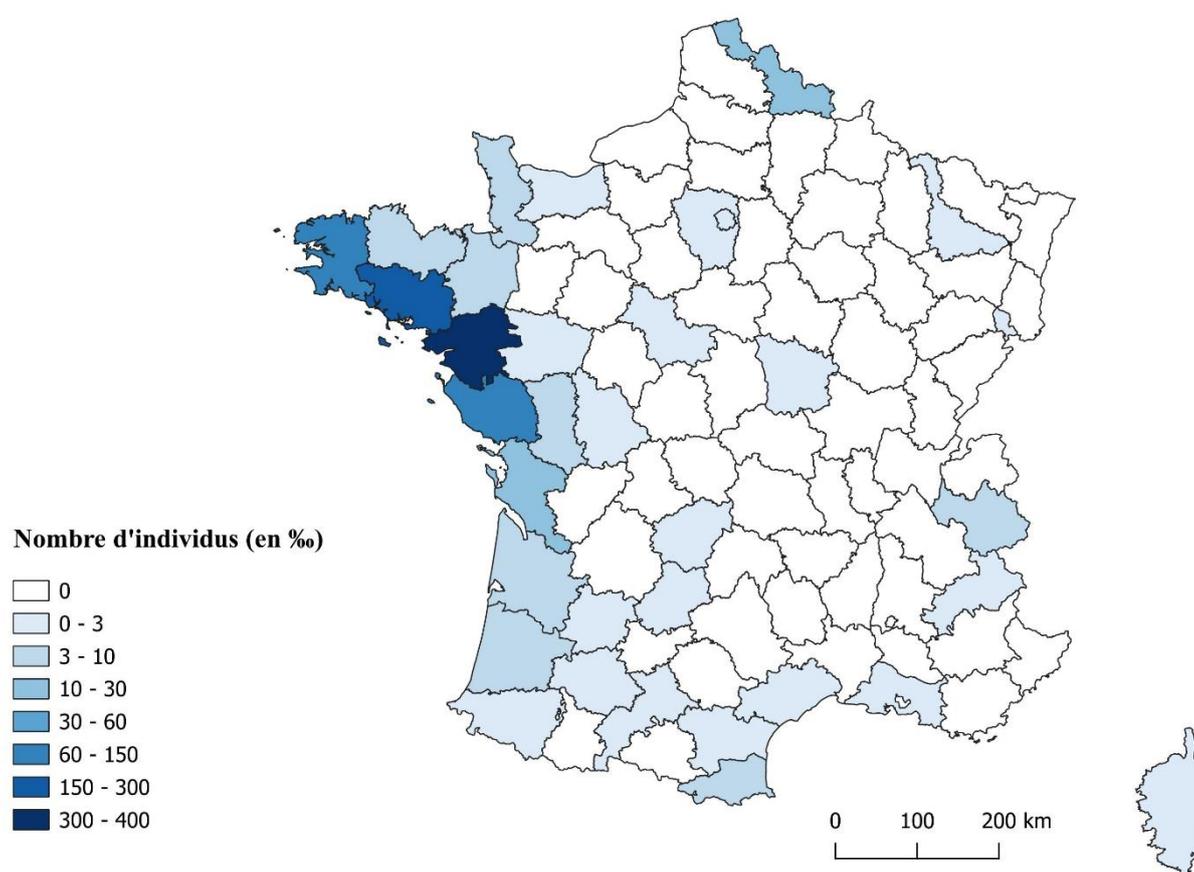
Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon le lieu de naissance, en ‰ (janvier - octobre 1926)



Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Stün, 2024

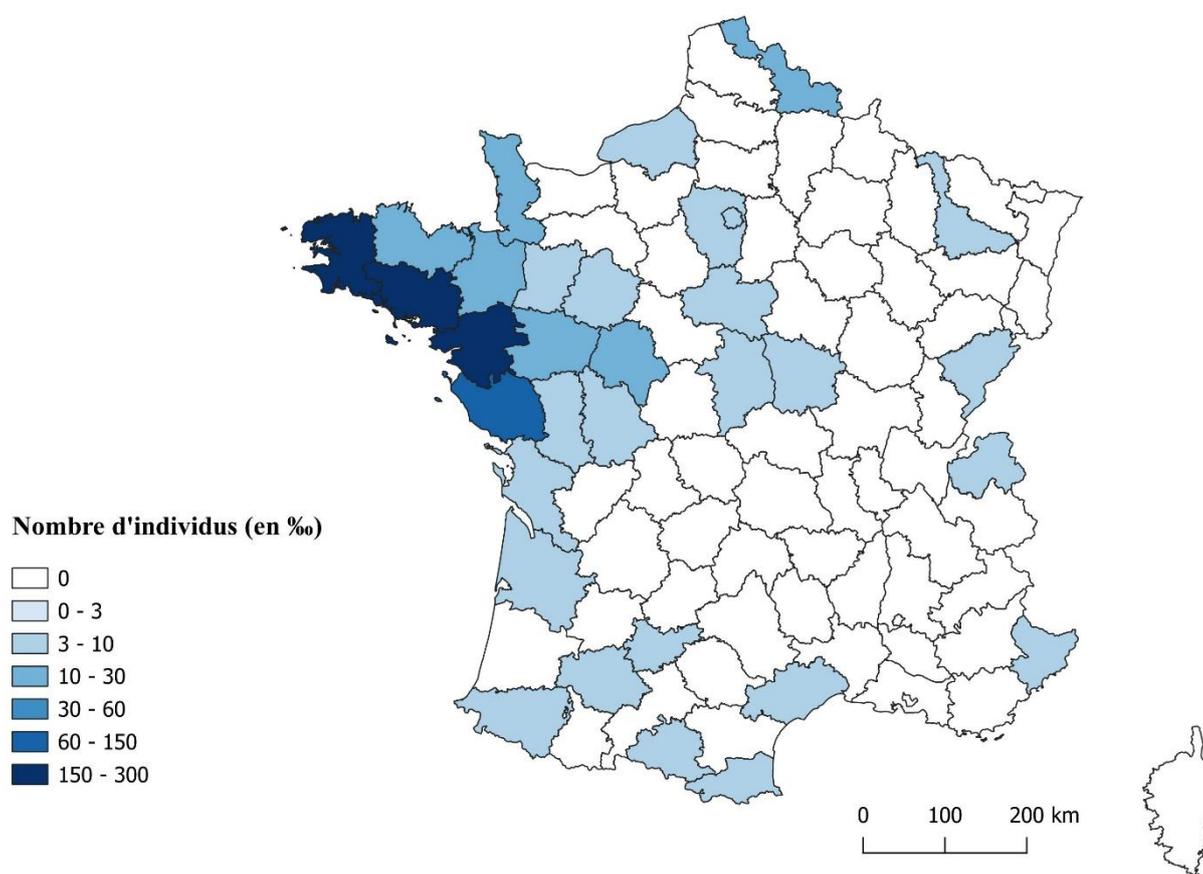
ANNEXE n° 10 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (janvier – mars 1934)

Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon le lieu de naissance, en ‰ (janvier - mars 1934)



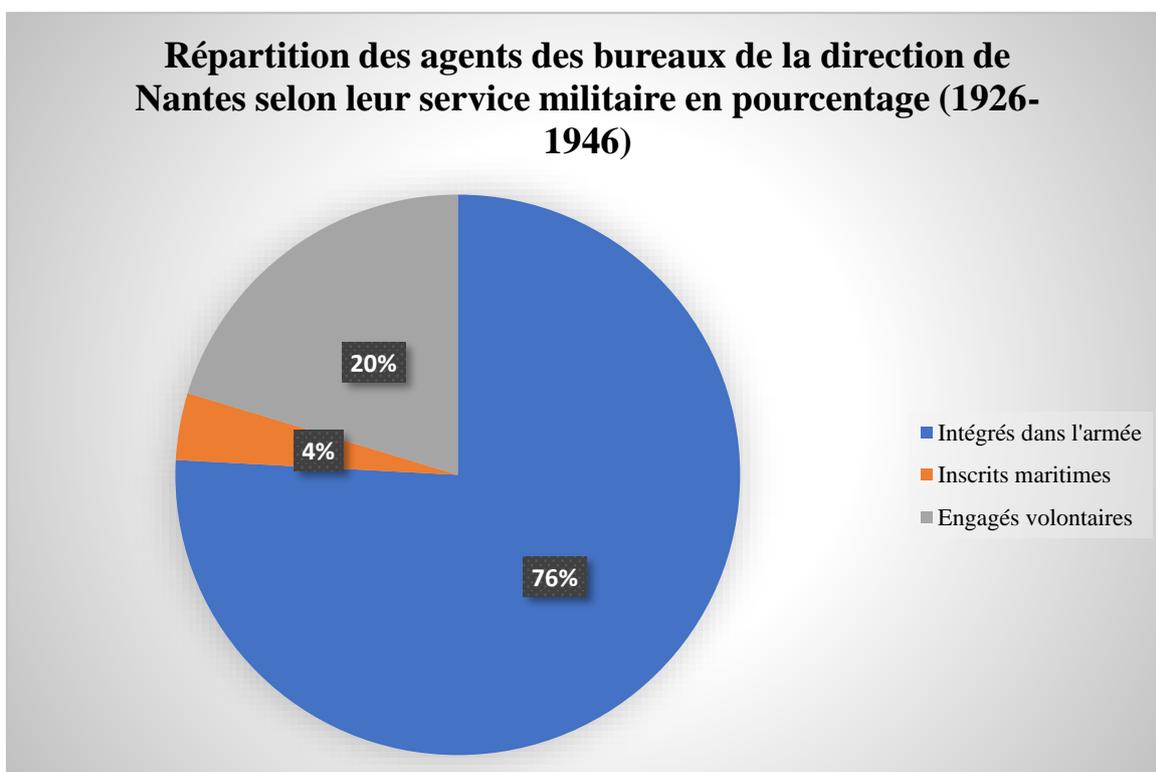
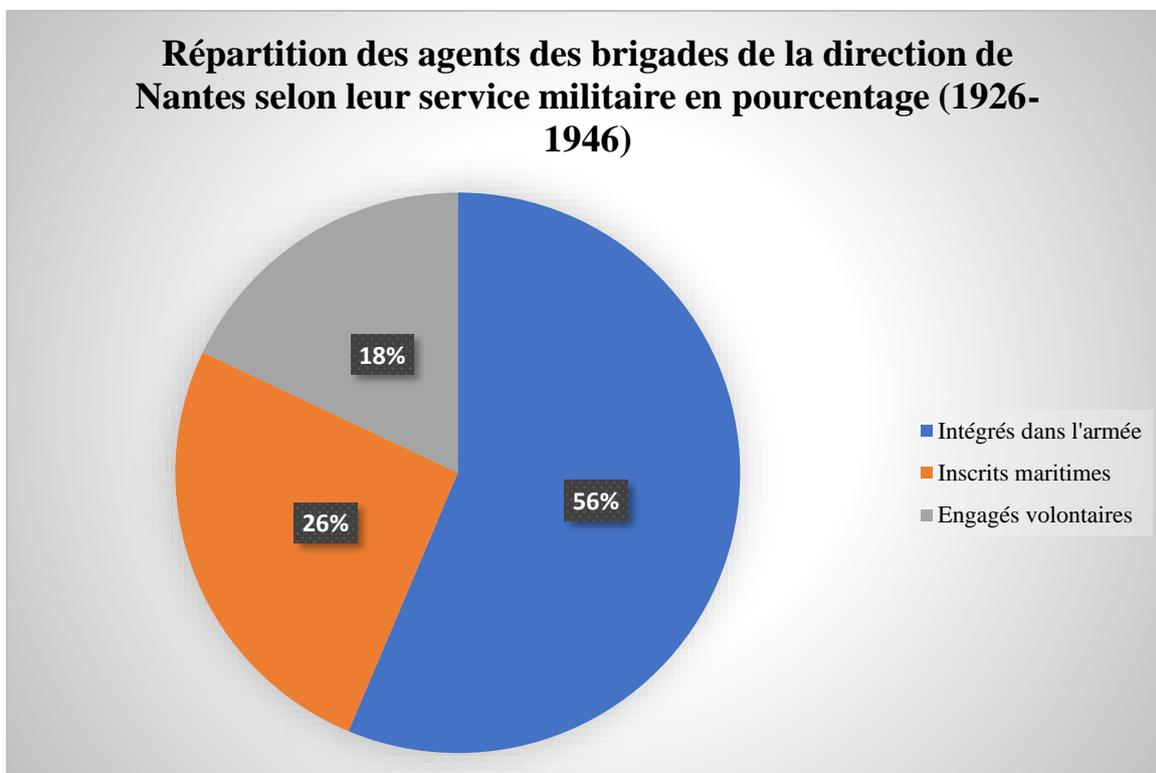
ANNEXE n° 11 : Carte de la répartition des douaniers la direction de Nantes selon leurs lieux de naissance en ‰ (1946)

Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon le lieu de naissance, en ‰ (1946)



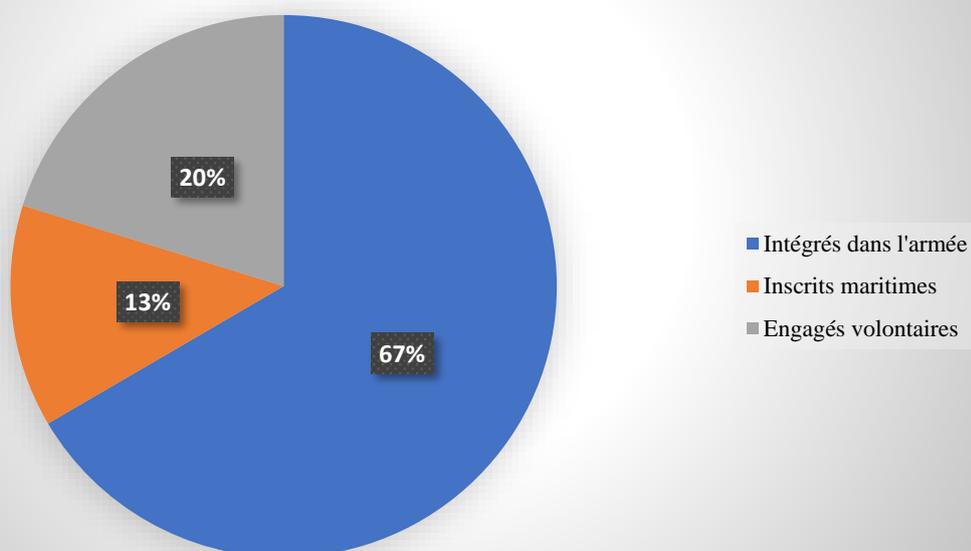
Sources : Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.
Cartographie : Anne Le Suijin, 2024

ANNEXE n° 12 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.)

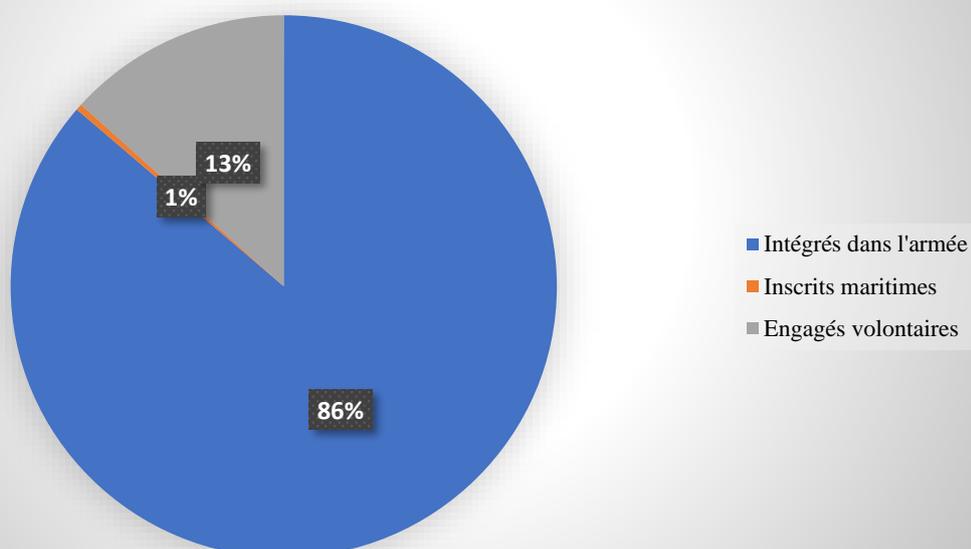


ANNEXE n° 13 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.)

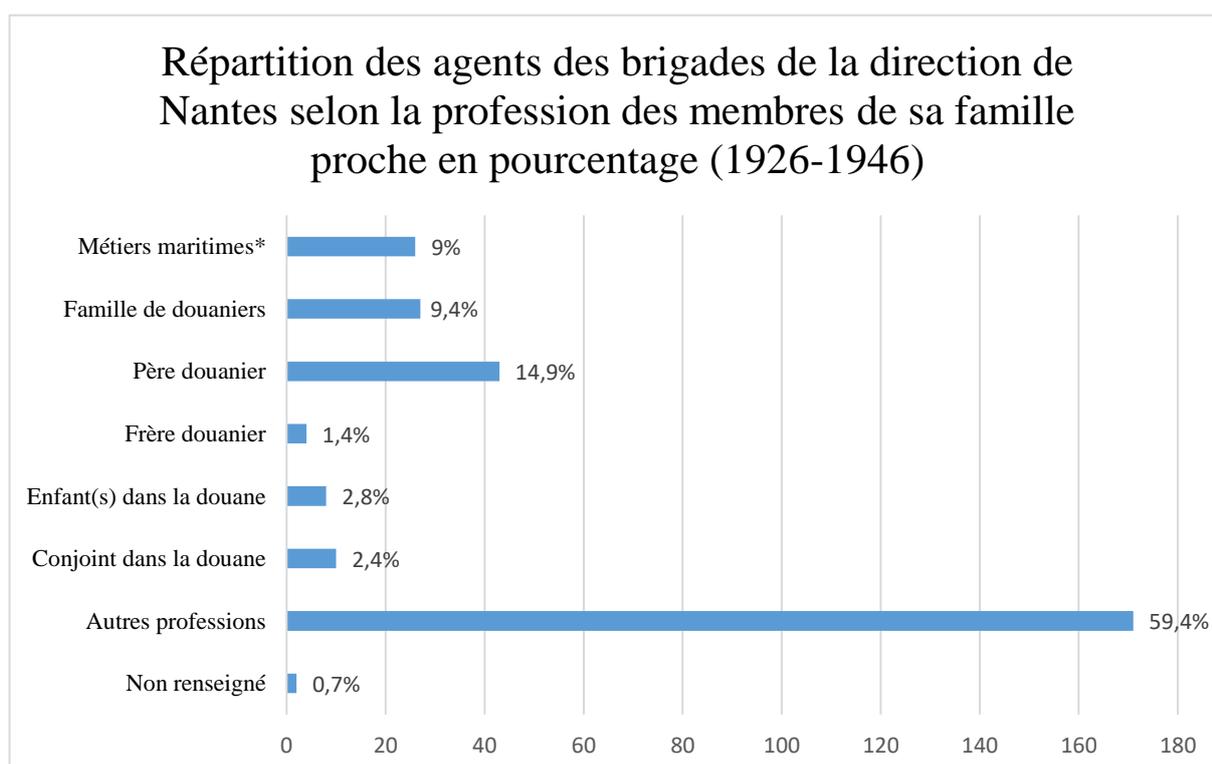
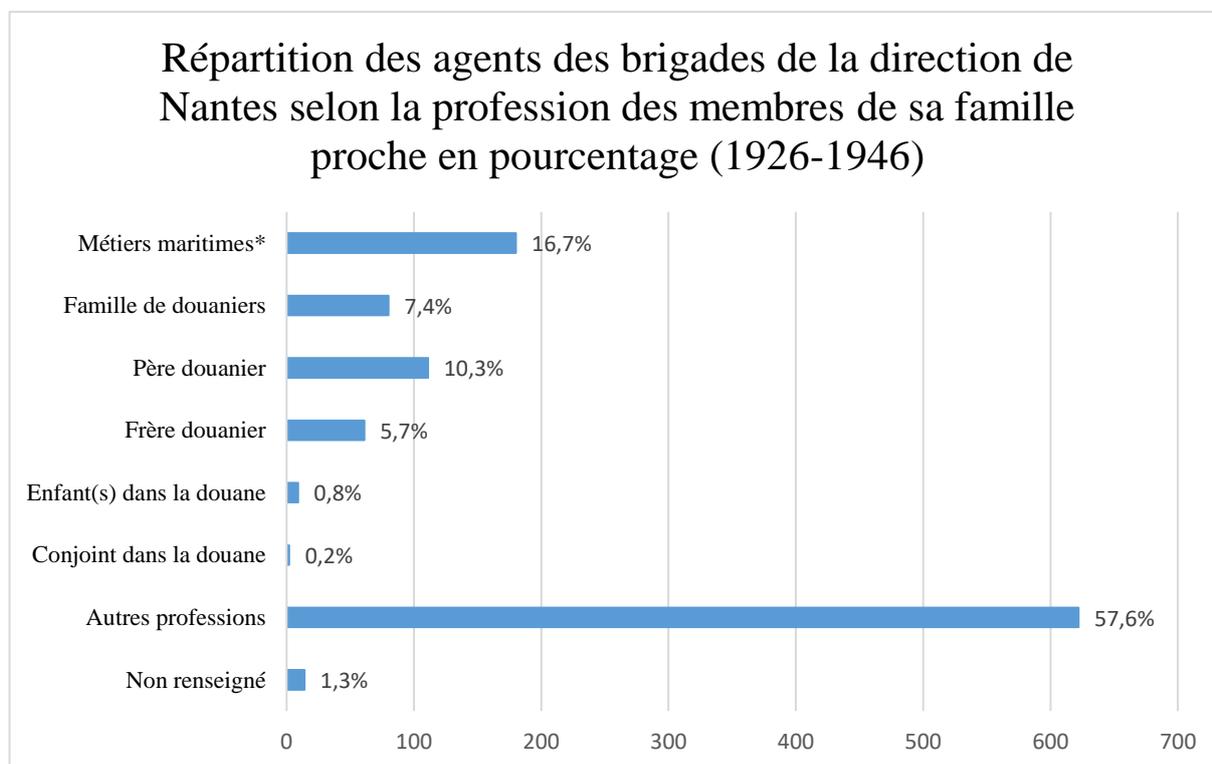
Répartition des agents des brigades de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946)



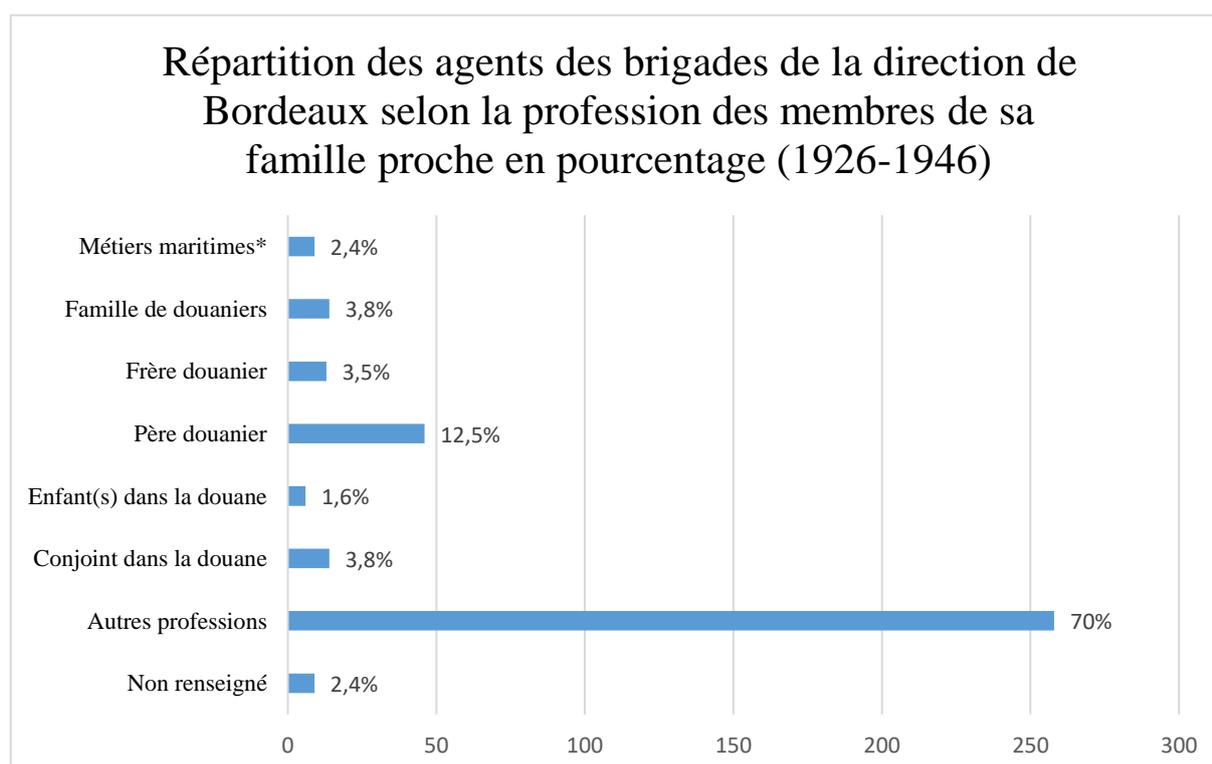
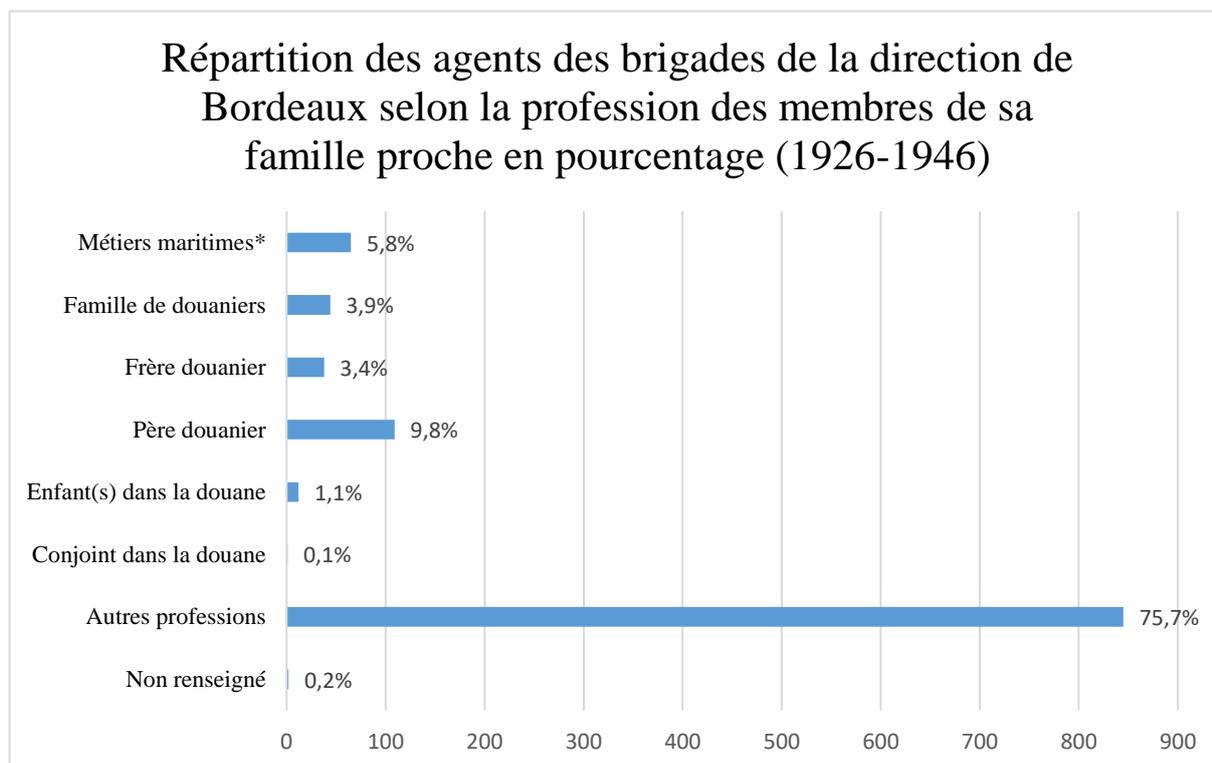
Répartition des agents des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946)



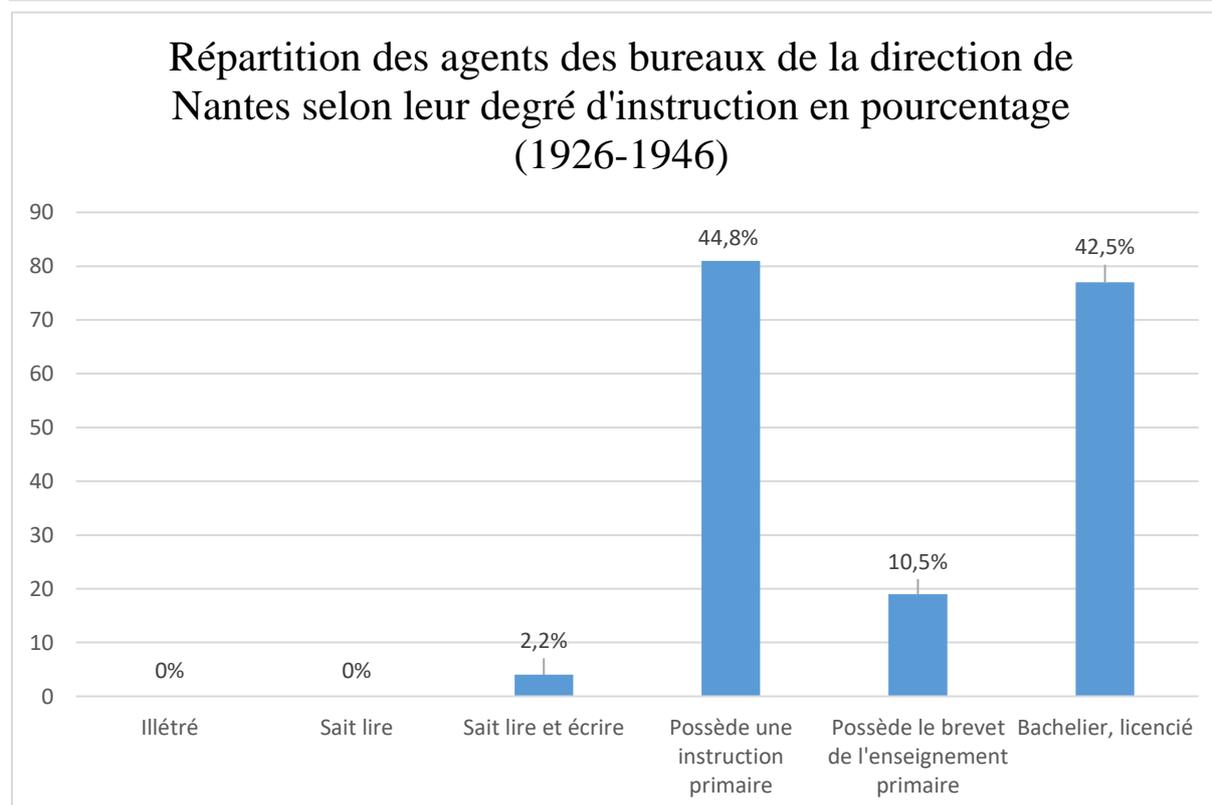
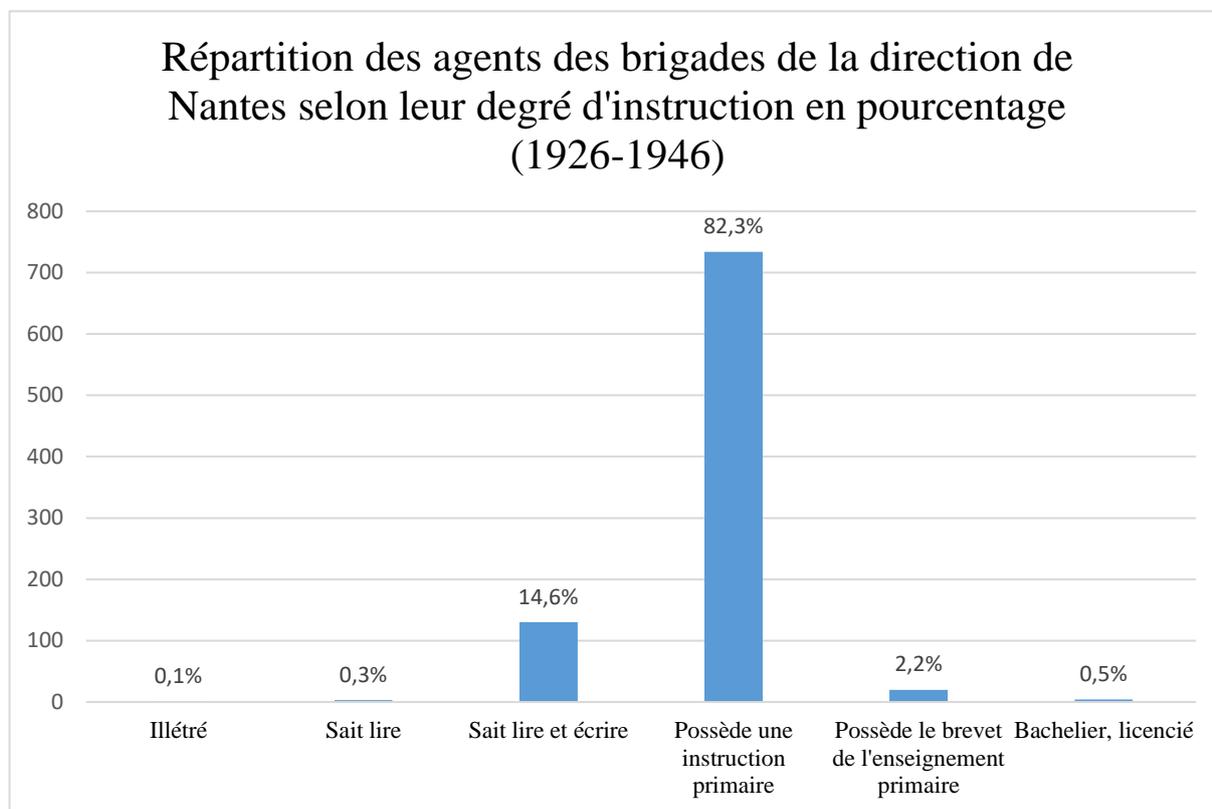
ANNEXE n° 14 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.)



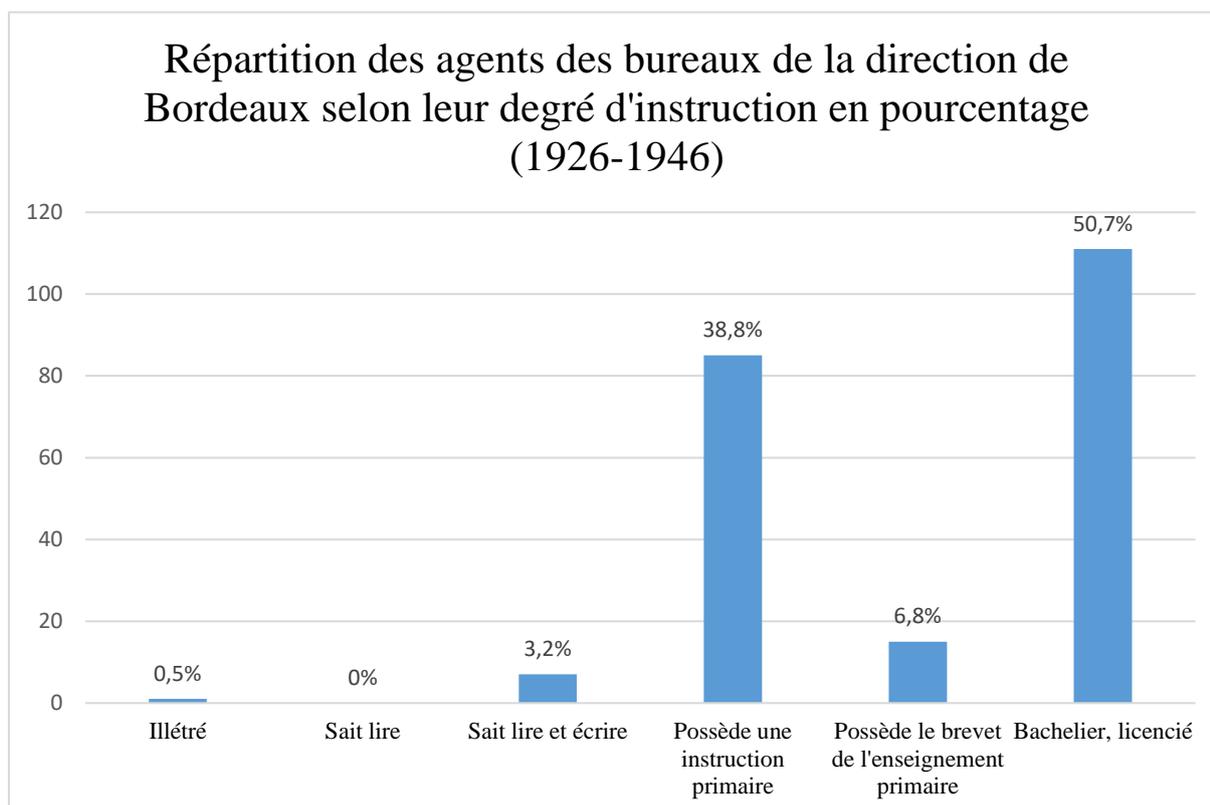
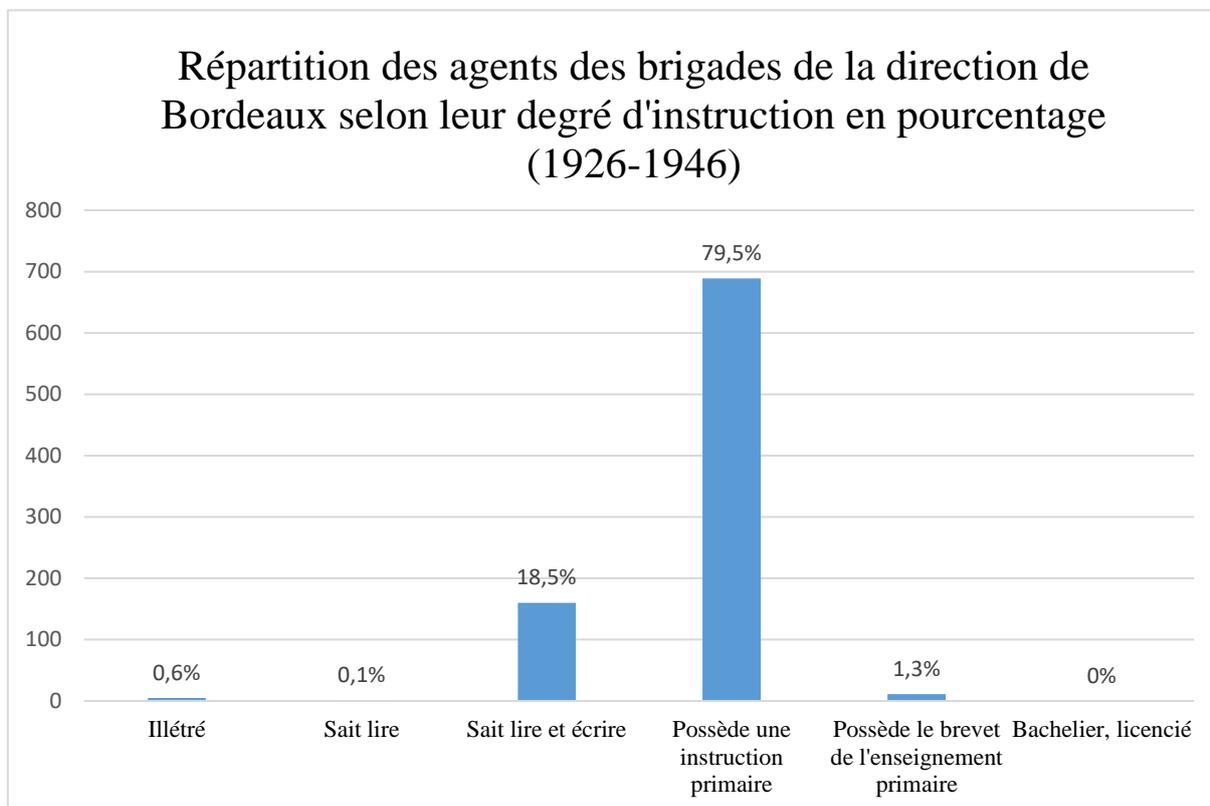
ANNEXE n° 15 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.)



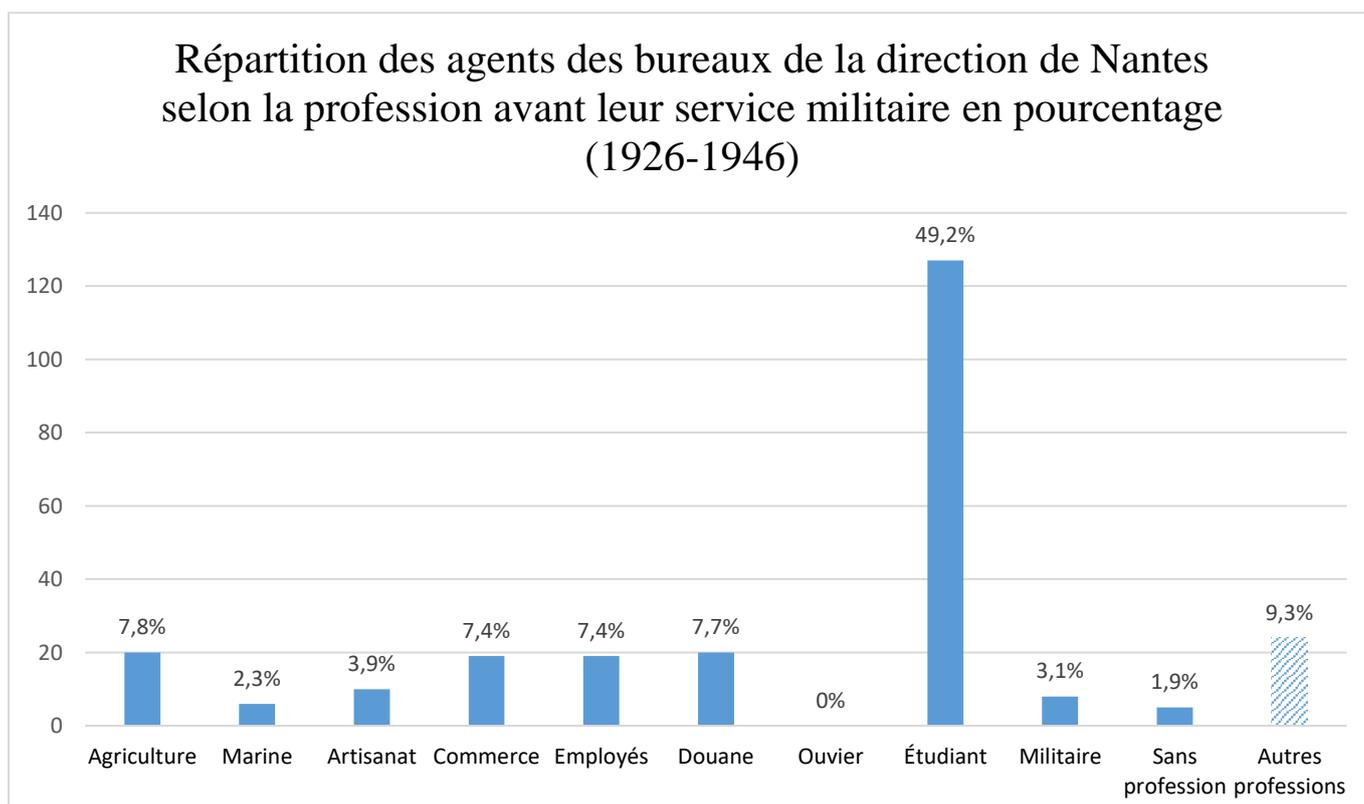
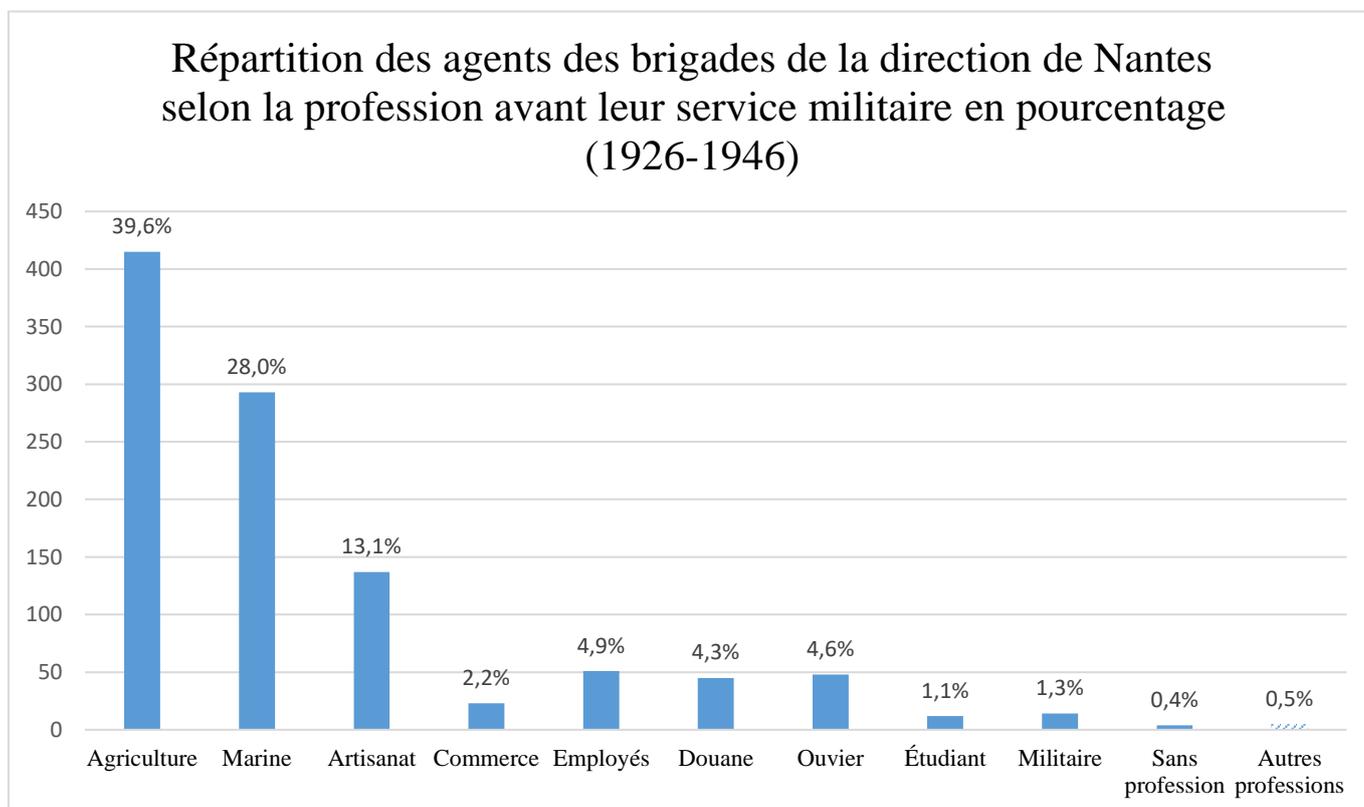
ANNEXE n° 16 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.)



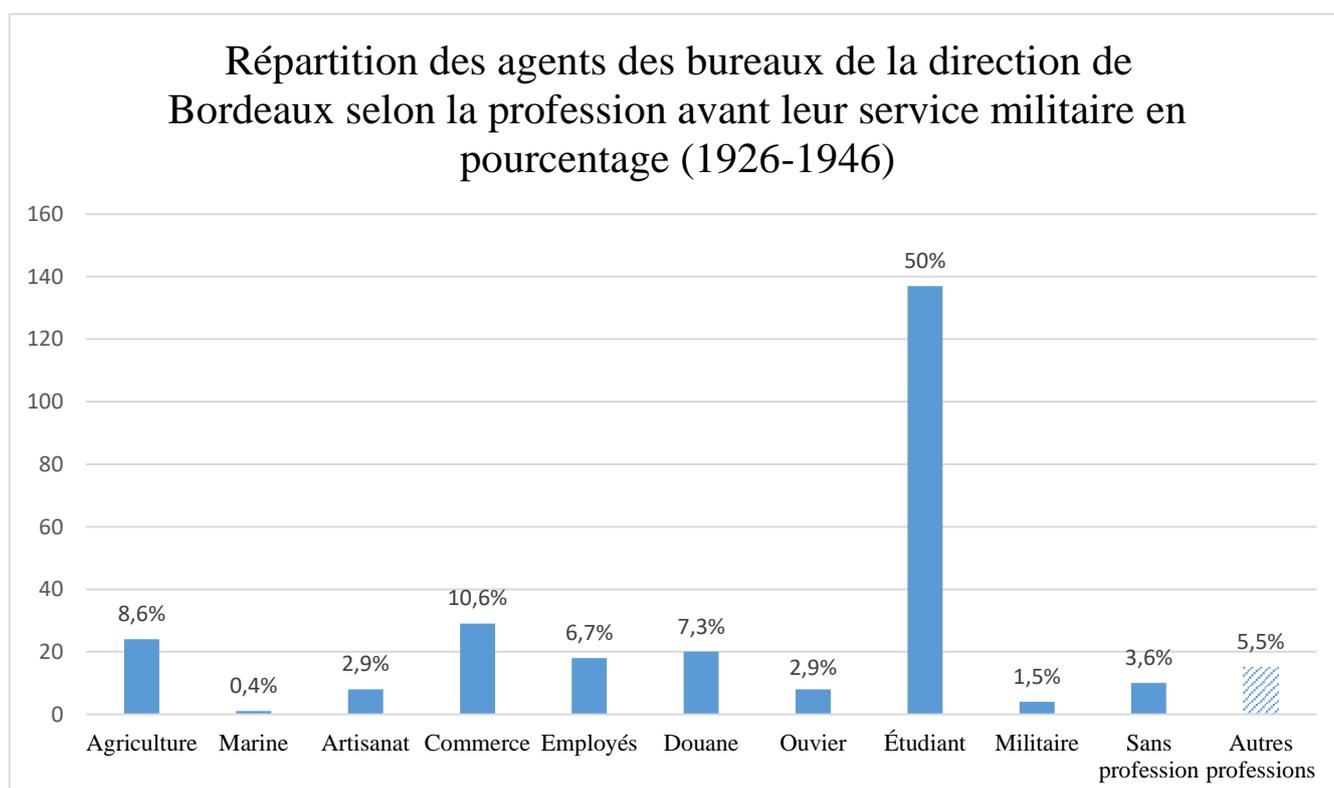
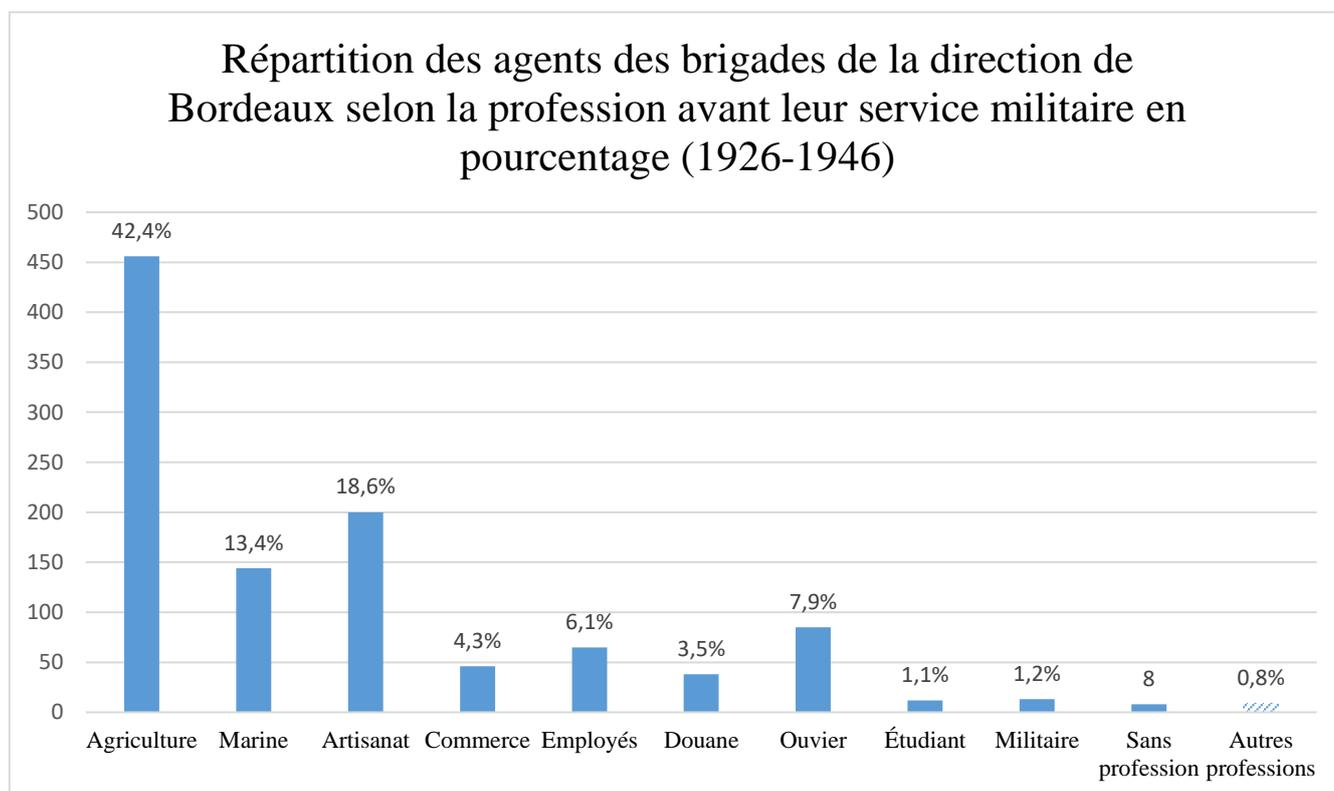
ANNEXE n° 17 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.)



ANNEXE n° 18 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Nantes selon leur profession avant leur service militaire (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Vendée.)



ANNEXE n° 19 : Graphiques représentant la répartition des agents des brigades et des bureaux de la direction de Bordeaux selon leur profession avant leur service militaire (1926-1946) (©Musée national des douanes, France, Service des archives économiques et financières, archives départementales de la Loire-Atlantique, de la Charente-Maritime et de la Gironde.)



ANNEXE n° 20 : Note sur la fidélité au devoir adressée à tous les agents des douanes par le directeur général, 31 mars 1938 (AD44, 207 W 53, registres d'événements des brigades de Paimboeuf et Pornic).

Paris, le 31 mars 1938

Note à Messieurs les directeurs

Des faits de fraude qui, au moment de leur divulgation ont eu, dans le public, un retentissement douloureux pour le service des douanes et qui ont gravement préjudicié à son bon renom, ont reçu tout récemment leur dénouement judiciaire.

À cette pénible occasion, j'ai pensé que je devais, dans l'intérêt supérieur de l'administration adresser un appel à tous les agents, en soulignant à leur yeux, l'absolue nécessité de rester fidèles au long passé d'honneur, de probité du corps des douanes.

Si elles se répétaient, des défaillances comme celle qu'on a eu à déplorer pourraient momentanément ou localement, tenir cette réputation. C'est ce qu'il faut éviter. Ce serait une trahison à l'égard de ceux qui nous ont précédé dans la carrière et qui nous ont légué, grâce à un esprit de dévouement auquel beaucoup d'entre eux ont sacrifié leur vie, un renom d'honneur que nous devons garder intact.

Du strict point de vue individuel, d'ailleurs, n'est-ce dont que de pouvoir passer n'importe où, devant n'importe qui, la tête haute, avec la satisfaction de se dire : « je suis un fonctionnaire modeste, sans doute, mais je me sens riche d'une réputation sans tâche et d'une belle indépendance ».

Comment, au contraire, ne pas ressentir l'outrage que de telles défaillances portent au prestige du corps des douanes ! Comme ne pas apercevoir la honte dont l'improbité couvre celui qui se laisse aller, aux yeux de ses complices d'ailleurs et – car tout finit par se savoir – aux yeux de ses collègues ensuite, comme de tous ceux au milieu desquels il vit !

Il est, d'ailleurs, d'autres considérations qui devraient suffire à préserver quiconque de tout manquement à la probité. C'est, non seulement, la perspective des sanctions toujours graves auxquelles, fatalement il conduit tout ou tard ; c'est aussi et surtout celles des conséquences, souvent lamentables, qui s'en suivent pour la famille elle-même, laquelle partage, sans l'avoir directement encourue, l'opprobre du coupable : désolation de vieux parents qui s'étaient imposés souvent des sacrifices, rendus soudain inutiles, gêne ou misère pour le foyer qui connaissait, sinon l'aisance, du moins la sécurité, souffrance morale pour une épouse ou des

enfants qui, brusquement, se sentent diminués, abandon pour ceux-ci, de tout espoir d'un avenir qui pouvait être honorable. Pour n'être pas coupables, ceux-là n'en subissent pas moins tout le poids de la faute. Exemple : cette veuve d'un fonctionnaire des douanes déchu de ses droits de pension par le fait de celui-ci et qui, au seuil de la vieillesse [...] se voit sans ressources, réduite à rechercher une maigre subsistance dans des travaux domestiques.

Pour échapper plus sûrement à ces défaillances, il faut s'interdire toute familiarité malsaine ce qui n'est pas, bien au contraire, exclusif des rapports courtois avec ceux dont l'activité relève du contrôle de la Douane. Il faut surtout s'interdire d'accepter d'eux, quelque honnête que nous les sachions, des services, des actes de complaisance, des cadeaux, offerts même sans arrière-pensée. Ce peuvent être là, en effet, de premiers pas pleins de danger et dont on ne sait jamais jusqu'où ils peuvent conduire. Une fois dans l'engrenage, on devient le prisonnier de ceux-là même dont on a accepté des avances et, alors qu'on le voudrait, on ne peut plus s'en libérer. C'est donc dès le début, avant le début, dirais-je qu'il faut réfléchir et résister.

Lorsqu'un agent est ainsi en butte à des avances, avouées ou insidieuses, lorsqu'il est sollicité de consentir des facilités que le règlement ne prévoit pas, le meilleur moyen qu'il ait de se garantir est de prévenir ses chefs : l'expérience que ceux-ci ont des gens et des choses, leur maturité d'esprit, l'enjeu de leur responsabilité en font des guides sûrs, conscients de ce qui peut être fait et de ce ne doit pas l'être.

Ajouterai-je que la camaraderie bien comprise fait, aux collègues d'un agent dont l'attitude et les relations apparaissent troublantes une impérieuse obligation de s'efforcer, par des conseils appropriés, par des objurgations même, de sauvegarder ou de réveiller en lui le sentiment de l'honneur et de le ramener à l'exacte compréhension de ses devoirs, de son propre intérêt, de celui de sa famille. S'il reste sourd à ces appels, alors, la vraie camaraderie exige que les chefs soient avertis : toute autre attitude constituerait un manquement à l'égard de la collectivité, en même temps qu'une véritable complicité.

Je sais que ces sentiments sont, non seulement partagés, mais activement défendus par la presque totalité des agents. C'est parce que j'ai cette conviction profonde que je leur demande, après les tristes incidents auxquels j'ai fait allusion au début, de redoubler de volonté pour démontrer à tous que l'aberration de quelques isolés ne serait prévaloir contre la réputation que la Douane française s'est acquise.

Je prie M.M. les directeurs de bien vouloir notifier la présente à tout le personnel. Elle sera émargée par tous les agents des bureaux et devra faire l'objet, dans les brigades de l'une des prochaines conférences professionnelles.

Elle sera, en outre, transcrite, au registre d'événements et inséré au bulletin des brigades.

Le directeur général

Signé : Hyon.

ANNEXE n° 21 : Chanson sur la guerre d'Espagne rédigée par un douanier du sud de la France (*Actualité douanière*, 5 avril 1938, n° 54, p. 241-242).

COMPLAINTÉ DE L'ENFANT DE MADRID

par Jean CHABROL

PREMIER COUPLET

Lorsque l'aube paraît, la Cité madrilène
Découvre un jour nouveau ses innombrables plaies
Et le peuple martyr attend le front levé
L'implacable verdict de la folie humaine.
Mais un jeune garçon semble braver la mort.
Parcourant les faubourgs de la ville meurtrie,
Il suit les défenseurs et fièrement s'écrie :
Ah ! si j'étais plus grand, ah ! si j'étais plus fort !

Refrain

Il repose, la nuit, sous le porche de pierre
Que la brume du soir couvre d'ombre et d'effroi.
Blottie tout contre lui, blême et transie de froid,
Une vieille maman récite sa prière.

DEUXIEME COUPLET

Dans son sommeil d'enfant caressé par le rêve,
Il revoit son logis au temps de sa splendeur,
Son berceau, sa maman qui chante avec douceur ;
La cour ensoleillée où il jouait sans trêve.
Un sourire effleurait ses lèvres de carmin
Et, comme aux plus beaux jours de sa première enfance,

Son visage joyeux reflétait l'espérance,
 Mais sa mère disait en lui tenant la main :

Refrain

Dors, mon petit enfant, bercé par la chimère
 Tu oublieras ainsi l'affreuse vérité,
 Ton songe est plus heureux que la réalité,
 Car notre vie n'est qu'un douloureux calvaire.

TROISIEME COUPLET

Aux premières lueurs des rayons de l'aurore
 Les canons ennemis déclenchèrent le feu
 Et leur sourd grondement vibra dans l'air fiévreux
 Des faubourgs démembrés qui sommeillaient encore.
 Les rafales d'obus crépitaient sans répit
 Mêlées aux cris d'horreur des êtres sans défense
 Et le petit enfant, malgré son impuissance,
 Criait à ses bourreaux en pleurant de dépit.

Refrain

S'il n'est pas de pardon pour les gueux de la terre
 Tyrans de l'Univers écoutez notre voix.
 Voici ce que le peuple a gravé sur vos croix :
 « Méchants, vous avez fait pleurer le cœur des mères »

QUATRIEME COUPLET

Un soleil sans éclat couvrait déjà la plaine
 Quand le glas retentit au clocher mutilé.
 Le ciel avait rougi de sa complicité,
 Mais le petit garçon livide et hors d'haleine
 A genoux sous la voûte où sa chère maman

Dort son dernier sommeil sur la dalle de pierre,
Il lui croise les mains et ferme ses paupières
Et dans un long sanglot murmure tristement :

Refrain

Non, je ne verrai plus tes doux yeux, ô ma mère,
Dieu me les a ravis pour éclairer les cieux ;
Ils brilleront là-haut, fiers et majestueux.
Ah ! Seigneur, rendez-moi leur rayon de lumière.

Jules CHABROL

Brigadier des Douanes, à Peyriac-de-Mer (Aude)

ANNEXE n° 22 : Appel à la solidarité avec le peuple espagnol par le SNDA
(*L'Action douanière*, n°15, 10 août 1936, p. 1).

Au Secours du Peuple espagnol

Des chefs militaires ont tenté de ravir au Peuple espagnol les quelques libertés dont il dispose pour le soumettre au joug d'une dictature.

La réaction des travailleurs espagnols a été magnifique. Des grands centres aux plus petites bourgades, ils se sont dressés, sans distinction de sexe contre les émules d'Hitler et de Mussolini.

Mais le Peuple espagnol n'a guère que des poitrines à offrir aux mercenaires du factieux Franco.

Il lui faut des armes !

Il lui faut des munitions !

Le prolétariat français ne peut se désintéresser de cette situation tragique, pas plus d'ailleurs que le prolétariat international.

Il faut aider le peuple espagnol dans la lutte contre le fascisme.

Pour l'aider efficacement, il faut lui fournir les moyens financiers dont il a besoin.

Il faut collecter en sa faveur.

Dans sa réunion du 8 courant, le Bureau syndical a, à l'unanimité, voté une première subvention de 5.000 francs.

C'est bien : ce n'est pas suffisant.

Les sections, à leur tour, se doivent d'apporter l'aide la plus large possible pour la défense de la République espagnole.

Il faut que partout les militants du Syndicat National des Douanes Actives prennent l'initiative d'organiser des collectes.

Les fonds recueillis devront être adressés sans retard au camarade DUPONT, trésorier de la CGT, 211, rue Lafayette, Paris. [...]

Le Peuple espagnol compte sur la solidarité du prolétariat mondial.

Elle ne doit pas lui faire défaut !

Sa cause est la nôtre !

Elle est la vôtre, camarades douaniers !

Ne l'oubliez pas.

ANNEXE n° 23 : Appel à la solidarité du SNDC en faveur des douaniers espagnols évacués en France (*L'Action douanière*, n°228, 5 juillet 1939, p. 2).

Un appel pressant en faveur de nos camarades des douanes espagnoles

Chers camarades,

Les uns et les autres, vous allez, au cours du mois d'été, goûter quelques semaines de repos. Ce repos, vous l'avez certes bien gagné et nous n'avons pas l'intention de ternir la joie que vous éprouvez à la perspective ou au souvenir de vos vacances !

Cependant, nous avons le devoir humain, syndicaliste, d'appeler encore » une fois votre attention sur le sort de bons camarades pour qui la période des « vacances » de 1939 ne signifiera pas autre chose qu'une aggravation de leur gêne et, de plus en plus, on peut l'écrire, de leur misère.

Il s'agit – nous vous l'écrivons encore – de nos camarades des Douanes espagnoles qui, étant en fonctions sur la frontière catalane ont été évacués en France et se trouvent actuellement avec leurs familles, quelques-uns chez des parents ou des amis, la plupart dans des camps d'hébergement organisés par le gouvernement français.

Soixante-dix-huit agents des Douanes espagnoles, de tous grades, se trouvent encore dans notre pays.

Ils étaient en fonctions à Port-Bou, la Junquera, Barcelon, Puiccerda, Canfranc, etc... Certains d'entre eux avaient été précédemment à Bilbao et Irun et avaient subi un premier exode. La plupart étaient connus de nos camarades des bureaux français correspondants et avaient avec ces derniers des relations très cordiales.

Plusieurs ont de la famille, soit avec eux, soit dispersée dans plusieurs centres d'hébergement.

Leurs âges varient considérablement, depuis de jeunes dames employées et de jeunes vérificateurs jusqu'à de vieux agents de magasins et de vieux receveurs qui étaient à la veille de la retraite.

Quelques-uns pourront rentrer en Espagne lorsque la situation sera plus calme ; d'autres – la plupart à cause de la loi des « suspects » édictée par le nouveau gouvernement espagnol – ne le pourront pas et devront s'exiler ou s'établir chez nous, soit parce qu'ils ont loyalement servi, jusqu'au bout, un gouvernement qui, à leurs yeux, était légal. Qui pourrait nier que cette

situation aurait été celle de beaucoup d'entre nous si la même situation s'était produite en France ? Ce qui, nous l'espérons bien, ne se présentera jamais.

Quel que soit leur sort futur, tous nos camarades sont dans le besoin. Nous avons reçu leurs lettres. Il y a des situations navrantes : des enfants en bas âge ; d'autres ont leurs enfants en France, en Belgique ou en Angleterre ; il y a des malades – un receveur de 58 ans est dans un camp avec un grave ulcère à l'estomac, sa femme est dans un autre avec sa vieille mère de 70 ans... Mais à quoi bon multiplier les exemples. Chaque jour de nouvelles lettres nous arrivent encore qui nous montrent les situations de plus en plus lamentables.

Aidés par nos camarades du service actif nous n'avions tout juste pu adresser à tous jusqu'à présent, qu'une somme très modeste, qui leur a permis de procurer quelques douceurs à leurs enfants et à eux-mêmes, l'ordinaire des camps et des centres d'hébergement n'étant pas précisément abondant.

Quant à ceux qui ne sont pas dans les camps ou les centres, leur détresse est au moins aussi grande..., malgré leurs efforts héroïques pour sauvegarder les apparences.

Nous sommes convaincus que, vous plaçant uniquement sur le plan de la solidarité douanière – de même que nos camarades de l'Enseignement, des PTT, des Chemins de fer, l'on fait, avec des résultats remarquables pour secourir leurs camarades réfugiés en France – vous ne refuserez pas de nous aider à poursuivre notre effort. Nous faisons donc appel – encore une fois – simplement à votre bon cœur en faveur de nos malheureux camarades et de leurs familles, victimes innocentes de la guerre civile. Donnez ce que vous pourrez : les sommes les plus modestes sont les bienvenues.

Bien entendu, cet appel s'adresse surtout aux camarades qui n'ont pas encore versé leur obole, mais même si ceux qui l'ont déjà fait accomplissaient un second geste, nous pouvons les assurer que le léger sacrifice supplémentaire qu'ils feraient contribuerait à apporter beaucoup de joie dans des familles dignes d'intérêt...

Vos vacances vous paraîtront encore plus douce si vous avez ainsi prouvé votre esprit de solidarité et de camaraderie.

Merce à l'avance à tous.

E. Guiader.

ANNEXE n° 24 : Corrigé d'un sujet proposé au concours pour le grade de lieutenant, non daté (SAEF, B-0069223/1 – Masse des brigades des Douanes, organisation et fonctionnement).

I°) Le casernement – but – utilité – réglementation

Les exigences du service obligent parfois l'administration à installer des postes dans les localités complètement isolées où les habitations font défaut ou encore dans des villes où les agents ne trouveraient à se loger qu'à des prix hors de proportion avec leurs ressources, la nécessité s'impose, dans ces résidences, de pourvoir au logement du personnel des brigades.

Le casernement a une utilité incontestable : d'une part, il permet aux intéressés de se loger dans des conditions moins onéreuses et de jouir de locaux souvent plus spacieux et mieux disposés que ceux qu'ils pourraient se procurer pour le même prix, des chambrées pourvues du mobilier nécessaire sont réservées aux célibataires moyennant une modeste redevance. Au surplus, le nombre important de casernes que l'administration a été amenée à édifier résout souvent en faveur des agents les inconvénients des crises de logements. D'autre part, outre que les chefs ont sous la main un groupement de forces dont l'emploi doit parfois être instantané, le secret des combinaisons du service est mieux sauvegardé, les allées et venues des agents risquant d'être moins épiées dès l'instant où la salle d'ordres se trouve dans la caserne même. Enfin, au point de vue de la discipline, les officiers peuvent exercer leur action sur les hommes plus facilement que si ceux-ci étaient disséminés dans la ville.

Partout où il existe, le casernement est pour tous une obligation et, à moins que l'espace ne fasse défaut, aucun ménage ne peut être dispensé, pour des motifs d'ordre privé, d'habiter la caserne de sa résidence. Toutefois, si la disposition des locaux ne permet pas d'affecter aux hommes qui viennent à se marier, le nombre de pièces indispensable, ceux-ci peuvent être autorisés à loger provisoirement en ville. La même autorisation est susceptible d'être accordée par les directeurs aux agents célibataires qui en font la demande, mais ils ne seraient admis à réintégrer ultérieurement la caserne qu'autant qu'il s'y trouverait des places disponibles.

En ce qui concerne l'attribution des logements, ceux-ci sont, dans chaque caserne, répartis en 3 groupes : ceux des gardes-magasins, des brigadiers-chefs et des premiers maîtres ; ceux des brigadiers et des patrons ; ceux des préposés et des matelots. Dans chaque catégorie, l'attribution est effectuée suivant les besoins de chacun et à besoins égaux, suivant l'ancienneté

d'arrivée au poste. Chaque caserne a d'ailleurs, son règlement spécial en rapport avec la composition du personnel, les exigences du service et les habitudes locales.

Le casernement est constitué dans des immeubles soit domaniaux, soit appartenant à la Masse, soit loués à bail. Pour ces derniers, les loyers sont payés sur les fonds de la Masse.

Les agents casernés sont astreints à une retenue du casernement basée sur la valeur locative – arbitrée par le service des Domaines – des logements qu'ils occupent. Ce mode de procéder présente le double avantage de permettre aux agents de recevoir, le cas échéant, l'intégralité des suppléments d'indemnité de résidence et de procurer à la Masse un supplément de ressources appréciable.

La retenue de casernement est opérée mensuellement au prorata du temps effectif passé dans la caserne. Le montant en est déduit, par le receveur principal, de la somme remise au capitaine pour la solde des agents de sa subdivision.

ANNEXE n° 25 : Classement et attribution des logements de la caserne des Sables d'Olonne, 23 janvier 1934 (Archives André Lucot).

Demande

Caserne des Sables d'Olonne

Casernement

Classement et attribution des logements

Art. 1.

Ses logements sont divisés en six catégories :

- 1° — 1 pour le Capitaine
- 2° — 1 pour le Lieutenant
- 3° — 1 pour le Brigadier
- 4° — 1 de 3 pièces pour le sous-brigadier et le sous-patron
- 5° — 4 de 3 pièces pour familles nombreuses (pépés et matelots)
- 6° — 3 de 2 pièces pour pépés et matelots.

Art. 2

Dans chacune des trois dernières catégories, l'attribution des logements est faite en tenant compte :

- 1° de l'ancienneté de casernement ;
- 2° des charges de famille ;
- 3° de l'ancienneté à la résidence ;
- 4° de l'ancienneté de tous services
- 5° de l'âge des agents

Art. 3.

Le logement de la 4^{ème} catégorie est situé :

- ~~au 1^{er} étage, côté ou d'ouest.~~
~~au 2^{ème} au 3^{ème} étage, côté côté ouest.~~

Art. 4.

Ses logements de la 5^{ème} catégorie sont réservés aux pépés et matelots ayant 3 enfants et plus ; à défaut de famille remplissant cette condition à ceux ayant deux enfants de sexes différents mais deux enfants du même sexe.

À charges de famille égales, les logements sont distribués selon la règle fixée à l'art. 2 ci-dessus mais un agent caserné ou non prime ici ceux dont les charges de famille sont moindres

Art. 5

art. 5. Ses cases sont indépendantes des logements. Elles sont attribuées de préférence, lorsqu'une vacance se produit, aux agents casernés qui en font la demande en se basant sur les règles fixées à l'art. 4.

art. 6. Les autres règles insérées dans la consigne générale demeurent applicables.

Fait aux Sables d'Olonne, le 20 janvier 1934

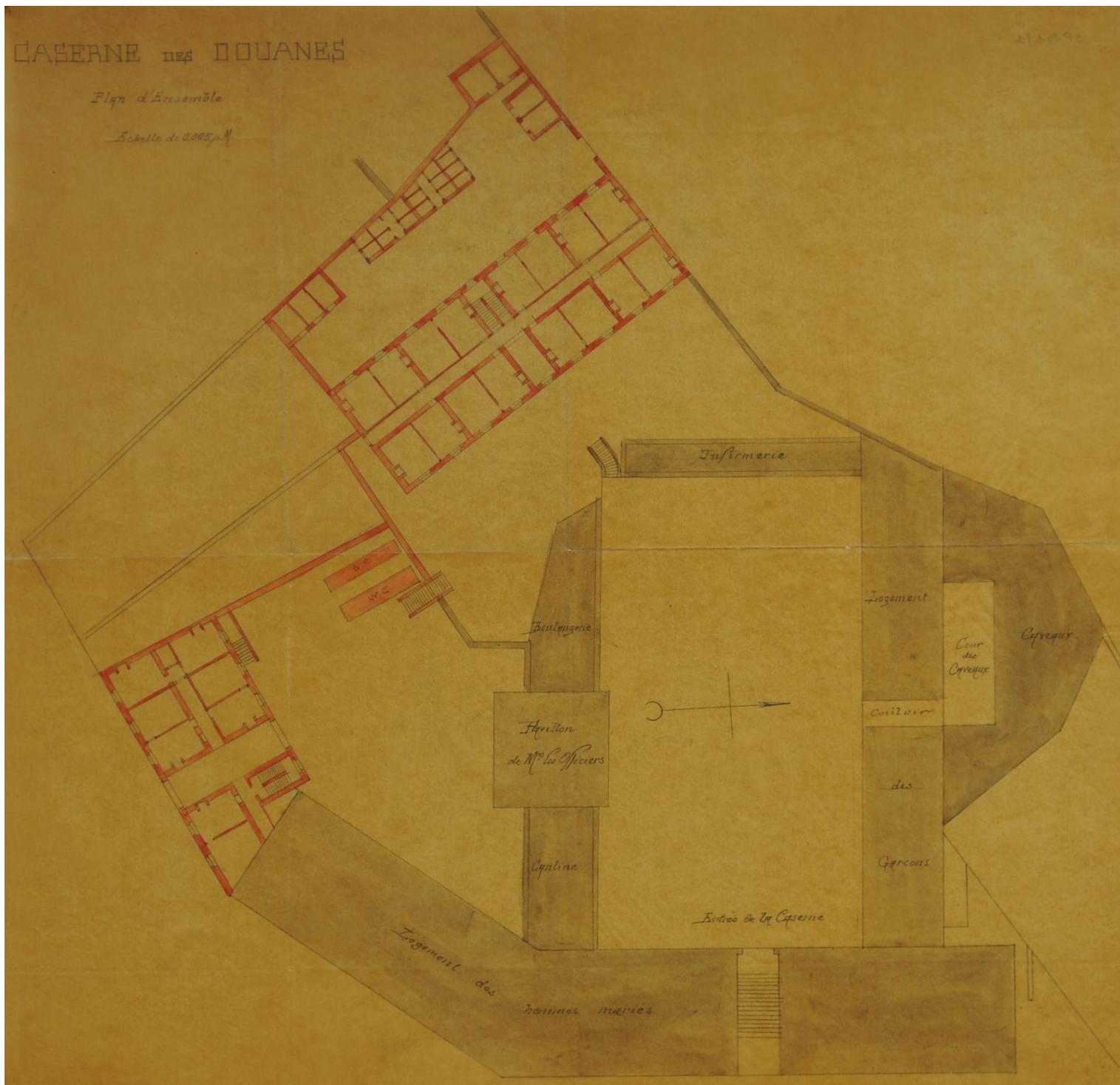
Ses membres de la Commission de casernement

[Handwritten signatures]
L. Richomme
P. Biquard
P. Biquard
P. Biquard

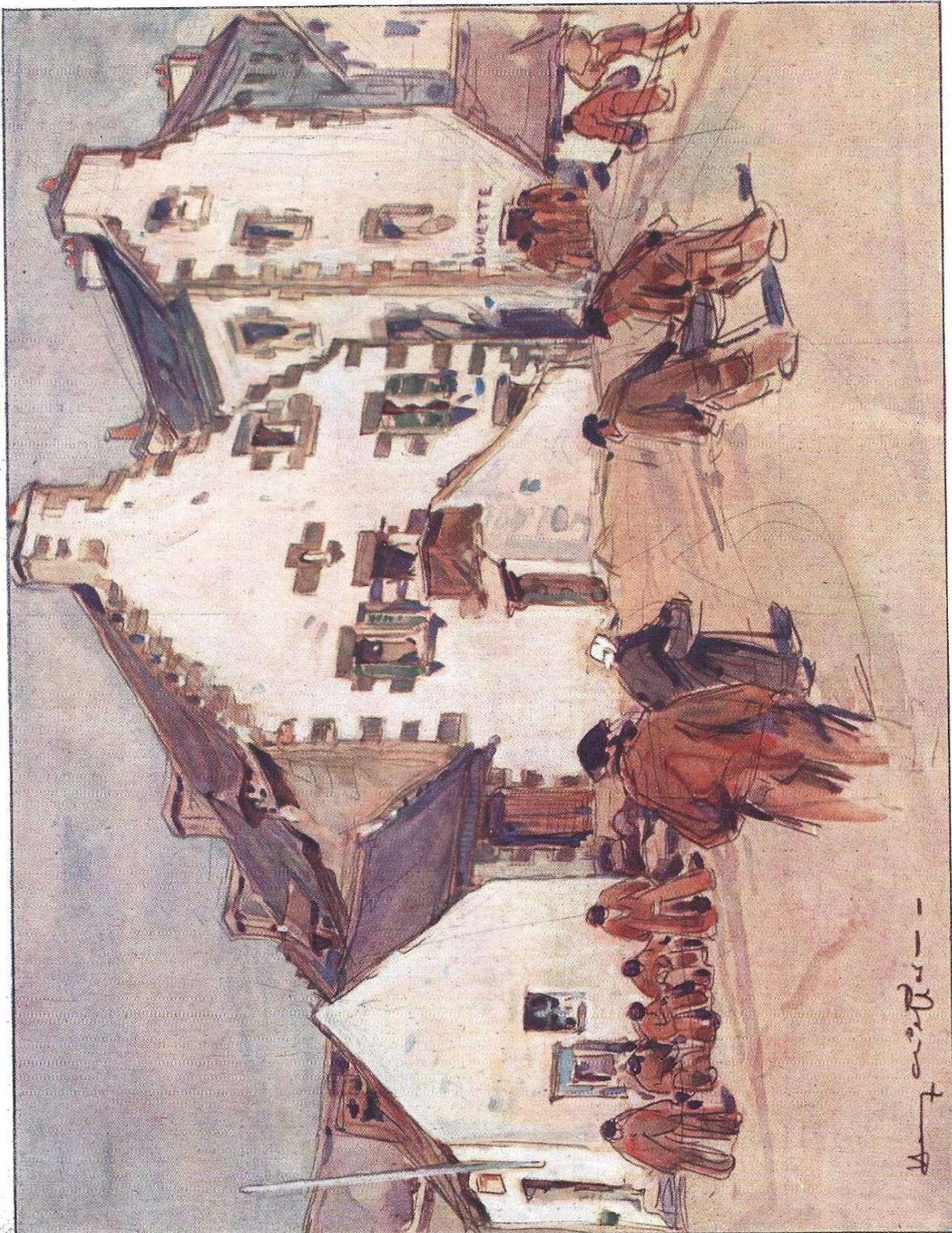
Ses connaissances :

[Handwritten signatures]
L. Richomme
P. Biquard
P. Biquard
P. Biquard
P. Biquard
P. Biquard
P. Biquard

ANNEXE n° 26 : Plan d'ensemble de la caserne de Nantes, non daté (AD44, 5 P
201 : Patrimoine immobilier et équipement)

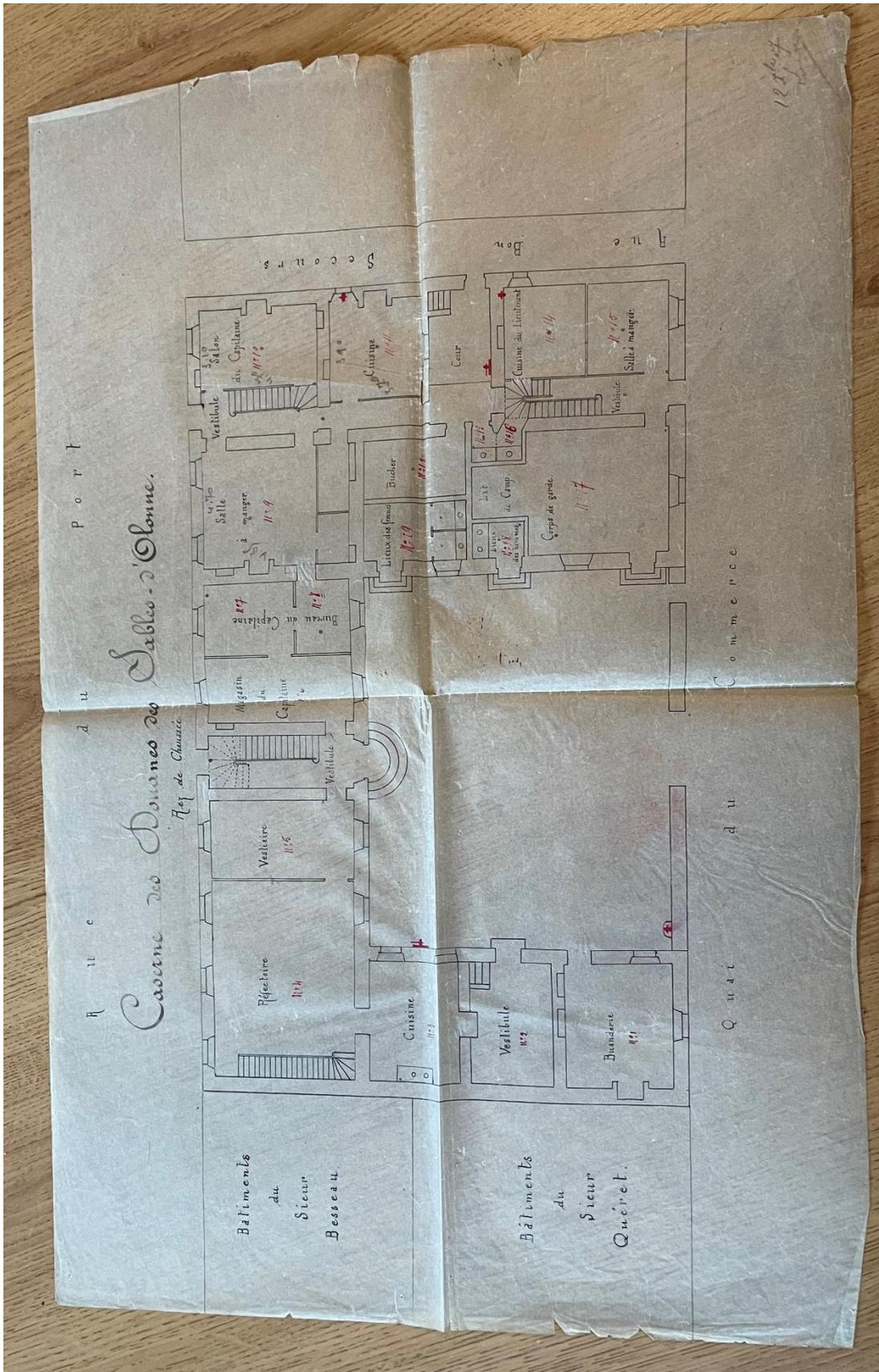


ANNEXE n° 27 : Poste des douaniers sur le quai du port de Tréboul (Douarnenez, Finistère), (*L'Illustration*, 1927).



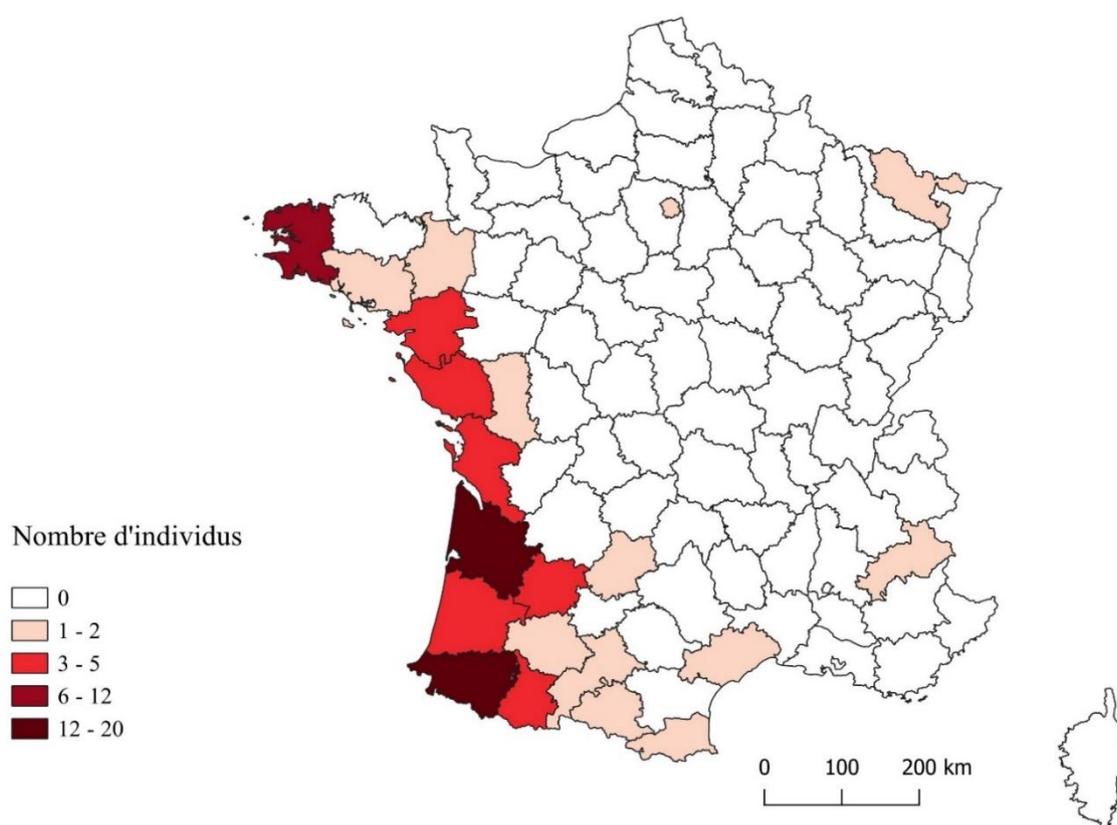
Sur le quai du port de Tréboul. — Le poste des douaniers.

ANNEXE n° 28 : Plan du rez-de-chaussée de la caserne des Sables d'Olonne,
(Archives André Lucot)



ANNEXE n° 29 : Cartographie des lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade atlantique entre 1926 et 1946. (Musée national des douanes, France ; SAEF)

Lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade Atlantique (1926-1946)



Sources : Musée national des douanes, France; Service des archives économiques et financières
Cartographie : Anne Le Sutin, 2023

ANNEXE n° 30 : Exemples de sujets présentés aux femmes lors des examens pratiques pour les différents grades de l'administration des douanes.

Examen d'aptitude (cadre des dames employées) du 19 janvier 1919

Rédaction

La candidate écrit à une de ses amies qui, pendant toute la durée de la guerre, est demeurée dans les régions envahies du Nord de la France.

Après avoir exprimé la joie que lui a procurée la libération du territoire, elle annonce à sa correspondante qu'elle a sollicité un emploi dans l'administration des douanes. Elle lui expose qu'elles seront, en cas de succès, les fonctions qui lui seront confiées, les avantages qu'elle en retirera et les devoirs qu'elle aura à remplir tant à l'égard du public qu'envers l'administration.

Développement

Chère amie,

J'ai reçu, avec plaisir, ta lettre m'annonçant que tu n'as pas trop souffert pendant ces quelques années de guerre. C'est avec joie que j'apprends le départ des soldats allemands, ce qui te permet d'être libre et surtout de ne plus obéir au commandement allemand. Maintenant tu vas pouvoir te faire une situation.

Ces jours derniers j'ai fait une demande pour un emploi de dame employée dans l'administration des douanes. J'ai à subir un concours et par conséquent ais-je peu de chance de réussir. Si je suis reçue je serais placée dans un port ou dans un bureau sur les frontières de terre. Tout d'abord, j'aurai sans doute un poste n'offrant pas de grandes difficultés puis je pourrais être employées aux divers emplois douaniers, statistique commerciale, cabotage, exportation. Je ne dois pas prétendre à arriver à un grade très élevé.

Ce qui m'attire à cette carrière c'est d'avoir une situation sûre et de savoir ce que je gagnerai exactement. En cas de maladie j'aurai droit à un traitement entier pendant les trois premiers mois. Comme dans toutes les administrations de l'État on se fait une retraite. Je n'aurai donc pas à craindre une vieillesse malheureusement. Tous les ans je profiterai de quelques jours de congé.

Je m'efforcerai à bien remplir mon emploi. Pour le public, je le recevrai sans mauvaise humeur tout en exigeant des déclarations conformes à ce qui est demandé par la Douane sans pousser les choses à l'extrême en nuisant à l'intérêt de l'administration comme à celui du public. Je donnerai volontiers quelques unes de mes heures libres pour mettre mon travail à jour.

Affectueusement à toi.

Signé : Magdeleine Buis.

(SAEF, IC-0026486, dossier personnel de Magdeleine Buis, dame employée dans la direction de Nantes)

Examen d'aptitude (cadre des dames employées) 7 juillet 1921

I° EPREUVE

I° – Quel est, dans l'organisation générale des services extérieurs de l'Administration des douanes, le rôle des agents des brigades ?

II° - Indiquer les diverses destinations que peuvent recevoir les marchandises importées ?

Définir sommairement les régimes sous lesquels ces marchandises peuvent être placées à leur entrée en France ?

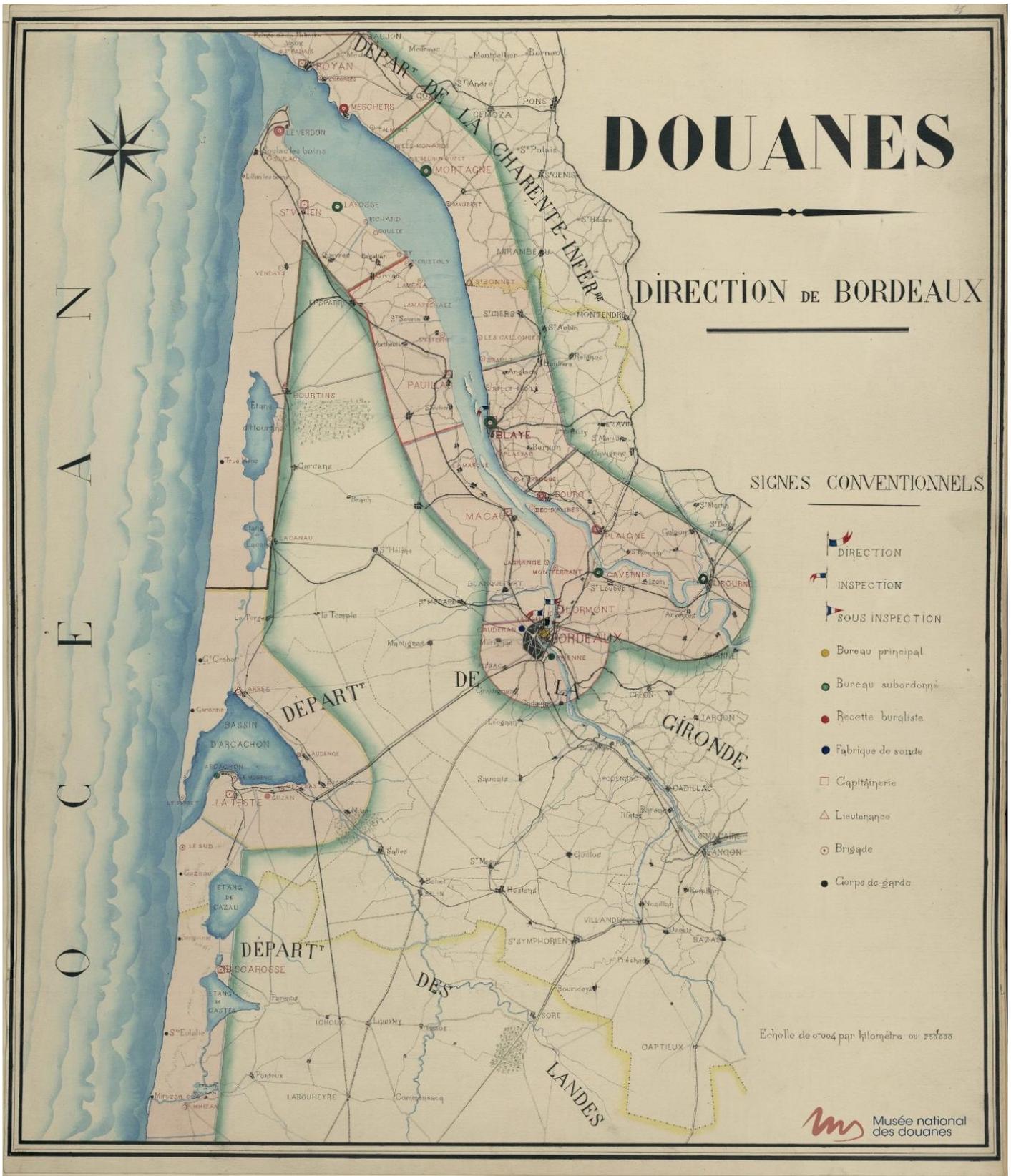
II° EPREUVE

Dans quels cas les acquit-à-caution doivent-ils être déchargés sous réserves ?

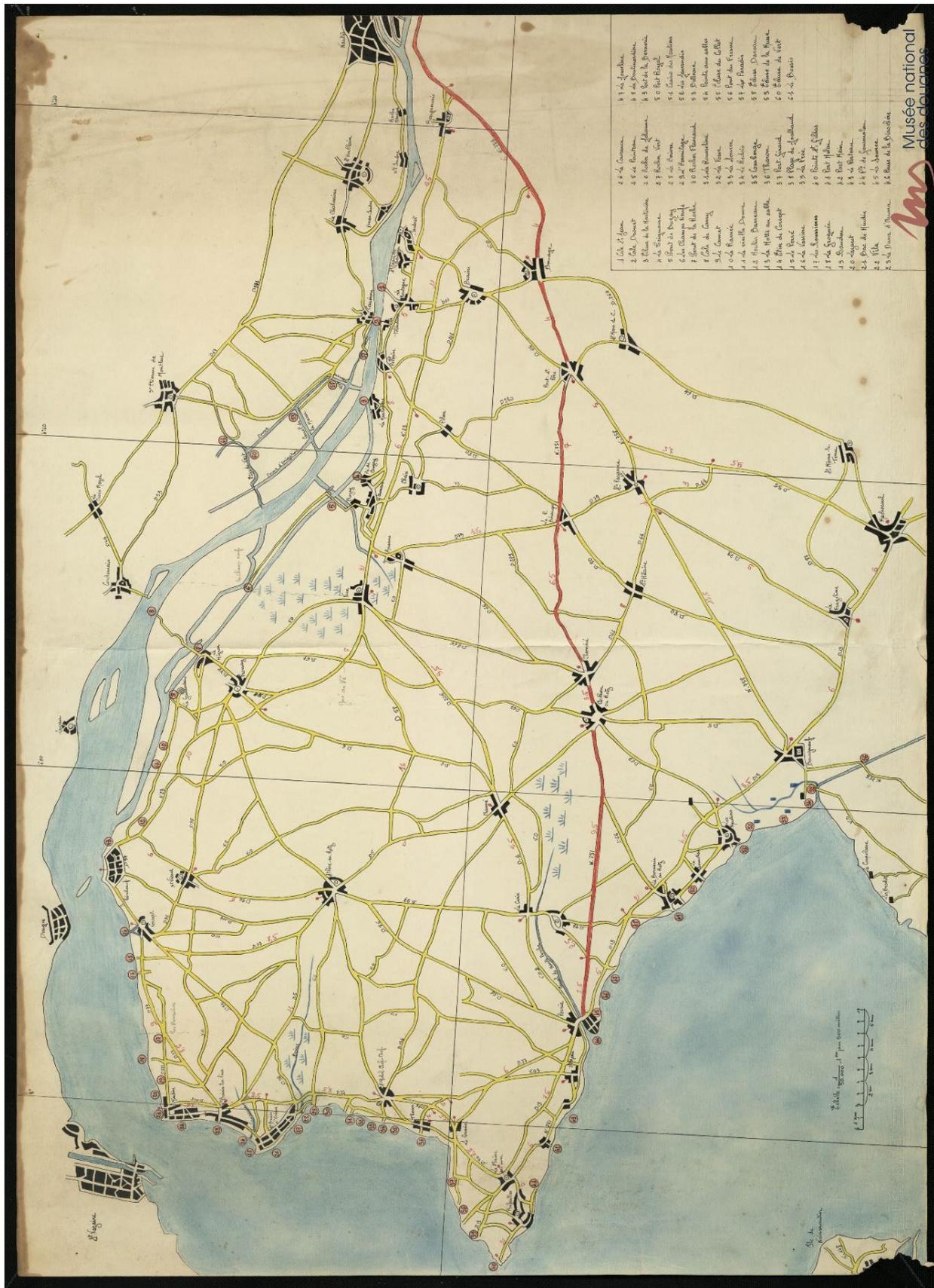
Quel est le but des réserves insérées dans les certificats de décharge ?

(SAEF, IC-0026894, dossier personnel de Marie Sazias née Jauréguibère dame employée dans la direction de Bordeaux)

ANNEXE n° 31 : Carte de la penthière de la direction de Bordeaux, (Musée national des douanes, France, MND 2002.0.1)



ANNEXE n° 32 : Carte de la penthière de Saint-Nazaire, (Musée national des douanes, France, MND 999.34.2)



ANNEXE n° 33 : Exemples d'ordres de service inscrits dans les registres et rapports de travail des brigades

Brigade de Boucau-Nord :

Noms et grades des employés	Numéros d'ordre	Heures de départ	de rentrée	Ordre de service
Haiçaguerre, sous-patron Bécaud, matelot Gardères, matelot	96	8h	16h	<u>Mercredi, le 8 juin 1927</u> Service de rade – Ordre du sous-patron, surveilleront les mouvements de la navigation ; arraisonneront les navires venant de la mer et visiteront ceux restant dans le port. Le rapport mentionnera l'heure de la rentrée. Interruption de 12 à 14 heures.

(AD 64 – Bayonne, 1216 W 6)

Noms et grades des employés	Numéros d'ordre	Heures de départ	de rentrée	Ordre de service
Babin, préposé	3	7h 13h	11h 17h30	<u>Samedi, 18 juillet 1931</u> Ecor entrée et sortie des marchandises hangar G

Brigade de La Rochelle-La Pallice :

(SAEF – 1C-0026341)

Noms et grades des employés	Numéros d'ordre	Heures de départ	de rentrée	Ordre de service du 13 avril 1938
Peytour, préposé	14	13h30	18h30	A bicyclette – Départ du poste à treize heure tente.
		14h	18h00	Surveillance des bassins 1 et 2 nord et des bassins 1 et 2 sud – Stationnera au pont Brunet et au Hangar 44
			18h30	Retour à ...

Sous-brigade cycliste à Bordeaux, poste du Chapeau Rouge :

(SAEF – 1C-0027227)

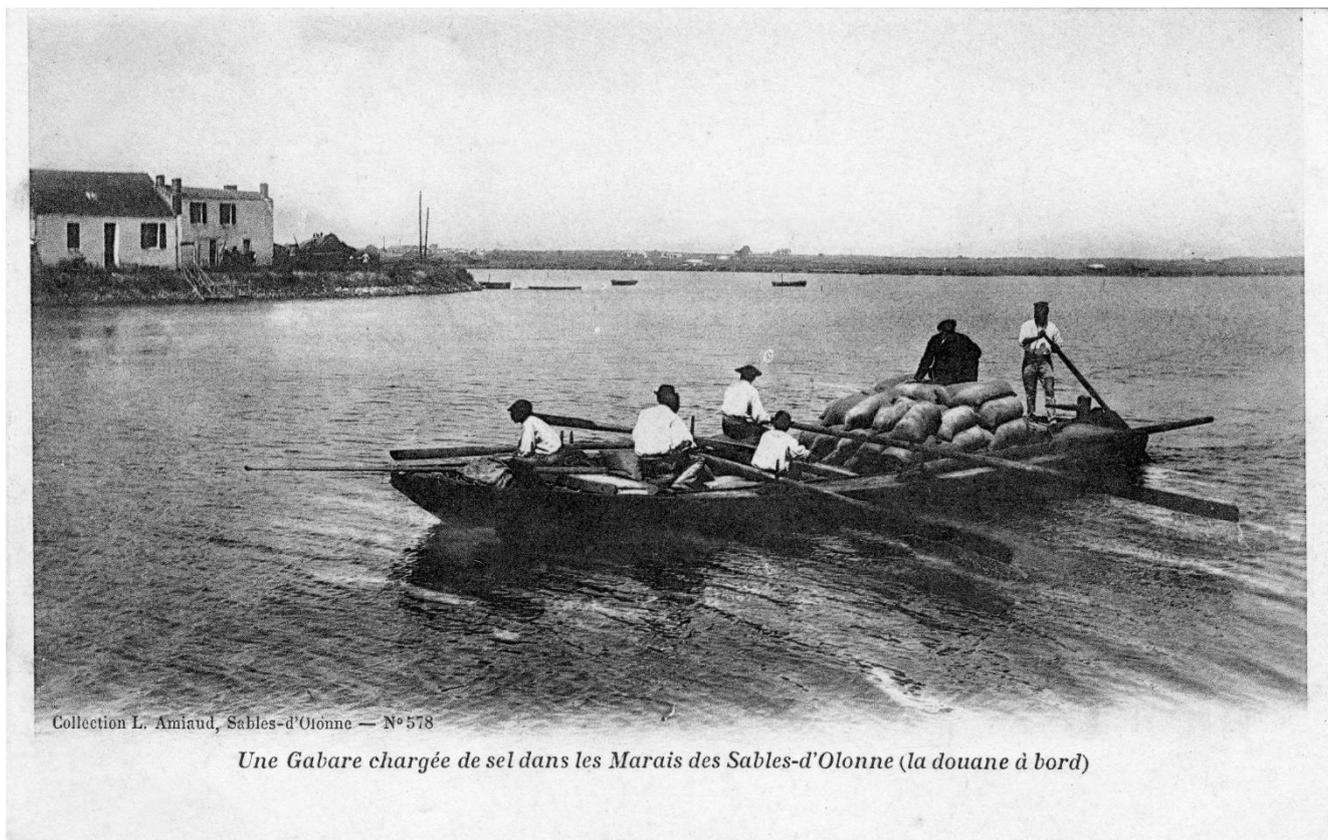
ANNEXE n° 34 : Contrôle du sel sur la façade atlantique



Les paludiers avec leurs chargements de sel devant la douane pour acquitter leurs droits (Croix-de-Vie). J.-P. Guitonneau (Archives départementales de la Vendée, 1 Num 409/222-16)



Saint-Hilaire-de-Riez. Le convoi de sel dans les marais salants. J. Michel. Arexco en Vendée



Collection L. Amiaud, Sables-d'Olonne — N° 578

Une Gabare chargée de sel dans les Marais des Sables-d'Olonne (la douane à bord)

Une gabare chargée de sel dans les marais des Sables-d'Olonne. C. Thomas. EthnoDoc-OPCI et Arexcpo

ANNEXE n° 35 : Copie de l'ordre du jour de l'assemblée générale du Syndicat des Marais de La Gâchère, adressée au directeur des douanes à Nantes (*La Vendée Républicaine*, 13 novembre 1926, n° 2221, p. 1)

Les Membres de l'Association syndicale des Marais de la Gachère, dont un grand nombre sont propriétaires et exploitants de marais salants, réunis en assemblée générale, le dimanche 31 octobre 1926, à l'occasion du décret du 6 octobre même année, décret apportant de graves modifications au régime de la perception des droits sur le sel, ont l'honneur d'exposer à l'Administration compétence ce qui suit :

- 1°- Que les sauniers et exploitations ne vendent pas directement leur production aux consommateurs et ignorent ainsi les usages auxquels leur sel est destiné, mais qu'ils traitent généralement avec des négociants en gros, lesquels en disposent à la demande et suivent les besoins de leur clientèle, à l'insu du producteur ;
- 2°- Que beaucoup de sauniers, propriétaires et exploitants, sont insuffisamment instruits pour tenir la comptabilité demandée, et que leur impéritie en la matière compliquerait en bien des cas la tâche de l'agent administratif chargé du contrôle ;
- 3°- Que l'évaluation du sel en pils ne peut être faite que d'une façon approximative, que le contrôle par la détermination en volume et par le calcul est illusoire et conduirait souvent à de graves erreurs par suite du tassement inégal du sel dans les piles, de l'irrégularité du terrain de la base, du degré de passage, de la nature plus ou moins hygroscopique de sel, etc. Ils font remarquer que des décisions ou des sanctions, prises à la suite d'un contrôle de cette sorte pourraient constituer de véritables dénis de justice à l'égard des exploitants qui auriennent à le subir ;
- 4°- Ils signalent que les quantités récoltées chaque années sont essentiellement variables et peuvent être nulles, comme cela a lieu pour un certain nombre de marais cette année même ; que d'autre part, dans les années où les récoltes sont abondantes, l'écoulement de la marchandise devient fatalement très lent et peut s'échelonner sur plusieurs années, de telle sorte qu'il serait inique d'exiger les douzièmes d'un exploitant qui n'a pas de disponibilités, qui n'a pas vendu, qui ne peut vendre sa récolte et attend une occasion favorable pour le faire, occasion très longue à se produire sur un marché encombré. La conséquence de l'exigence d'un douzième ou pareille occasion serait la porte ouverte à la spéculation au détriment des producteurs embarrassés ou des moins fortunés ;

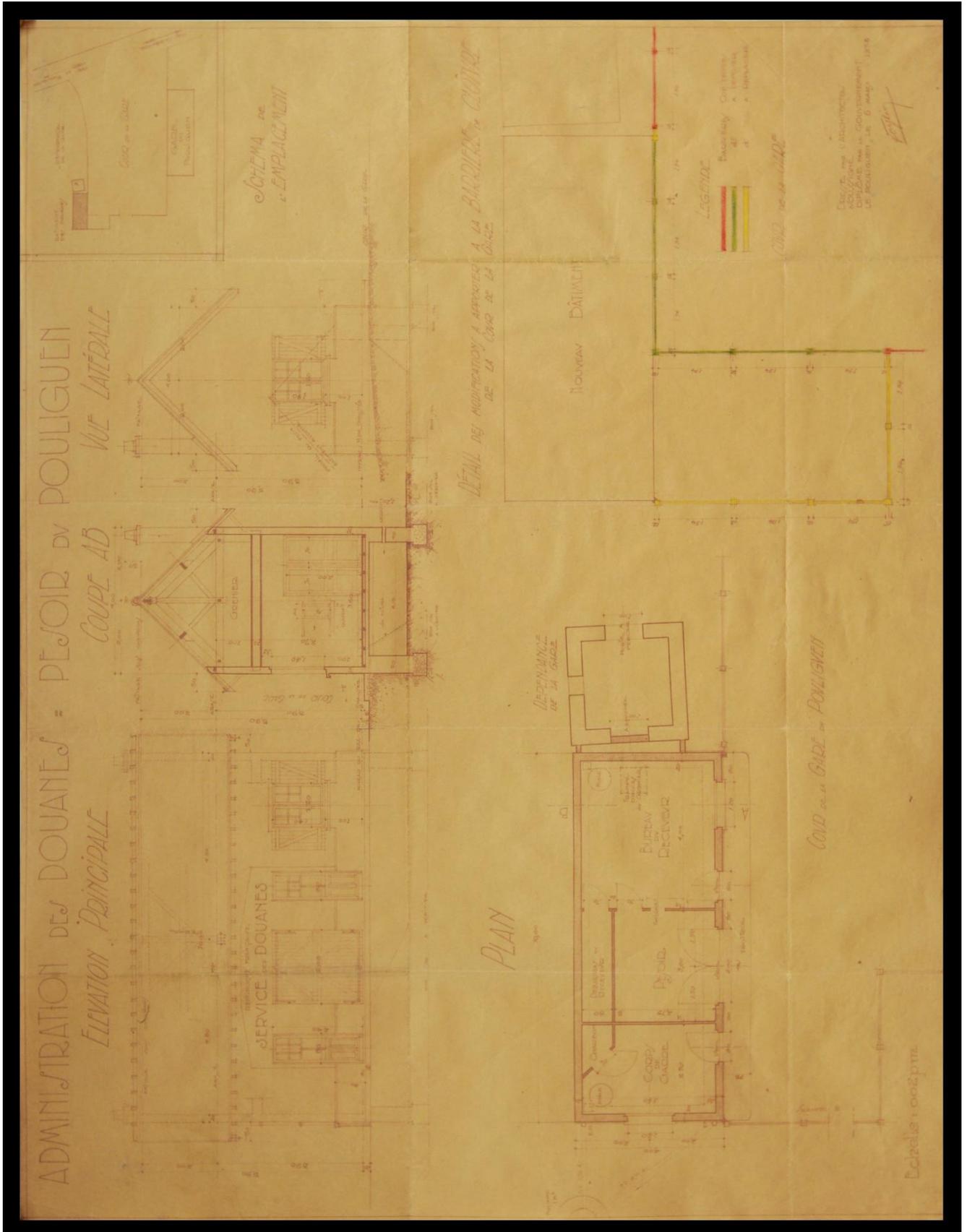
5°- Que la plupart des récoltants ne pourront fournir la caution solvable rigoureusement exigée par l'Administration ;

6°- Ils font remarquer qu'en dehors du régime des douzièmes, le régime pratiqué jusqu'ici, qui a fait ses preuves depuis plus de 100 ans, est de nature à favoriser les intérêts de l'Etat dans la perception des droits, car ces droits, étant versés au moment de l'enlèvement u sel, entrent immédiatement et entièrement dans les caisses administratives et deviennent disponibles pour le Trésor. Leur perception est, du reste, excessivement simple et ne donne lieu à aucune démarche de la part des agents de l'Administration ; le plus souvent ils seront perçus, dans leur intégralité, avant que l'exercice annuel soit clos et avant que les douzièmes eussent été entièrement versés.

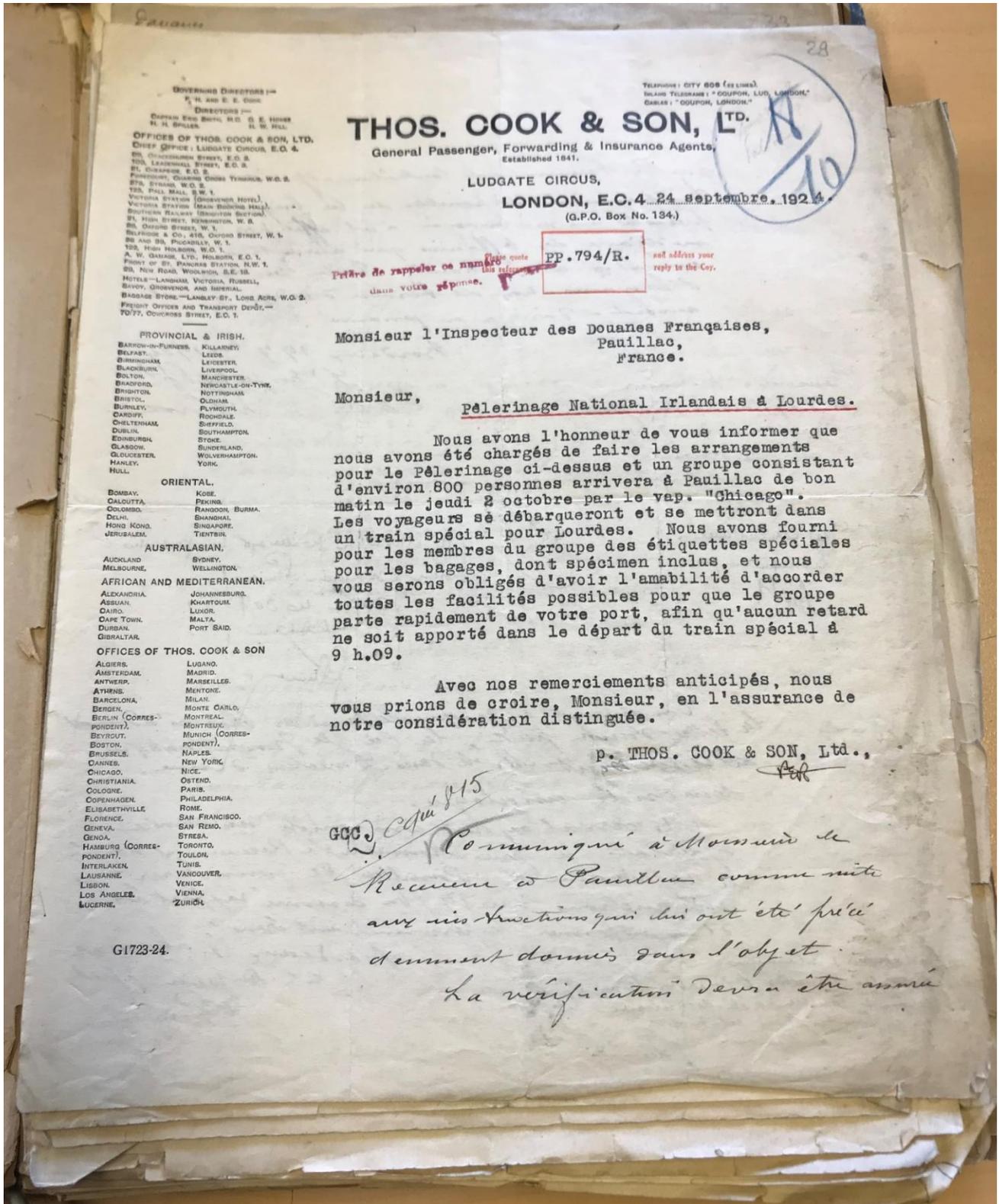
En conséquence des considérations précédentes, ils formulent le vœu qu'aucune modifications essentielle ne soit apportée au régime actuel de la perception des droits sur le sel, régime ayant fonctionné jusqu'ici à la satisfaction générale dans leur contrée.

Ce vœu a été adopté à l'unanimité des membres présents et transmis le soir-même, par les soins de M. Valère Mathé, conseiller général.

ANNEXE n° 36 : Plan du pesoir du Pouliguen, 6 mars 1933 (Archives départementales de la Loire-Atlantique, 5 P 203)



ANNEXE n° 37 : Lettre de l'agence de voyage irlandaise « Thos, Cook & Son, Ltd » à l'inspecteur des douanes à Pauillac, 24 septembre 1924 (Musée national des douanes, France, 2 B 23)



TELEPHONE : CITY 808 (22 LINES)
 MILING TELEGRAMS : "COUPON, LUD, LONDON"
 CABLES : "COUPON, LONDON."

THOS. COOK & SON, LTD.
 General Passenger, Forwarding & Insurance Agents,
 Established 1841.

LUDGATE CIRCUS,
 LONDON, E.C.4 24 septembre 1924
 (G.P.O. Box No. 134.)

Prête de rappeler ce numéro dans votre réponse. **PP.794/R.** and address your reply to the Coy.

Monsieur l'Inspecteur des Douanes Françaises,
 Pauillac,
 France.

Monsieur, pèlerinage National Irlandais à Lourdes.

Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons été chargés de faire les arrangements pour le Pèlerinage ci-dessus et un groupe consistant d'environ 800 personnes arrivera à Pauillac de bon matin le jeudi 2 octobre par le vap. "Chicago". Les voyageurs se débarqueront et se mettront dans un train spécial pour Lourdes. Nous avons fourni pour les membres du groupe des étiquettes spéciales pour les bagages, dont spécimen inclus, et nous vous serons obligés d'avoir l'amabilité d'accorder toutes les facilités possibles pour que le groupe parte rapidement de votre port, afin qu'aucun retard ne soit apporté dans le départ du train spécial à 9 h.09.

Avec nos remerciements anticipés, nous vous prions de croire, Monsieur, en l'assurance de notre considération distinguée.

P. THOS. COOK & SON, Ltd.,

- GOVERNING DIRECTORS** —
 F. H. AND E. E. COOK
 DIRECTORS —
 CAPTAIN ERIC BIRCH, M.C. G. E. HUGHES
 R. H. SPALLEN
- OFFICES OF THOS. COOK & SON, LTD.**
 CHIEF OFFICE : LUDGATE CIRCUS, E.C.4
 25, OLD-ADAMS LANE, E.C.4
 17, LEADENHALL STREET, E.C.3
 ST. MARKS, E.C.2
 FOREBURY, CHANCERY CROSS, W.C.2
 27A, STRAND, W.C.2
 178, PALL MALL, S.W.1
 VICTORIA STATION (GRAND HOTEL)
 VICTORIA STATION (GRAND BATHING HALL)
 SOUTHERN RAILWAY (BRISTOL SECTION)
 ST. HIGH STREET, BRISTOL, W.8
 25, OXFORD STREET, W.1
 BRADSHAW & CO., 410, OXFORD STREET, W.1
 22, AND 23, PICCADILLY, W.1
 125, HIGH HOLBORN, W.C.1
 A. W. GARRARD, LTD., HOLBORN, E.C.1
 FRONT OF ST. PAUL'S STATION, N.W.1
 20, NEW ROAD, WOODLTON, S.E.15
 HOTELS — LANGHAM, VICTORIA, RUSSELL,
 BAYOY, GROSVENOR, AND IMPERIAL
 BARBAGE STORE — LANSLEY ST., LONG ACRES, W.C.2
 FREIGHT OFFICES AND TRANSPORT DEPT. —
 70/77, DOCKROSE STREET, E.C.1
- PROVINCIAL & IRISH.**
 BARNUM-IN-FURNESS, KILLARNEY.
 BELFAST, LIMERICK.
 BIRMINGHAM, LEICESTER.
 BLACKBURN, LIVERPOOL.
 BOLTON, MANCHESTER.
 BRADFORD, NEWCASTLE-ON-TYNE.
 BRISTOL, NOTTINGHAM.
 BURNLEY, OXFORD.
 CARDIFF, PLYMOUTH.
 CHELTENHAM, READING.
 DUBLIN, SOUTHAMPTON.
 EDINBURGH, STYKE.
 GLASGOW, SUNDERLAND.
 GLoucester, WOLVERHAMPTON.
 HAVLEY, YORK.
 HULL.
- ORIENTAL.**
 BOMBAY, KOBE.
 CALCUTTA, FUKUOKA.
 COLOMBO, RANGOON, BURMA.
 DELHI, SHANGHAI.
 HONG KONG, SINGAPORE.
 JERUSALEM, TIENTSIN.
- AUSTRALASIAN.**
 AUCKLAND, SYDNEY.
 MELBOURNE, WELLINGTON.
- AFRICAN AND MEDITERRANEAN.**
 ALEXANDRIA, JOHANNESBURG.
 ABBUJAH, KHARTOUM.
 CAIRO, LONDON.
 CAPE TOWN, MALTA.
 DURBAN, PORT SAID.
 GIBRALTAR.
- OFFICES OF THOS. COOK & SON**
 ALGIERS, LUGANO.
 AMSTERDAM, MADRID.
 ANTWERP, MARSEILLES.
 ATHENS, MENTONE.
 BARCELONA, MILAN.
 BERLIN, MONTE CARLO.
 BERLIN (CORRESPONDENT), MONTREAL.
 BEYROUT, MONTREUX.
 BOSTON, MUNICH (CORRESPONDENT).
 BRUSSELS, NAPLES.
 CANNES, NEW YORK.
 CHICAGO, NICE.
 CHRISTIANIA, OSTEND.
 COLOGNE, PARIS.
 COPENHAGEN, PHILADELPHIA.
 ELIZABETHVILLE, ROME.
 FLORENCE, SAN FRANCISCO.
 GENEVA, SAN REMO.
 GENOA, STRESA.
 HAMBURG (CORRESPONDENT), TORONTO.
 INTERLAKEN, TOULON.
 LAUSANNE, VANCOUVER.
 LISBON, VENICE.
 LOS ANGELES, VIENNA.
 LUCERNE, ZURICH.

CCC) Cqui 815
 Communiqué à Monsieur le
 Receveur à Pauillac comme suite
 aux vis d'actions qui lui ont été prêtés
 d'unement donnés dans l'objet.
 La vérification devra être assurée

G1723-24.

ANNEXE n° 38 : Conseils dispensés dans *Les lectures du douanier* (1938) sur les rapports avec les voyageurs.

RAPPORTS AVEC LES VOYAGEURS

Pour bien comprendre ce que doivent être ces rapports, représentons-nous l'arrivée d'un voyageur à la Douane française. Il y rencontre une barrière devant laquelle il doit s'arrêter, descendre de voiture, interrompre son voyage ; puis l'obligation lui est faite de remplir diverses formalités, de subir la visite de ses bagages ; et c'est seulement ensuite qu'il est autorisé à continuer sa route.

L'arrêt, l'attente sont déjà peu agréables ; et nous le sentons bien, puisque nous-mêmes, quand nous voyageons, nous trouvons le temps long devant un guichet de chemin de fer où nous devons prendre notre billet ou retirer nos bagages.

La visite des malles et des valises n'est pas non plus sans contrarier quelque peu le voyageur qui y a rangé avec soin, avant son départ, les vêtements, le linge, les objets de toilettes dont il aura besoin.

Certes, le contrôle de la Douane est nécessaire ; mais en l'exerçant, mettons-y la forme, la manière ; sachons-nous y prendre de telle façon que le voyageur supporte ce contrôle sans qu'il lui paraisse déplaisant et surtout vexatoire.

Saluons toujours correctement le voyageur que nous abordons ou qui se présente à nous ; empressons-nous de le satisfaire s'il nous demande un renseignement ; guidons-le dans l'accomplissement des formalités douanières. Parlons-lui avec calme ; écoutons-le avec patience.

Posons nos questions sous une forme adoucie : « Veuillez, Monsieur (ou Madame) faire votre déclaration à la Douane »... « Veuillez, Monsieur (ou Madame) ouvrir cette valise.

Visitons le colis désigné – et n'en désignons pas trop – évitant soigneusement de bouleverser son contenu, et, après notre intervention, aussi rapide que possible, saluons le voyageur en lui disant : « Je vous remercie, Monsieur (ou Madame). »

Nous connaissons bien nos règlements, puisque c'est le propre de notre métier, mais les voyageurs peuvent n'en avoir qu'une idée assez vague. Par suite, n'ayons pas tendance à les considérer comme des fraudeurs, et à les traiter comme tels, si nous découvrons que leurs bagages de petites quantités de marchandises qui n'auraient pas été déclarées, généralement des tabacs ou des provisions de route, chocolat, biscuits, etc. Faisons preuve d'un esprit libéral, et

n'entamons point de discussions au sujet de ces petites quantités que nous laisserons à la disposition du voyageur. Ne perdons pas de vue que ce dernier, en séjournant de notre pays, y fera des dépenses, qu'il sera le client de nos hôtels, de nos magasins, pour le grand bien de notre commerce, de notre industrie et des finances de l'État.

Si le voyageur vient de loin, s'il a un long parcours à effectuer sur notre territoire, s'il ne fait que traverser la France, ne nous arrêtons pas au fait que sa provision de tabac dépasse, sans trop d'exagération cependant, la limite réglementaire. Le règlement a évidemment fixé un chiffre, mais il faut l'assouplir quand il s'agit de voyageurs venant rarement en France, de touristes notamment, qui, précisément parce qu'ils franchissent exceptionnellement la frontière, n'useront des tolérances qu'à intervalles fort espacés.

Bornons-nous à faire acquitter les droits si les quantités non déclarées ne peuvent vraiment pas être considérées comme provisions de route. Si, parfois, il y a abus caractérisé, et si une infraction doit être réprimée, agissons avec modération, sans nous départir jamais de la plus parfaite correction, et en évitant toute remarque ou réflexion déplacée.

Les personnes qui viennent séjourner en France peuvent avoir dans leurs bagages des objets d'apparence neuve : vêtements, chaussures, linge, etc. ; pour voyager, on se munit généralement de ce que l'on a de mieux dans son vestiaire. Si ces objets sont en quantité raisonnable, ne nous attardons pas longuement à rechercher s'ils sont absolument neufs, et n'accablons pas le voyageur de questions désagréables à leur sujet ; un vêtement dont on a pris soin et qu'un n'a porté que quelques fois n'est-il pas comme neuf ? En cette matière, il convient encore de se montrer libéral.

Les directives tracées ci-dessus s'appliquent, répétons-le, aux personnes effectuant un long voyage, et plus spécialement aux touristes *étrangers* qui viennent visiter notre pays.

Il existe d'autres voyageurs pour qui notre surveillance doit être plus attentive ; ce sont les personnes qui passent souvent à la Douane et qui connaissent bien nos règlements ; ce sont surtout celles qui habitent au voisinage plus ou moins immédiat de la frontière, frontaliers ou riverains, et qui traversent fréquemment cette frontière, chaque jour même, pour se rendre d'un pays dans l'autre. Nos investigations doivent être plus approfondies à l'égard de ces personnes, car elles peuvent être tentées de mettre à profit leurs nombreux déplacements pour se livrer à la fraude, ou tout au moins pour abuser des tolérances ; celles-ci ne peuvent que demeurer dans le cadre fixé par les règlements pour cette catégorie de voyageurs. En observant la politesse et la correction toujours indispensables, nous éviterons toute familiarité avec les usagers, les frontaliers ou notre indépendance, et nous gênerait dans l'accomplissement de nos fonctions ;

n'acceptons d'eux aucun libéralité, et surtout gardons-nous de consommer, à leurs frais, dans les cafés ou les estaminets voisins ; nous y perdrons notre dignité et notre autorité.

ANNEXE n° 39 : Articles sur les services d'escorte des paquebots dans les colonnes de *L'Activité Girondine*.

NOS PROTESTATIONS

[...] Escortes de trains

Le grand et nouveau paquebot « L'Atlantique » nous aura, pendant son séjour à Pauillac-Trompeloup, permis de pouvoir suggérer quelques dispositions en matière d'escortes de trains.

Ceux qui, parmi nous, ont été à même de se rendre compte de la comédie qui s'est jouée au sujet de la montée de ce bateau prévue à Bordeaux (montera, montera pas) ont pu comprendre ce qu'il y avait d'hypocrisie dans tous ces marchandages, mais cela ne saurait nous intéresser. Notre démonstration portera surtout sur l'organisation des moyens différents dont il est fait usage suivant les circonstances.

Souvenons-nous, sans jalousie pourtant, les dépenses extra-somptuaires, ces trains successifs et combien ? avec tout le confort plus que désirable, organisés par la Compagnie intéressée, afin de transporter ses invités à bord du paquebot-ville. Mais regardons aussi la voie opposée où étaient chargés les wagons de marchandises pour la même destination. Ceux-ci attendaient leur voyageur à bande rouge et képi de piou-piou, l'escorte en question. Le convoi ou les convois successifs, puisque cela a duré plusieurs jours ont mis pour se rendre à Pauillac plus de 18 heures, soit un parcours de 50 kilomètres ; en résumé, l'agent d'escorte parti à 20 heures la veille rentrait chez lui à 19 heures le lendemain après avoir effectué un service normal de jour, soit sans interruption de quelque repos que ce soit, une durée permanente de 36 heures, aggravée de fatigues excessives attendu que les moyens de transport pour l'agent d'escorte ont été des plus défectueux ou pour mieux dire il n'y en avait pas du tout.

N'est-il pas prévu pour les escortes de trains des moyens de transport convenables ? En tout cas, nous la demandons énergiquement surtout pour des durées de ce genre. Nous demandons aussi que les frais de déplacement et le retour par chemin de fer soient payés par les usagers avant le départ des escortes, car si l'on se rendait compte que les préposés des Douanes ne sont pas que des « gueux », on comprendrait alors leur situation misérable.

Nous voulons espérer que notre protestation trouvera la bienveillance qu'elle mérite.

A. G.

(N°11, septembre-octobre 1931, p. 2)

NOS PROTESTATIONS

[...] 3° Escortes de longue durée de Carnot à Trompeloup – Les camarades qui escortent les trains de marchandises sous-douane entre Bordeaux et Trompeloup exécutent leur service dans les conditions suivantes :

Départ du Quai Carnot à 20 heures, stationnement du convoi de 23 ou 24 heures jusqu'à 4 heures du matin, quai de la Grave, heure à laquelle il se remet en marche vers la gare de triage au-delà de Brienne. Manœuvre des wagons lancés sur les voies et formations du train à destination de la gare Saint-Louis vers 0 heures. Départ du train vers Pauillac vers 10 heures, arrivée à Trompeloup à 13h50 environ.

Au départ du quai l'agent aura à se loger dans un wagon à bestiaux où ne lui sera pas possible de s'asseoir, vu la malpropreté de ce véhicule. Au départ de Saint-Louis l'escorte pourra se loger dans le fourgon réservé au chef de train, mais encore là sera dans l'impossibilité de prendre le moindre repos à moins de s'asseoir sur le plancher du fourgon.

Durée de l'escorte 17h30, debout. Retour au poste vers 19 heures, soit une durée effective de 23 heures, service accompli après une journée d'écor.

Nous vous demandons s'il ne serait pas possible d'exiger des usagers, en l'occurrence la Compagnie des Chargeurs Réunis, qu'ils demandent à la Compagnie du Midi qu'un wagon à voyageurs soit amarré au convoi ou tout au moins que l'escorte ait un siège convenable à sa disposition afin d'atténuer un peu la fatigue consécutive à un service si pénible. Nous vous demandons également, Monsieur le Directeur, que les 4 heures de repos accordées par votre récente décision ne soient pas défalquées de la moyenne de l'agent d'escorte, ce qui lui serait une petite compensation. [...]

(N°12, novembre-décembre 1931, p. 3)

L'arrivée des paquebots

Depuis quelques années, le port de Bordeaux a subi une grande transformation telle que ceux qui l'ont visité depuis cinq ou six ans seraient portés à croire qu'ils se trouvent aujourd'hui en présence d'une simple illusion. Il faut, en effet, reconnaître que l'œuvre en voie d'achèvement était d'une extrême nécessité, car l'outillage ancien s'avérait non seulement

périmé, mais ne suffisait plus – en temps normal – pour l’exploitation du trafic commercial ayant subi lui-même des transformations progressives. Faut-il dire que nous, agents d’exécution, dans le service d’écot, nous ayons connu dans ce progrès plus de facilités ! bien au contraire, car notre tâche s’en est trouvée accrue, entraînant une surveillance plus étendue du fait que les nouveaux hangars extrêmement vastes ont l’inconvénient, par rapport à ceux d’autre fois, d’être disposés de façons différentes : travail de quai, chargement et déchargement des navires et réceptions et livraison du côté opposé vers la bille. On peut donc dire, tenant compte d’une situation de trafic normal, que le personnel est plus restreint relativement parce que les dispositions nouvelles nécessitent une organisation plus compliquée.

Pour l’arrivée des paquebots, il a été édifié des gare maritimes, transformées et retransformées combien de fois sans cependant, et c’est sérieux, pourvoir à l’indispensable des besoins impérieux qu’appelle le rôle du service pour la visite des passagers. D’abord, il est utile de voir quelles difficultés le service rencontre, en particulier celui chargé de la surveillance. Quelle différence avec l’organisation dans les gares frontières ! Là, pas d’obstacles, un seul service : la Douane. Mais prenons, par exemple une certaine gare maritime et jetons un coup d’œil sur l’organisation à l’intérieur, nous découvrons : enregistrement des bagages, service de transport des colis à domicile et service de douane ; à l’extérieur, tout au moins jusqu’ici, une foule nombreuse circule sur le quai dans l’enceinte réservée à la conduite des passagers et de l’équipage vers la salle de la visite. Et l’on voit toutes ces personnes – des centaines – qui n’ont rien à faire sur le quai, munies de cartes attribuées par la Compagnie intéressée, attendu qu’elles peuvent aller sur le navire et en descendre aussi bien que les passagers eux-mêmes, puisque tout contrôle est rendu impossible. Et voilà que ces visiteurs nous montrent les dents lorsqu’ils sont interpellés, se référant à l’autorisation délivrée par la Compagnie de navigation. Pour eux, la Douane, c’est l’inconnu.

On comprendra ainsi tous les inconvénients possibles à permettre ce va et vient de la salle de visite ou du quai intérieur à bord du paquebot pendant la visite. Et sans être taxé de suspicion, on peut être porté à croire ce que l’on veut. Evidemment, s’il s’agit du sexe masculin, la visite à corps s’effectue en particulier par le service ambulante, mais s’il s’agit du sexe faible ? En effet, combien de fois a-t-on vu à Bordeaux des femmes visitées à corps et retenues pour faits de fraude ? Sans doute aucune, tout au moins pour une découverte à corps. Encore un point critiquable. C’est-à-dire, aussi confortables que soient les dispositions à l’intérieur de la gare maritime (luxe ou pauvreté, salons ou autre), l’essentiel y manque : une cabine spéciale pour la visite à corps des dames : c’est sans doute la raison qui dispense le sexe faible des exigences

que les hommes connaissent : pourtant, aucun douanier des frontières n'ignore que dans la plupart des cas, les femmes ont leur palmarès dans le trafic de la fraude.

On ne manque aucune occasion de nous dire que nous avons besoin de toute notre autorité ; nous sommes bien d'accord. C'est pourquoi, nous ne manquons pas, sur le chapitre qui nous occupe, de la revendiquer.

Il faut espérer que ce vœu trouvera toute l'attention qu'il mérite.

DEHOS¹⁷⁹⁵.

(N°14, mars-avril 1932, p. 3)

Sur la presque... île

Qu'elle fut pénible cette appréhension le jour où j'apprenais que le 2 avril je devais faire partie de l'équipe d'agents de Bordeaux destinée à se rendre à Pauillac Trompeloup pour assurer, en coopération avec les agents de Pauillac, le service des passagers à l'occasion de l'arrivée du grand bateau-ville « L'Atlantique ». Je me posais la question de savoir si une fois sur place je serais en mesure d'accomplir la mission qui allait m'être confiée, c'est-à-dire que, me représentant le choix d'agents, les premiers qui furent désignés et la distinction honorifique, dont ils furent l'objet (un encouragement ou deux, suivant la qualité du grade), j'entrevois la chose fort complexe.

En embarquant dans le train à Bordeaux, quelle vague d'effroi, mes amis ! Et plus terrible encore la torpeur qui m'enveloppait lorsqu'à l'arrivée, quelqu'un s'écria : « Voilà Trompeloup ! » A peine débarqué et suivant le mouvement, et peu après investi de ma mission inexercable pour l'instant, le navire n'étant pas accosté ; revenant peu à peu à moi et prenant mon courage à deux mains, je cherchais donc à me localiser ; je dois avouer que j'y parvenais avec quelque effort n'ayant pas été marin, mais je constatais tout simplement que je me trouvais au-dessus de l'eau par les superstructures qu'un quai appelé en ce lieu « Appontements ». J'orientais mes regards dans toutes les directions, et, de tous les côtés, devant, à droite et à gauche, de l'eau, une seule issue était reliée au continent, un passage de 10 à 12 mètres (au-dessus de l'eau toujours) par lequel nous avons pu parvenir au pôle indiqué. Nous nous trouvions donc situés sur une presque-île superposée.

¹⁷⁹⁵ Pierre Dehos, préposé de la brigade de Bordeaux-Docks, militant syndicaliste dans la section girondine du SNDA.

Enfin voilà l'objet en question, quelques coups de sifflet, des tours en avant, des tours en arrière, et le navire s'amarre. Ma mission ne sera pas compliquée et j'ai le plaisir de constater que celle de mes camarades n'exigera pas davantage de subtilité. Vraiment, j'avais eu peur. Trois ou quatre agents furent placés à hauteur de l'arrière du navire ou était située une barrière mobile et encore je ne sais trop pourquoi puisque au-delà de cette fermeture (la limite extrême de l'appontement) apparaissait l'eau de tous côtés, profonde de plusieurs mètres, et séparée également de la rive par 100 mètres environ de laquelle d'ailleurs on ne peut accoster en raison de la vase sans fond. Par conséquent il n'est pas soutenable que l'on puisse à cet endroit, soit à la nage ou à pied, franchir de pareilles difficultés pour se livrer à la fraude ; seule une embarcation y pourrait réussir, mais alors le service maritime ne suffirait-il donc pas pour réprimer de telles tentatives ?

Vers la barrière communiquant avec la terre encore là, un service imposant ; on ferait à moins assurément, voire Bordeaux où il n'y a qu'un agent à chaque extrémité et, ma foi, avec un peu d'énergie on parvient à faire son métier. Et où ça jure le plus, c'est qu'alors que les extrémités sont infranchissables on voit 3 agents placés chacun à une passerelle pour indiquer aux passagers (qui sont suffisamment renseignés par les pancartes « offices ») où se trouve la salle de visite ; puis un quatrième agent au service de l'équipage pour le canaliser vers une salle de visite qui, bien que située différemment de la première arrive à y communiquer, et, en fait, c'est que les droits perçus sur les objets des employés du navire tombent communément avec ceux perçus sur les passagers.

Je n'ai point la prétention de me poser en instigateur ; je veux cependant me baser sur les faits eux-mêmes, puisque à Bordeaux, il n'est pas un de nous qui n'ait l'expérience du service quant à l'arrivée d'un paquebot. Je crois donc qu'un déplacement d'un aussi grand nombre d'agents de Bordeaux ne s'impose pas, le service de Pauillac suffirait à lui seul. Il est vrai qu'il n'y a guère que les heures de service qui sont en jeu, aussi je ne soupçonnerai pas que les 11 francs de frais que chaque agent perçoit pour son déplacement qu'elle qu'en soit sa forme, ou de nuit, ou à cheval sur les repas, soient de nature à inquiéter l'Administration. Néanmoins, on a le tort de ne pas considérer l'absence de 10 agents qui, bien entendu sont pris parmi les agents d'écot ; ils sont en plein travail qui demande d'être suivi régulièrement, peu importe ; ils sont alors remplacés par un factionnaire ou par un homme qui a passé la nuit au courant de rien, pas même d'un colis lorsque le hangar contient des centaines de tonnes de marchandises diverses. Déjà le nombre d'agents est restreint, dans certaines circonstances de beaucoup insuffisant. Employons-les à une besogne utile.

L'Excursion continue

Après avoir plusieurs fois dénoncé dans notre journal le superflu qu'il y a d'envoyer des agents de Bordeaux pour Pauillac-Trompeloup, alors que le service de Pauillac dispose d'un personnel suffisant, nous nous posons la question de savoir si le déplacement bénévole de douaniers va s'imposer chaque fois qu'il plaira à un paquebot de s'arrêter à Pauillac, fût-il même d'ordre secondaire. Nous ne le pensons pas, nous en donnons les raisons.

Le 21 juillet, le paquebot mixte « Eubée » avait fixé son arrivée à Pauillac-Trompeloup. Ainsi qu'ils en avaient reçu la mission, quatre préposés (le caporal manquait, pour une fois, quelle confiance !) de Bordeaux-docks se tenaient prêts à partir dès 3h45, heure à partir de laquelle ils durent attendre sur le trottoir devant chez eux jusqu'à 4h30 qu'on veuille bien les prendre tel qu'il avait été convenu entre la Compagnie et Douane. Partis de Saint-Louis par train spécial à 5 heures, ils arrivèrent à 6h30 à destination et l'« Eubée » accostait enfin, après 8 heures. Ainsi qu'il est prescrit, lorsque le délai d'attente est supérieur à une heure, ce délai doit être réglé dans les formes ordinaires de l'application du travail extra-légal : nous ne savons pas si cela leur sera payés, mais faudrait-il que la Capitaine à Pauillac en informe son collègue à Bordeaux, de façon à reprendre les intéressés sur l'autorisation d'usage. Voilà donc une anomalie et qui certainement n'est pas nouvelle. Encore ne faudrait-il pas exiger une rémunération égale au temps qu'il s'est écoulé entre le moment où le service est commandé et l'arrivée du navire !

Ici, à Bordeaux, il faut environ six agents pour l'arrivée d'un paquebot (dans très peu de cas le nombre est supérieur) et nous avons la prétention de dire que cet effectif suffit amplement. Mais à Pauillac, où les dispositions de la « Presqu'île » comme on l'a très justement surnommée, offrent encore plus de sécurité, il faut très exactement 16 hommes « armés » pour rendre les honneurs à l'« Eubée ». Oui, 16 agents pour un paquebot de cette importance. Nous avons dit : 4 de Bordeaux et 12 de Pauillac. Ainsi se comprend le dérangement bénévole au milieu de la nuit d'un service de Bordeaux, et il est à remarquer que parmi l'effectif fourni par Pauillac, 5 hommes descendus de service à minuit reprennent leur service à 5h30 (voyez repos, si on tient compte du temps passé hors du lit). En supposant que ces cinq agents n'aient pas été présents, car il eût été élémentaire que l'on considérât qu'ayant passé une partie de la nuit sur le terrain,

ils avaient droit à une repos d'un autre ordre, et exception faite des agents de Bordeaux, il y aurait eu tout de même sept hommes pour assurer le service. Qui donc pourrait s'écrier utilement qu'ils n'eussent pas suffi ? A moins de plaisanterie !...

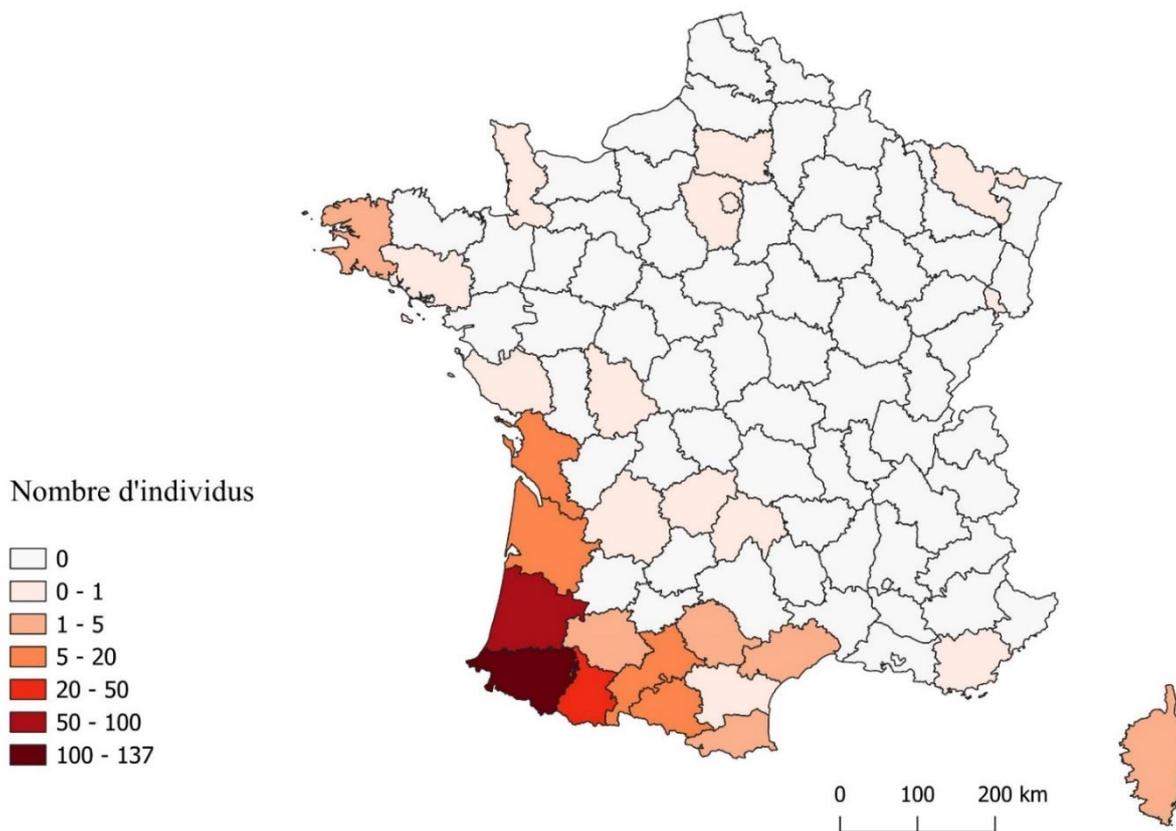
Une fois de plus nous protestions, espérant que l'écho de notre voix rencontrera la logique. A moins que nous ne voyions pas clair, que c'est de la bienveillance qu'on nous témoigne. Voyons, s'il plaisait à quelqu'un de nous payer, à tour de rôle, une partie de tourisme ? Aux frais de la Princesse !

G. D.

(N°16, juillet-août 1932, p. 2)

ANNEXE n° 40 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1926 (Musée national des douanes, France ; SAEF)

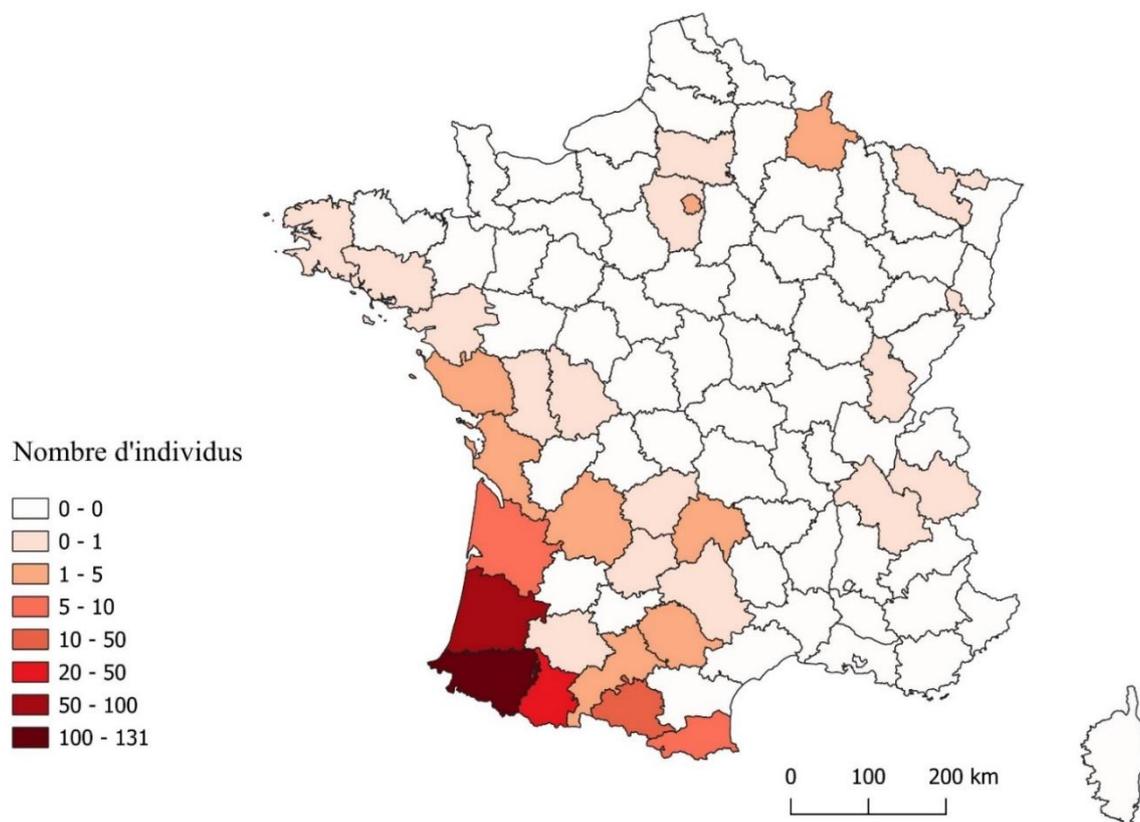
Lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade Atlantique de la direction de Bayonne (1926)



Sources : Musée national des douanes, France ; Service des archives économiques et financières.
Cartographie : Anne Le Sutin, 2023

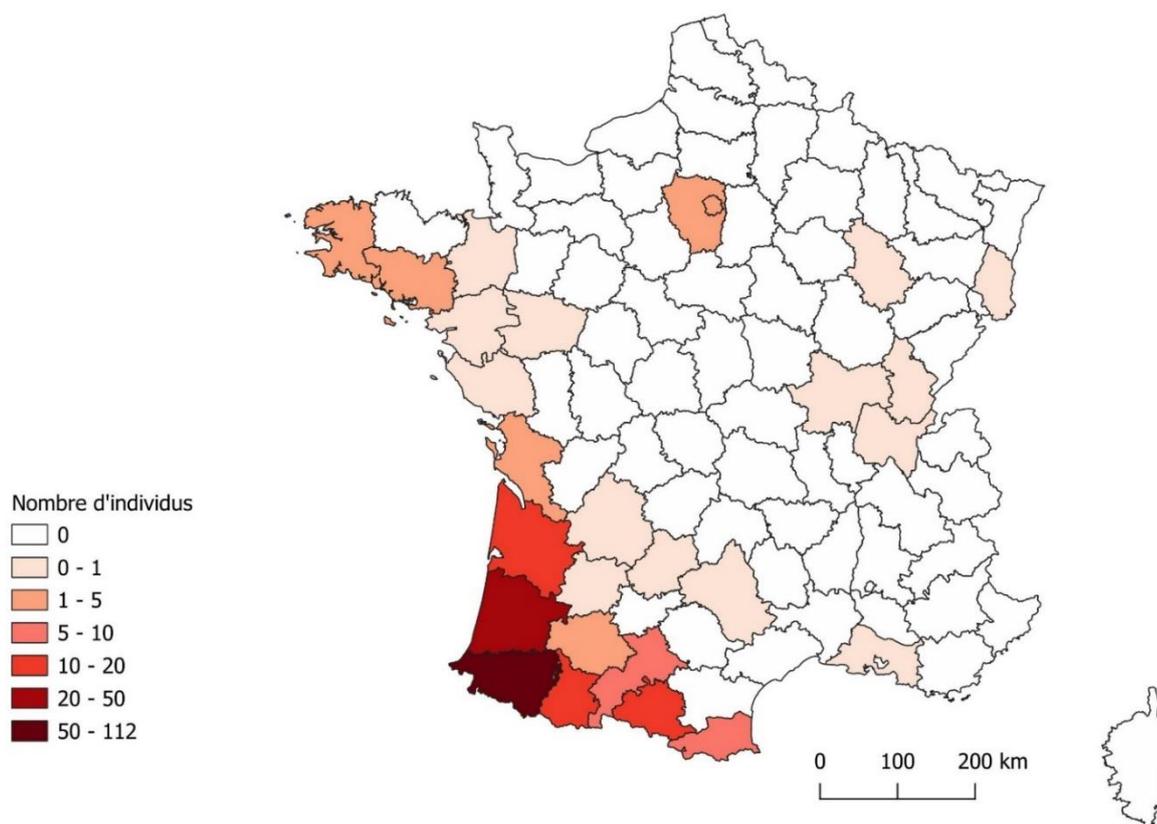
ANNEXE n° 41 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1934 (Musée national des douanes, France ; SAEF)

Lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade Atlantique de la direction de Bayonne (1934)



ANNEXE n° 42 : Cartographie des lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne, en 1946 (Musée national des douanes, France ; SAEF)

Lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade Atlantique de la direction de Bayonne (1946)



ANNEXE n° 43 : Salle de visite de la Douane espagnole en gare d'Hendaye en 1950 (Archives de la SNCF, media0068/0069)



ANNEXE n° 44 : Bayonne - Biarritz - Anglet, Répertoire des aérodromes douaniers en France 1935 - 1936, Fédération aéronautique de France (© Vital ferry, www.anciens-aerodromes.com)

≡ BAYONNE-BIARRITZ-ANGLET ≡

Aérodrome pourvu d'un service douanier permanent

Heures de service du bureau des douanes :

- a) Service d'été : du 1^{er} avril au 30 septembre.
Le matin : de 7 heures à 12 heures.
Le soir : de 14 heures à 19 heures.
- b) Service d'hiver : du 1^{er} octobre au 30 mars.
Le matin : de 8 heures à 12 heures.
Le soir : de 14 heures à 18 heures.

Redevances demandées pour un service douanier accompli en dehors des heures normales, ainsi que les dimanches et jours fériés :

- Entre 6 heures et 19 heures : 16 fr. par heure.
- > 19 heures et 24 heures : 24 fr. par heure.
- > 24 heures et 6 heures : 32 fr. par heure.

Nom et adresse du douanier de l'aérodrome :

M. LEGEY, 3 bis, rue de l'Industrie, Biarritz. Ne possède pas le téléphone.

Nom et adresse du remplaçant du douanier :

M. NOUTARY, place Lamothe, à Anglet. Ne possède pas le téléphone.

Distance de l'habitation du douanier à l'aérodrome :

4 km. 500.

Moyen de transport que peut utiliser le douanier :

Tramway sur 3 km. seulement.

Comment s'y prendre pour faire appel au douanier :

Si le pilote prévoit son atterrissage pendant les heures de fermeture du bureau et s'il désire repartir immédiatement, le mieux est d'adresser un message au chef de l'aérodrome (lettre, télégramme ou téléphone), pour demander que le bureau des Douanes reste ouvert à l'heure présumée de son arrivée. Le message devra parvenir avant la fin de chaque séance du matin ou du soir.



ANNEXE n° 45 : Copie du rapport du brigadier Pourtau sur l'arrestation de trois marins espagnols armés (SAEF, B-0048420/1, médaille d'honneur des douanes).

Hendaye-extérieur, le 23 octobre 1932

Le brigadier à Hendaye-extérieur

A Monsieur le lieutenant à Hendaye

J'ai l'honneur de rendre compte à mon lieutenant des circonstances dans lesquelles j'ai opéré, avec le préposé Isuel, l'arrestation de trois marins espagnols armés.

Dans la nuit du 16 au 17 du mois courant, j'exécutais, avec le préposé Isuel, un service spécial, en tenue civile, sur les bords de la baie et à la plage.

Vers 23h30, alors que nous nous trouvions au lieu-dit « près Gure-Chedia » – plage d'Hendaye, nous avons aperçu, à peu de distance du bord de l'eau, une barque paraissant se diriger vers les deux Jumeaux. Soupçonnant une tentative de débarquement frauduleux, nous avons suivi à vue un moment ladite barque, tout en nous dissimulant de notre mieux.

Presque aussitôt, nous avons entendu des coups de feu et, vite après, nous avons vu, sur le sable, des individus qui couraient en poussant des cris ; ils suivaient la direction de la barque en continuant à faire usage de leurs armes.

Bondissant de notre cachette, nous nous sommes vivement élancés vers lesdits individus en escaladant le mur du quai et en déclinant nos qualités : nous avons aussitôt constaté qu'il s'agissait de trois marins espagnols en uniforme ayant chacun un fusil à la main.

Le préposé Isuel parlementant en espagnol, nous avons réussi à nous approcher de celui qui paraissait être le chef ; je l'ai aussitôt désarmé, j'ai passé son fusil à mon préposé et me suis assuré de sa personne. Ce dernier, qui nous aussitôt déclaré être caporal, a mal accueilli mon geste, alléguant qu'il était en service commandé et que je l'empêchais d'accomplir sa mission. Déclinant une nouvelle fois ma qualité au cas où il n'aurait pas compris, je lui ai intimé l'ordre de faire cesser immédiatement le feu et d'appeler ses hommes, tout en lui faisant remarquer qu'ils se trouvaient sur le territoire français.

Se voyant désarmé et prisonnier, le caporal a obtempéré, bien à contre cœur, à mes ordres et nous avons dépossédé de leurs fusils ses deux subordonnés dès qu'ils nous ont rejoints ; nous avons, en outre, retiré aux trois marins 20 cartouches non utilisées.

Interpellés, ils ont déclaré se nommer :

1°) SOTO, Manuel, âgé de 24 ans, caporal ;

2°) QUEIRUGA, Francisco, 21 ans, matelot :

3°) GOYENETCHE, Cecilio, 20 ans, également matelot.

Ils ont ajouté qu'ils faisaient partie tous trois de l'équipage du « Mac Mahon », garde-côtes espagnol.

Ayant demandé aux trois marins où se trouvait leur embarcation, ils nous ont déclaré qu'ils avaient débarqué tous trois à la pointe de Socoburu, et qu'ils avaient longé par le sable toute la plage, tandis que trois autres matelots faisant partie de même détachement, étaient restés dans la barque avec mission de continuer leur marche dans la même direction que les trois piétons. Ils ont ajouté qu'ils se trouvaient en croisière pour la police de la pêche et ont avoué avoir tiré, à eux trois, 14 coups de fusil sur une barque de pêcheurs.

Nous trouvant en présence d'une violation du territoire français par des soldats espagnols en uniforme, porteurs d'armes de guerre, avec usage desdites armes, nous avons mis en état d'arrestation les trois marins et les avons sommés de nous suivre au poste des douanes. Après avoir parlementé encore un moment, le caporal alléguant qu'il était malade et qu'il ne pouvait marcher nous avons enfin amenés les trois prisonniers au poste où nous sommes arrivés vers 1h.

Vers 3 heures, la gendarmerie nous apprenait qu'elle venait d'être avisée par St-Jean-de-Luz qu'un des pêcheurs de la barque attaquée avait été tué. Les gendarmes commençaient aussitôt leur enquête au corps de garde.

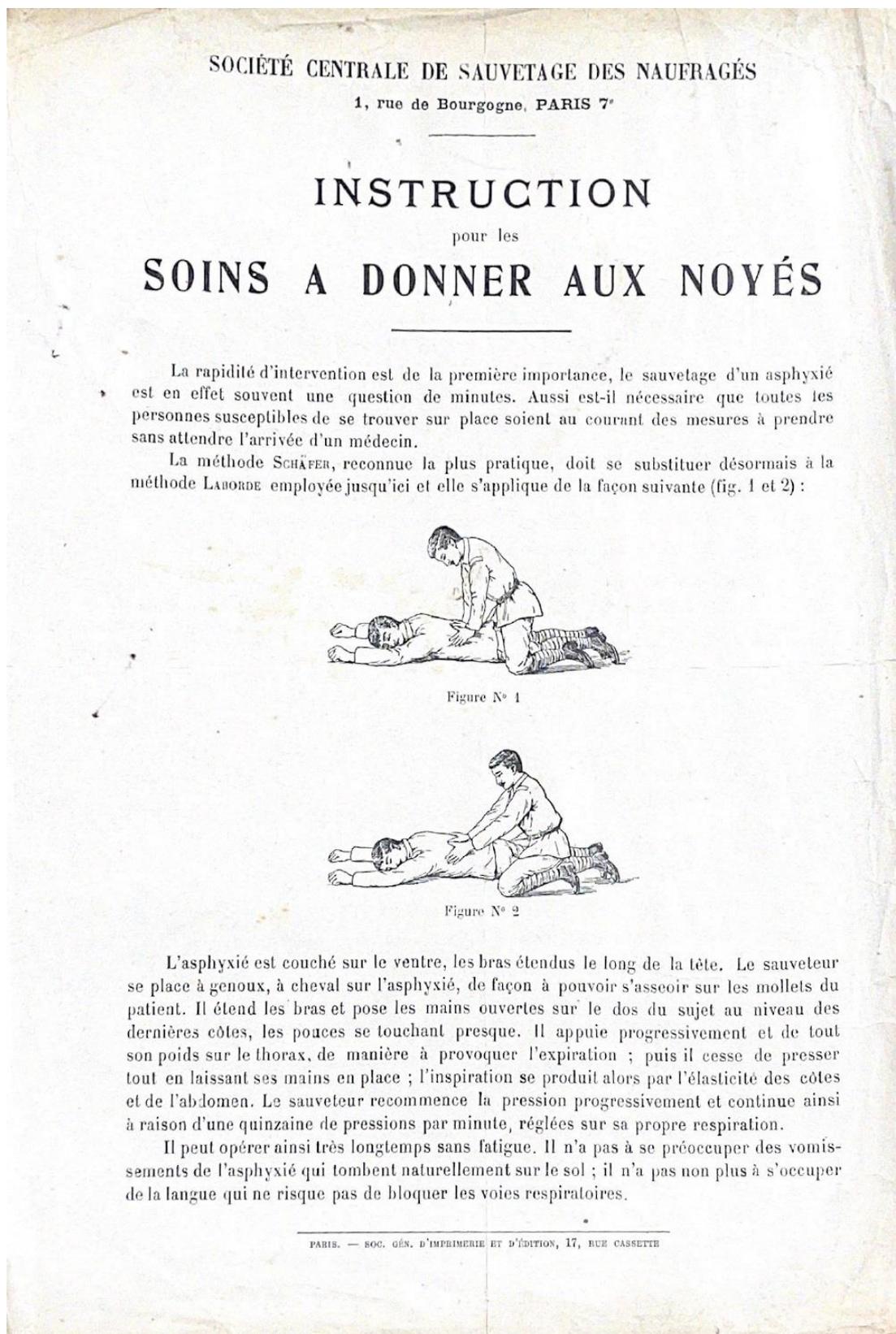
A la pointe du jour, ayant fait prévenir le commandant de la Station Navale française, cet officier supérieur est arrivé aussitôt et m'a prié de l'accompagner sur les lieux de l'arrestation.

Après avoir gardé à vue au poste les trois marins jusqu'à 10h30, nous les avons remis entre les mains de la gendarmerie, ainsi d'ailleurs que les trois fusils de guerre et les 20 cartouches non utilisées. Nous nous sommes mis ensuite à la disposition du Parquet de Bayonne.

Je me plais à signaler à mes chefs l'attitude très courageuse dont a fait preuve le préposé Isuel dans la circonstance ; en outre, par sa connaissance parfaite de la langue espagnole, cet agent m'a prêté un concours des plus utiles. Aussi, je prie mes chefs de vouloir bien tenir compte du mérite de mon subordonné pour l'attribution d'une récompense que j'ai l'honneur de solliciter pour lui.

Signé : Pourtau.

ANNEXE n° 46 : Instruction pour les soins à donner aux noyés, imprimée par la société centrale de sauvetage aux naufragés (Musée national des douanes, France, 1 M 87)



ANNEXE n° 47 : Article sur l'incendie des entrepôts bananiers Lesage à Nantes,
Le Phare de la Loire, 14 avril 1934, p. 3.

L'incendie des Entrepôts bananiers du quai des Antilles a causé un million de dégâts et tout un matériel neuf est détruit



L'aspect qu'offraient, hier matin, les entrepôts incendiés.

Reportage photographique Phare.

Nous avons dit, hier, que, d'après les premières constatations faites par M. Letellier, commissaire de permanence, l'incendie qui a détruit jeudi soir les entrepôts bananiers du quai des Antilles semblait dû à un court-circuit.

L'enquête ouverte hier par M. Leibig, commissaire du 4^e arrondissement, confirme cette hypothèse.

D'abord, il ne semble pas possible que le feu soit dû à un acte criminel.

En effet, les hangars 3 et 4, qui appartiennent à la Société Maritime Française et sont occupés en partie par la Chambre de Commerce et en partie par la Société d'armement Henri Lesage, de Paris, servent d'entrepôts réels des Douanes. C'est dire qu'ils sont placés sous la surveillance effective des douaniers pendant tout le temps qu'ils restent ouverts.

Ce sont les douaniers de service qui, le soir venu, procèdent eux-mêmes à la fermeture.

Bien que les entrepôts fussent vides, jeudi, — le dernier navire bananier, *Le-Hula*, avait fait escale il y a plusieurs jours déjà — un douanier M. Lescop, était de service dans ces hangars. C'est lui qui, à 17 heures, procéda à la fermeture, avec les employés de M. Georges Gorichon-Béchade, directeur de la Société Maritime Française.

A ce moment, il ne remarqua rien d'anormal. Une heure après, deux douaniers du service ambulancier, MM. Henri Hougard et Jean Noblet, font une ronde, quai des Antilles. Ils passent devant le hangar et rien n'attire leur attention.

Ils continuent vers le quai Wilson et reviennent sur leurs pas.

« IL Y A LE FEU
 DANS LE HANGAR ! »

Il est 19 h. 10 quand ils arrivent en

vue des bâtiments de la S.M.F.

A cinquante mètres, un des douaniers aperçoit une légère fumée qui sort de dessous la corniche du toit, côté aval.

Il en fait la remarque à son collègue.

Comme le hangar borde la voie ferrée et qu'un train de manœuvres vient de passer, MM. Hougard et Noblet croient d'abord que c'est un peu de fumée de la locomotive qui est restée en suspens dans l'air et s'est accumulée sous le toit.

Les agents des douanes attendent quelques secondes. Loin de se dissiper, comme ils l'attendaient, la fumée s'accroît.

— Il y a le feu dans le hangar !

Comme nous l'avons dit hier, les deux témoins courent jusqu'au café Wilson alerter les pompiers de François-II. Cependant que la caserne de Chantenay sera avertie presque en même temps par deux autres douaniers qui à l'autre bout du quai des Antilles ont aperçu la colonne de fumée montant dans le ciel.

MM. Hougard et Noblet retournent vers les hangars. Il y a à peu près cinq minutes qu'ils ont constaté le feu.

Or, déjà, toute la toiture est en flammes et, quelques secondes après, elle s'écroule.

La rapidité avec laquelle l'incendie a pris de telles proportions s'explique par ce fait que, sous le toit, à quatre mètres du sol, il y a un faux-plafond — des voliges recouvertes de papier et de carton goudronnés.

Ainsi à 17 heures, à l'heure de la fermeture, rien d'anormal. Deux heures après le bâtiment est tout entier en feu. C'est là rend plausible l'hypothèse du court-circuit.

Ce qui la confirme c'est que, déjà, il y a quelques mois, un court-circuit s'était déclaré bien que la canalisation électrique soit sous plomb. Mais il s'était produit alors que des équipes travaillaient et le commencement d'incendie avait pu être maîtrisé à temps.

L'incendie de jeudi ne peut être attribué ni à un échauffement — comme il n'y avait pas de bananes, la température dans la journée, n'avait pas excédé 10°. Et pour la même raison qu'on n'attendait pas d'arrivages avant demain dimanche, les appareils de chauffage n'avaient pas été allumés.

L'IMPORTANCE DES DEGATS

Les dégâts sont beaucoup plus considérables que l'estimation approximative l'avait fait indiquer d'abord.

Ils atteignent un million. Et se répartissent, par parts à peu près égales, entre la Chambre de Commerce, la Société Lesage et la Société de Manutentions maritimes.

Ce qui est le plus regrettable, c'est la destruction complète du matériel tout neuf — il avait été inauguré l'été dernier — qui servait au transbordement des bananes.

On ne pense pas que l'incendie amènera un chômage.

Le navire bananier « Félix-Henri » est attendu demain.

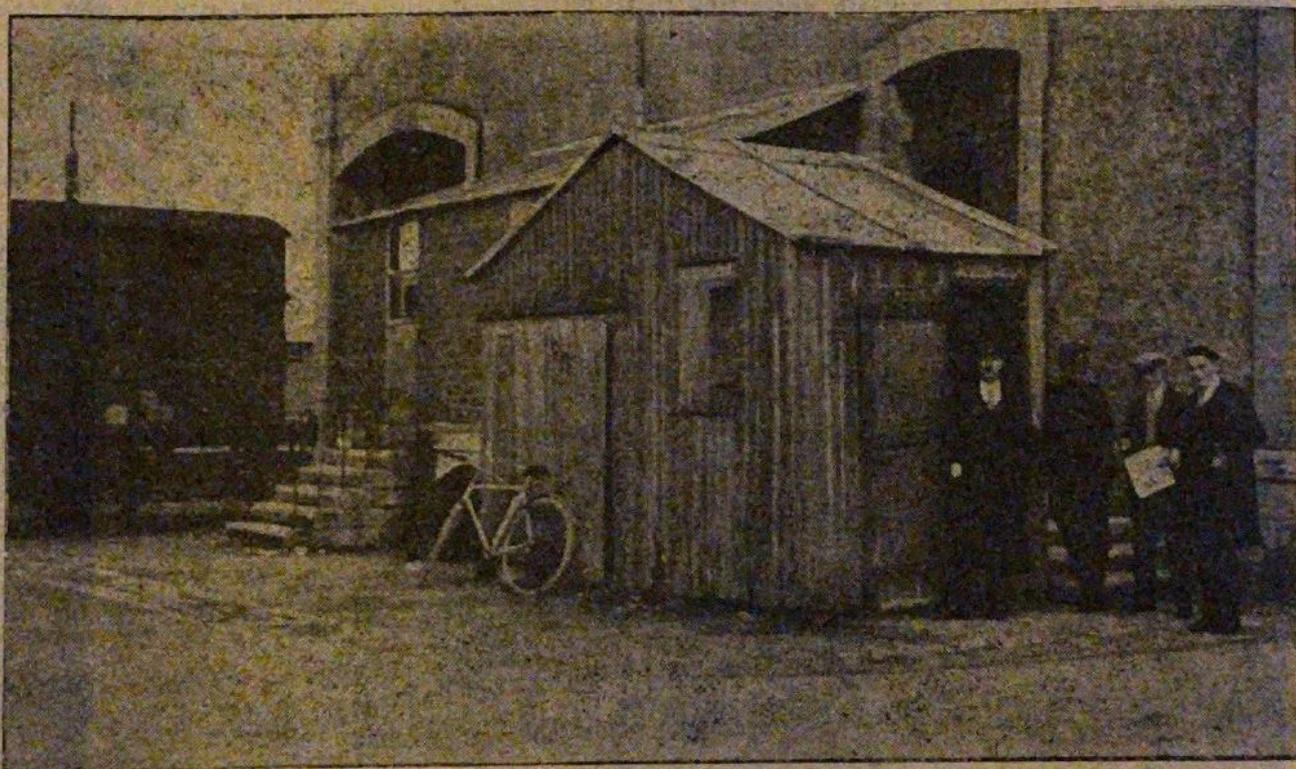
Pour que notre port ne souffre pas, la Compagnie Générale Transatlantique a mis spontanément à la disposition de la Compagnie d'armement Lesage une partie de ses entrepôts du quai Wilson.

Il faut espérer que l'armateur acceptera cette solution et ne détournera pas ses navires sur Le Havre ou sur Bordeaux.

ANNEXE n° 48 : Photographies sur le patrimoine douanier publiées dans le journal corporatiste *L'Essor*.

La grande pitié des Bureaux de Douane

A LA ROCHELLE-PALLICE



*Cette photographie représente la « cabane » qui sert, à la fois, de « bureau de visite » et de « corps de garde ».
Sans commentaires !!!...*

BUREAUX DE ROUTE 1933 (suite... améliorée)



LE BUREAU DE BÉHOBIE A LA FRONTIÈRE FRANCO-ESPAGNOLE
Il fait honneur à l'Administration et à l'architecte. Nous souhaitons pouvoir, dans l'avenir,
décerner souvent de tels compliments.

ANNEXE n° 49 : Article sur l'état de la caserne de Bassens dans *L'Activité Girondine*, n°5, 1^{er} novembre 1935

BASSENS

Ce que verrait une commission d'hygiène si elle faisait une enquête à Bassens

Il existe à Bassens un groupe de pavillons dans lesquels habitent les privilégiés de la brigade.

Ces bâtiments que l'on dénomme dans l'administration des douanes, Caserne, pour bien rappeler aux copains qu'ils sont encore militaires, ne sont en réalité, à l'exception des bâtiments A et B que d'inferts taudis, nids à tuberculose, [...] par l'association que préside Mme Barthou et auprès de qui nos chefs supérieurs feraient bien de prendre de la graine.

Nous ne nous occuperons pas des bâtiments A et B occupés par le receveur, le brigadier, etc..., quoique cependant il faut reconnaître qu'à ceux-là il a été fait quelque chose, assainissement, routes convenables, volets, stores, parquets, peintures, etc., etc..., mais uniquement parce que dans l'administration il est une devise que l'on doit respecter (il faut faire une différence entre les torchons et les serviettes). Bien que le confort laisse certes fort à désirer, il est possible aux chefs et à ceux qui ont une certaine ancienneté de loger dans ces bâtiments, ce qui provoque, c'est facile à comprendre, une certaine animosité entre les camarades et cela au grand plaisir des chefs « il faut diviser pour régner », mais ils devraient avoir honte de laisser croupir les agents et leur famille dans les bâtiments voisins. Nous allons faire l'inspection.

Ces bâtiments construits pendant la guerre, sont en ciment armé, la paroi des murs est de 10 centimètres, en conséquence, les appartements sont très froids en hiver et très chauds en été. Ils servaient pendant la guerre d'ateliers où l'on briquait la poudre, aussi sont-ils pourvus de larges baies vitrées où les volets brillent par leur absence. Cela diront les chefs, c'est un avantage, pas de changement dans les habitudes contractées, qu'ils soient en patrouille ou dans leur lit, nos agents ont toujours le grand plaisir de contempler la lune et les étoiles. Ce qui est plus gênant, les stores pour eux sont prohibés ; aussi en été, le soleil pénètre de ses rayons brûlants, l'intérieur de ces taudis. Quelques camarades ingénieux ont essayé par des moyens de fortune : sacs, toiles de différentes couleurs, vieilles bâches, etc., d'atténuer les rigueurs de l'astre solaire, celui qui par une après-midi d'été pénétrait dans la caserne se croirait transporté dans un campement de gitanes.

Quant à l'entretien de ces bâtiments, depuis leur transformation en logements, ce qui remonte en 1922, aucune réparation n'a été effectuée, pas de blanchissage, pas de peinture, les plafonds tombent, l'acide sulfurique remonte sur les murs, les fenêtres et les ports sont disjointes, ce que permet une aération facile, mais plutôt gênant en hiver (voyez chauffage central). Comme parquer, c'est le ciment glacial difficile à nettoyer par ses anfractuosités.

Le bâtiment C possède deux logements, un seul est muni de water-closet, aussi pour permettre aux occupants du second de faire leur petite sagesse, un règlement sévère impose au camarade du premier de tenir sa porte de couloir constamment ouverte. Au P.L., c'est mieux, les water-closets sont dans la cuisine, et comme le tout à l'égout n'est pas encore connu à la caserne de Bassens, pas même les tuyaux d'aération, l'été, c'est intenable, tellement cela sent la m... C'est encore un avantage, diront les chefs, pas besoin de s'adresser chez Coty pour avoir des parfums.

Les alentours sont à l'avenant, il existe de grandes mares où la nuit chantent une multitude de grenouilles, c'est encore un avantage ; inutile de se déplacer pour entendre les concerts bordelais. Dans ces trous, séjourne une eau jaunâtre, sale, nauséabonde en été ; il y pousse différentes plantes aquatiques ; roseaux, nénuphars, etc., etc..., parmi lesquelles s'abritent serpents, moustiques et tout un tas d'autres animaux et insectes nuisibles.

Certains camarades, conscients du danger que courent leurs enfants, se dévouent pour assurer le nettoyage. Mais il faut des outils. Dernièrement, il était demandé à nos chefs une faux pour couper les roseaux, etc... Vous allez être surpris, camarades, cette faux a été refusée.

C'est ainsi que dernièrement à la cour des miracles, l'on a dépensé des mille francs pour la réfection de certains logements, alors qu'il a été impossible de trouver 25 francs pour l'achat d'un outil indispensable à l'assainissement du casernement. Croyez-vous après cela que nos chefs supérieurs aient du cœur ?

En tout cas, nous savons qu'il est prélevé annuellement 8993 francs de loyer, nous chercherons à savoir où passe cette somme, et nous n'ignorons pas qu'à la Préfecture de la Gironde il existe au 2^e étage à droite une commission d'hygiène.

Un privilégié.

Installation des Douanes à Bassens (Ancienne Bastionerie)
Batiment de l'Entrée



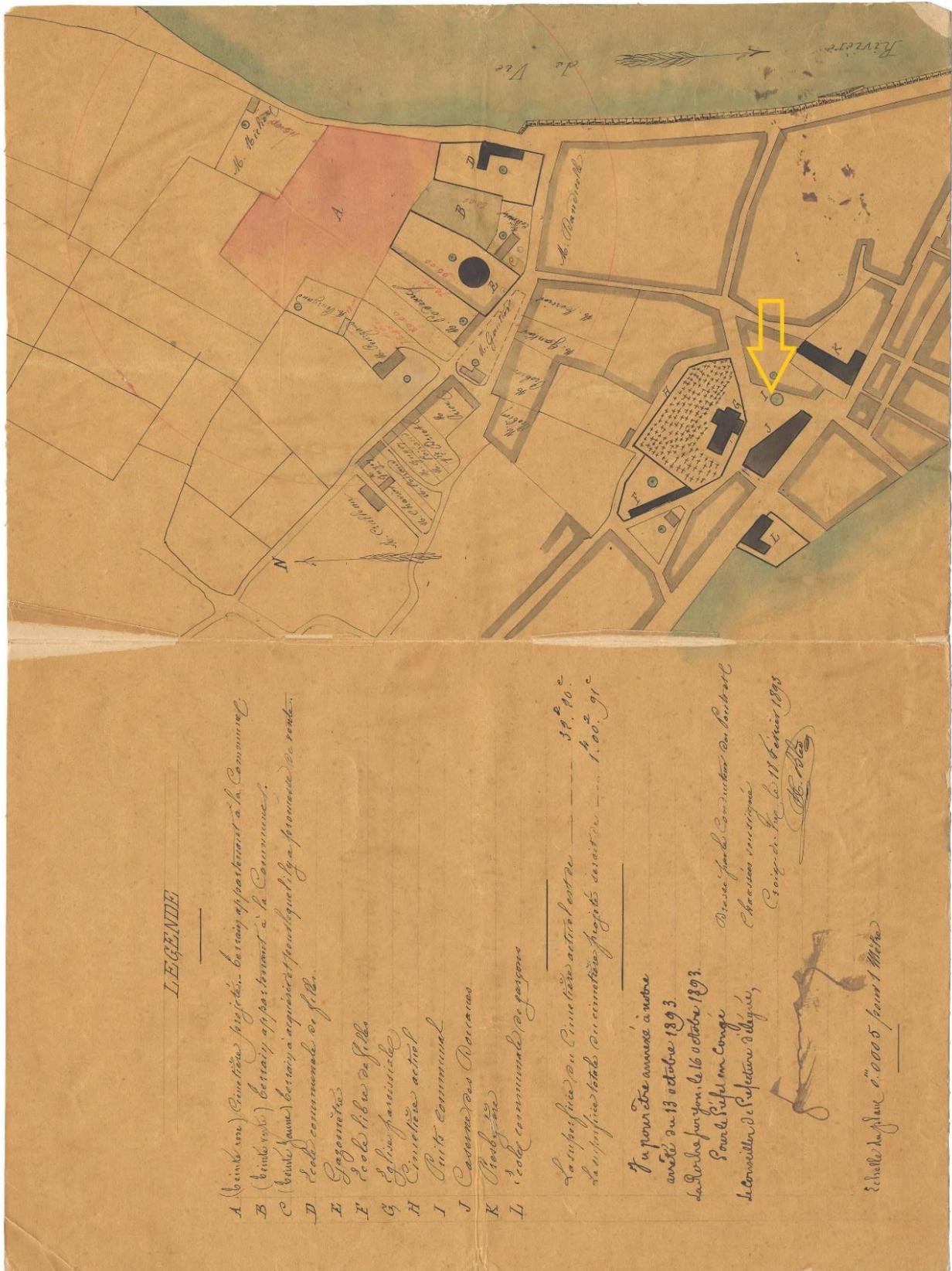
Dessiné par l'Architecte soussigné
à Bordeaux le 10 Septembre 1921

J. J. J.

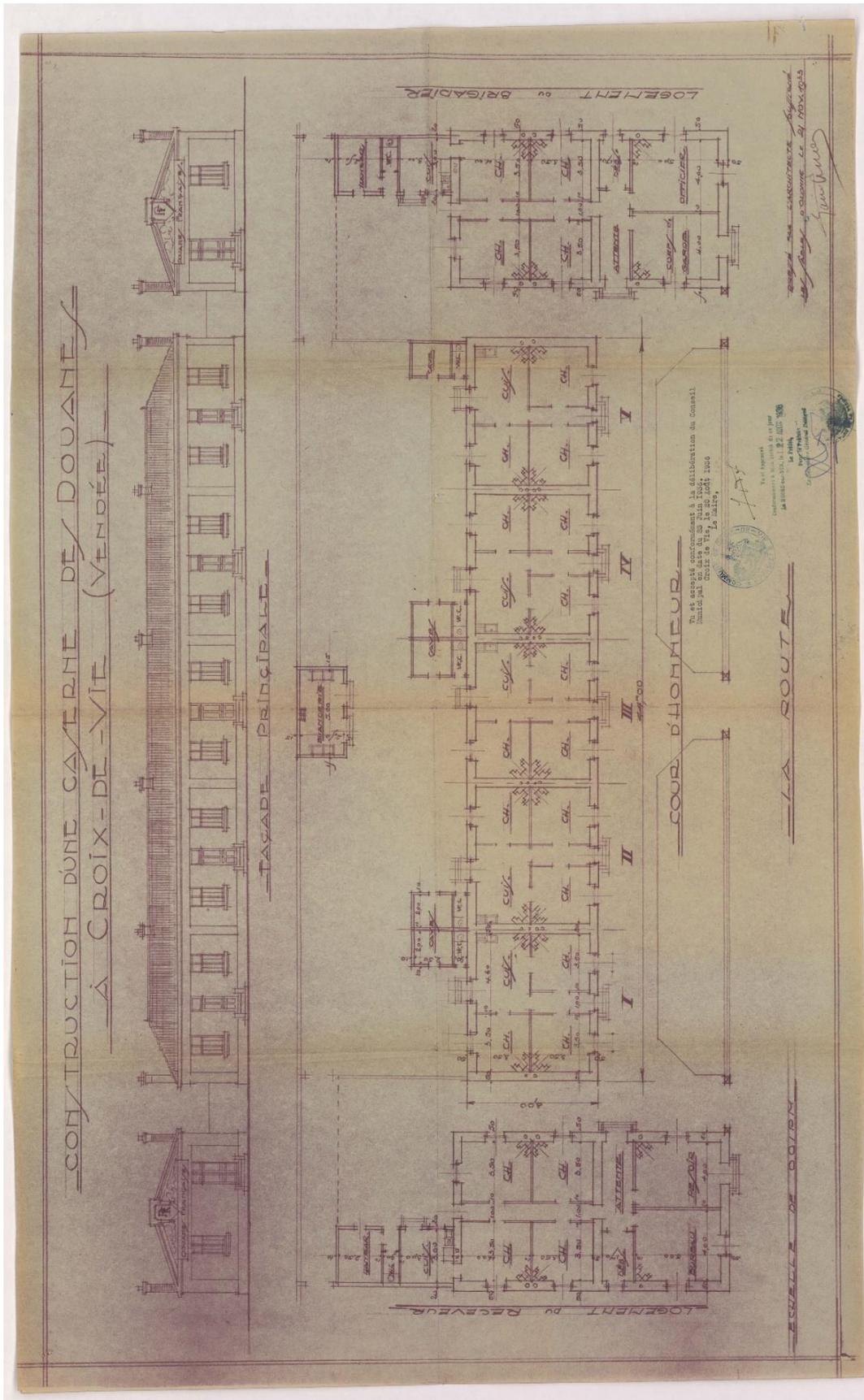
Echelle de 0,01 pm

MUSEE
DOUANES

ANNEXE n° 51 : Emplacement de l'ancienne caserne des douanes de Croix-de-Vie. (Archives départementales de la Vendée, (Fi)-1 O 256-4).



ANNEXE n° 52 : Plan de la nouvelle caserne des douanes de Croix-de-Vie.
(Archives départementales de la Vendée, (Fi)-1 O 894-6).



ANNEXE n° 53 : Extraits des faits de contrebande réalisés par des automobiles repris dans *Les Annales des douanes*.

N°6, 9 février 1933, p. 69

Contrebande – Résultats de service – Dans la soirée du 25 janvier, M. Saïs, capitaine à Bayonne, assisté de plusieurs agents de la même résidence, a capturé à Guéthary une camionnette qui, conduite par deux personnes, transportait des marchandises de fraude qu'une embarcation automobile avait versées sur la côte peu de temps auparavant. Ces marchandises consistaient en 12 caisses de charcuterie, 8 ballots de serviette éponge, 6 caisses de fromages, 1 caisse de vanilline, 1 ballot de bandes simili cuir pour bérêts, le tout d'un poids de 2.000 kg.

N°10, 9 mars 1933, p. 134

Contrebande – Résultats de service – Dans l'après-midi du 21 février le service de Béhobie (Direction de Bayonne) a découvert, à l'arrière d'une automobile qu'il examinait, un faux réservoir à essence, qui rendit au choc un son anormal. Les agents ayant invité l'un des occupants de la voiture à ouvrir ce récipient, l'individu interpellé prit aussitôt la fuite et put gagner la frontière proche de quelques mètres. Les douaniers ouvrirent alors eux-mêmes le réservoir dans lequel ils trouvèrent 564 paires de bas de soie artificielle de 240 paires de bas de coton, le tout d'une valeur de 8.600 francs environ. Marchandises et véhicule furent saisis et le conducteur a été mis en état d'arrestation.

N°23, 8 juin 1933, p. 340 :

Contrebande – Résultats de service – Le 23 mai également, M. Albert, Directeur à Bayonne, suivait, au cours d'une tournée, la route de Hendaye à Biarritz, dans la voiture de service conduite par M. Etchepare, préposé chauffeur, lorsqu'il aperçut une automobile qui lui parut suspecte. Après une poursuite de quelques instants, M. Albert et M. Etchepare arrêtaient ce véhicule qui transportait sans expédition dans le rayon, un millier de paires de bas de soie d'origine étrangère. Le délinquant, qui a d'ailleurs avoué avoir pratiqué plusieurs opérations de fraude, a été mis en état d'arrestation ; la voiture et les marchandises de fraude ont été saisies.

N°26, 28 juin 1934, p. 446-447

Contrebande – Résultats de service – Dans la nuit du 20 au 21 juin, M. Poutrau, brigadier à Bayonne, assisté de quelques agents de sa brigade mobile, capturé à Labenne (Landes) une puissante automobile chargée de 17 bidons d'alcool (520 litres). Les fraudeurs ont pu être écroués ; l'un avait été arrêté par les agents sur-le-champ tandis que les deux autres avaient tenté de s'échapper à l'aide de leur voiture automobile de contrôle de l'inspection principal de Cambo, conduite par M. Etchepare, préposé chauffeur, fut trouvée 4 km. plus loin, renversée sur le côté, les deux pneus avant crevés.

N°38, 20 septembre 1934, p. 682

Contrebande – Résultats de service – Dans la nuit du 8 au 9 septembre, à Biarritz, le capitaine Saïs, de Bayonne, et quatre préposés ont procédé à la saisie d'une automobile chargée de 100 kg. de vanilline et à l'arrestation de deux transporteurs.

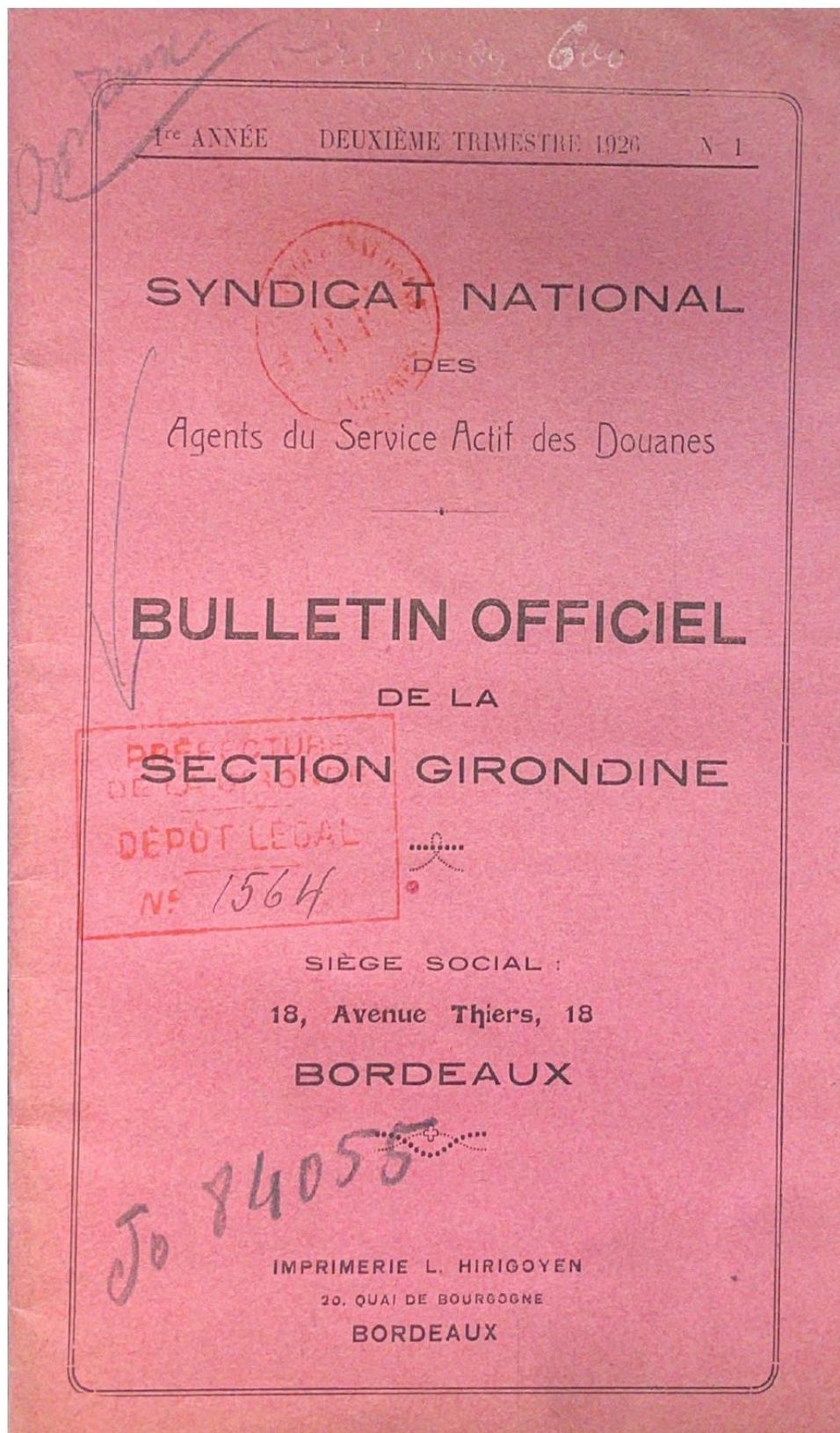
N°2, 10 janvier 1935, p. 32

Contrebande – Résultats de service – Le 17 décembre, vers minuit, M. Pourtau, brigadier à Bayonne-mobile et quelques-uns de ses subordonnés ont saisi, entre Saint-Vincent-de-Tyrosse et Saint-Geours, une automobile qui transportait 568 litres d'alcool à 95° d'origine étrangère. Le conducteur a pu être appréhendé après une énergique poursuite à travers des marécages et des taillis.

N°21, 26 mai 1938, p. 371-372

Direction de Bayonne – 11 janvier. MM. Pourteau, brigadier, Accocebery, Bonnet, Cécile, Darlas, Destribarats, Diger, Hirigoyenberry, Ipas, préposés à Bayonne-mobile. Après plusieurs nuits de surveillance par un froid rigoureux, ont réussi le 11 janvier à 1 heure du matin à arrêter une automobile chargée de 22 bidons contenant 704 litres d'alcool et à appréhender son conducteur fraudeur notoire.

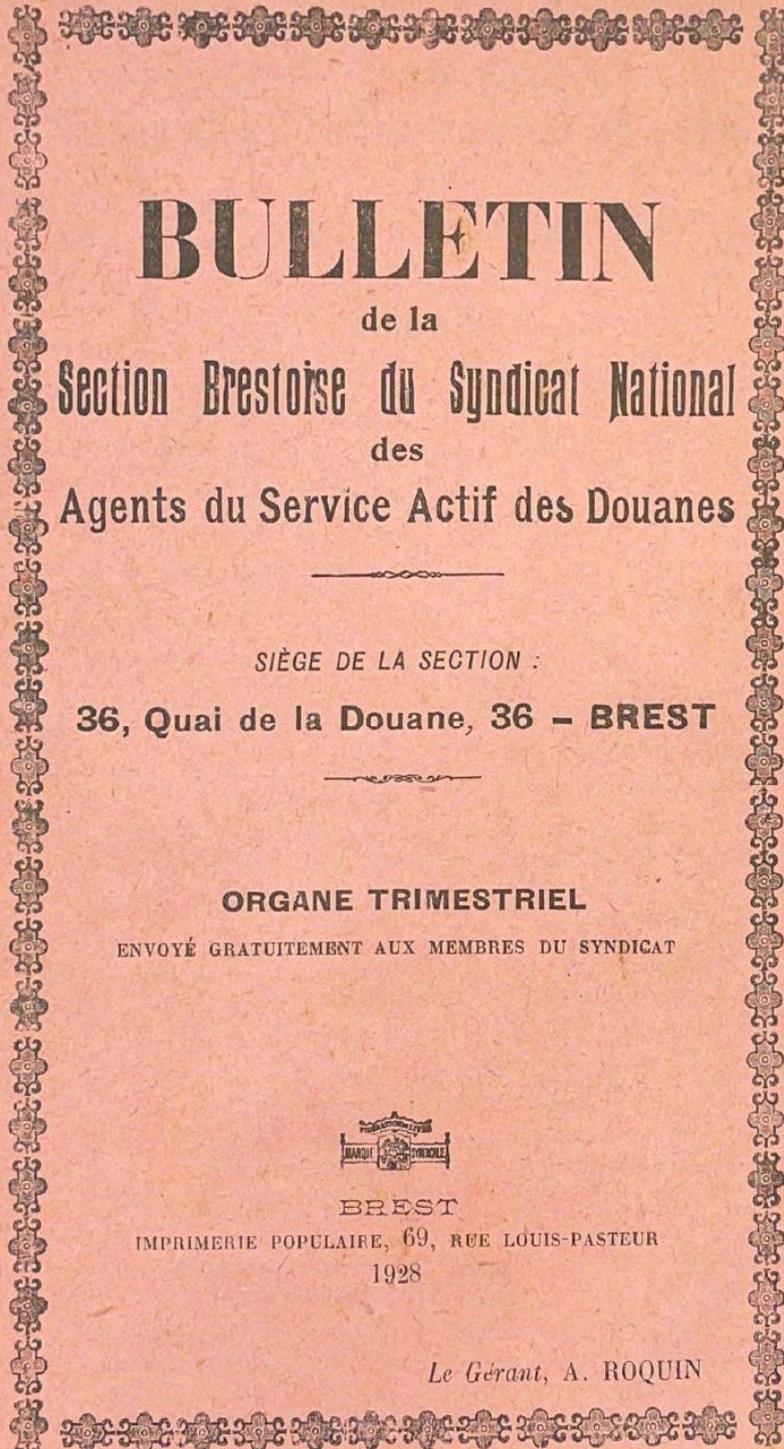
ANNEXE n° 55 : Exemples des premiers titres de la presse corporative des sections locales du syndicat national des agents du service actif, dans les années 1920 (© BNF)



18^e ANNÉE

N^o 65

4^e TRIMESTRE 1927



BULLETIN

de la

Section Brestoïse du Syndicat National
des
Agents du Service Actif des Douanes

SIÈGE DE LA SECTION :

36, Quai de la Douane, 36 – BREST

ORGANE TRIMESTRIEL

ENVOYÉ GRATUITEMENT AUX MEMBRES DU SYNDICAT



BREST

IMPRIMERIE POPULAIRE, 69, RUE LOUIS-PASTEUR

1928

Le Gérant, A. ROQUIN

ANNEXE n° 56 : Profession de foi de Georges Pé, vérificateur principal à Bordeaux, candidats S.F.I.O de la 4^e circonscription de Bordeaux pour les élections législatives du 26 avril 1936

(Musée des douanes, France, 2 A 761, dossier individuel).

CITOYENS,

Désigné à l'unanimité par les groupes socialistes de la Circonscription, je me présenter à vos libres suffrages.

Négligeant les querelles de personnes, je m'attacherai à définir et à défendre clairement, avec toute ma foi, le programme de mon grand Parti.

Avec d'autres, je déclare que le pays va jouer sa vie aux prochaines élections. Le scrutin des 26 avril et 3 mai, dira si le peuple de France entend POURSUIVRE ET DIRIGER SES DESTINÉES, ou s'il s'abandonne aux *aventures* et aux *oligarchies*.

Et d'abord : A bas la Guerre.

Je n'accepte pas l'idée de la guerre. Mon Parti est trop soucieux des intérêts profonds des travailleurs, pour ne pas vouloir par-dessus tout, leur éviter le cataclysme dont ils font les frais. À la politique égoïste et odieuse des marchands de canons, enrichis du sang versé, s'oppose la politique de la collaboration des peuples. Pour conserver la Paix, le Socialisme est prêt aux efforts nécessaires.

Contre la crise, contre la politique de déflation.

La gravité de la situation internationale, ne doit pas nous faire perdre de vue la situation économique.

La législature 1932-1936 a continué la politique amorcée par Tardieu-Laval. La déflation, après avoir frappé les travailleurs de l'industrie privée, s'est abattue sur les fonctionnaires et les agents des Services publics, sur les retraités, sur les rentiers et les anciens combattants.

Les budgets, cependant, ont accusé les déficits régulièrement croissants, le nombre des chômeurs a augmenté considérablement, les jeunes gens attendent toujours un emploi pour leur activité impatiente, les faillites se multiplient.

Il faut mettre fin à cette lente asphyxie du pays, à cette politique de misère, inspirée par la grande banque et la haute industrie, par un petit nombre d'hommes soucieux de conserver les plus grands profits personnels, indifférents et néfastes à l'intérêt général.

Contre le fascisme.

Les ligues factieuses, soutenues par ces oligarchies capitalistes, ont essayé, essaient encore de détruire les libertés que nos aïeux conquièrent de leur sang. N'hésitant pas à user de basse démagogie, leurs chefs prétendent donner le bonheur au peuple : le peuple ne sera pas dupe. Il se libèrera, en toute conscience, de l'oppression du Capitalisme.

LE PARTI SOCIALISTE

Résolu à œuvrer dans l'intérêt de tous les Travailleurs, vous présente un programme clair et précis.

Nationalisation de la Banque de France.

Défense de l'épargne par le contrôle des banques.

Abrogation des décrets-lois de misère, création des caisses de pensions des A.C. et victimes de la guerre, allocations aux vieux travailleurs.

Dissolution des ligues factieuses.

Interdiction de la fabrication et du commerce privé des armements.

Paix et sécurité collective par le désarmement général simultané et contrôlé.

Développement des institutions internationales (S.D.N., B.I.T.).

Assurance-chômage couverte grâce à la nationalisation du monopole privé des Assurances dont les bénéfices annuels, prélevés sur le public, s'élèvent à plusieurs milliards.

Révision des traités de commerce dans un esprit de large compréhension et de collaboration internationales.

Création de grands travaux, semaine de 40 heures avec garantie d'un salaire vital minimum.

Reconnaissance du droit syndical à toutes les catégories de travailleurs.

Retour à la collectivité des grands services nationaux ou monopoles de fait (mines, transports, engrais, etc.).

Répression de la fraude fiscale, allègements des injustes impôts de consommation.

Défense de la laïcité.

Prolongation de la scolarité avec toutes mesures permettant à tous les enfants, quelle que soit leur situation de fortune, de développer leurs facultés.

Établissement d'un budget de la Santé publique, permettant de lutter efficacement contre la tuberculose, le cancer, la syphilis et de doter la jeunesse de larges possibilités d'éducation physique.

Vote des femmes.

Représentation proportionnelle intégrale.

Citoyens, il faut choisir.

Contre la politique des grands trusts et des grands maîtres de la finance, contre les menaces du fascisme, le Parti S.F.I.O. s'est toujours dressé.

Pour la République sociale, pour la Démocratie vraie, celle du Peuple des travailleurs que se refusent à être plus longtemps les victimes expiatoires du Capitalisme ; le Parti S.F.I.O. veut mener l'action qui s'impose et vous demande votre concours.

*OUVRIERS, EMPLOYÉS, ARTISANS, PETITS COMMERÇANTS,
FONCTIONNAIRES, RETRAITÉS, PETITS RENTIERS, ANCIENS COMBATTANTS,
CHÔMEURS, JEUNES GENS SANS TRAVAIL.*

Pour la défense de votre Droit imprescriptible à vie, contre les fauteurs de crise,

Pour la PAIX, contre les fauteurs de guerre civile et étrangère,

Pour la LIBERTÉ, contre la tyrannie du fascisme.

GROUPEZ-VOUS AROUND DU PARTI SOCIALISTE !

VIVE LE TRIOMPHE DU SOCIALISME !

VIVE LA RÉPUBLIQUE DES TRAVAILLEURS !

Georges PÉ

Secrétaire général de la Fédération Girondine des

Officiers de réserves Républicains,

Président du Sporting-Club Ouvrier Bordelais.

Appel du Comité Électoral

CITOYENS,

Nous présentons à vos libres suffrages la candidature de notre ami.

Georges PÉ

Républicain et démocrate convaincu, militant éprouvé des organisations ouvrières, spécialiste averti des problèmes commerciaux et maritimes dont l'importance est primordiale pour l'essor de notre cité.

LES COMMERÇANTS ET LES ARTISANTS victimes d'une crise économique que la classe dirigeante n'a pas su prévoir et qu'elle est incapable de maîtriser,

LES ANCIENS COMBATTANTS dont les droits moraux et matériels sont réduits de jour en jour par les embusqués et les profiteurs,

LES ÉPARGNANTS dépouillés de leur pécule, si durement acquis, par les banquiers ou spéculateurs puissants et respectés,

LES TRAVAILLEURS MANUELS ET INTELLECTUELS de toutes catégories ne pouvant plus assurer leur subsistance avec leur minime salaire,

LES JEUNES désespérés par le chômage et l'insécurité générale,

Tous voteront pour le candidat du Parti Socialiste S.F.I.O.

Georges PÉ

qui, par son activité, son intelligence et son désintéressement, donnera à notre circonscription, la représentation législative à laquelle elle a droit.

Leur *VICTOIRE* sera

La VICTOIRE DE LA RÉPUBLIQUE

sur les puissances d'agent depuis trop longtemps maîtresse de l'État républicain.

La VICTOIRE DE LA PAIX

sur le nationalisme sanglant des fabricants et des marchands de canons.

La *VICTOIRE DE L'ANTIFASCIME*

sur les hommes du 6 février, mercenaires du grand capitalisme, auxiliaires de Hitler et de Mussolini.

CITOYENS

Pour que la PROBITÉ POLITIQUE remplace la trahison de politiciens sans scrupules,

Pour que le DROIT À LA VIE soit donné à tous les travailleurs,

Pour que la PAIX soit assurée à la France, dans l'Europe désarmée,

Pour que la LIBERTÉ soit à l'abri de l'arbitraire et du despotisme,

Votez pour Georges PÉ

Antifasciste et pacifiste, candidat du Socialisme et de la Démocratie républicaine.

ANNEXE n° 57 : Motion adoptée par le syndicat national des douanes actives après la signature du pacte germano-soviétique (*Le Midi Socialiste*, 2 septembre 1939, p. 6)

Le syndicat des douanes actives dénonce la duplicité des dirigeants de l'URSS.

Le bureau du syndicat national des Agents du Service actif des Douanes réunis le 29 août, rappelle la position prise par le gouvernement en matière d'organisation d'un front de la paix tant dans les Conseils nationaux qu'au Congrès corporatif et au dernier Congrès fédéral.

Certain d'interpréter le sentiment de l'immense majorité des adhérents de l'organisation il stigmatise l'attitude des gouvernants de la Russie soviétique qui, par l'accord du 23 courant, se sont faits les alliés d'Hitler, trahissant ainsi la cause de la paix et la cause de la classe ouvrière.

Ne veut pas oublier, d'une part, que l'ascension au pouvoir d'Hitler s'est faite sur une montagne de cadavres de communistes, que le chef actuel de l'Allemagne s'est donné comme mission l'extermination du bolchévisme et du syndicalisme libre à travers le monde et que, d'autre part, jusqu'à ces derniers jours, les chefs communistes présentaient l'hitlérisme comme un danger aussi grave que la peste, tout en traitant secrètement avec ses agents qualifiés pour aboutir à une véritable alliance avec lui.

Dénonce la duplicité innommable, unique dans l'histoire, des responsables de l'URSS qui, au moment où ils traitaient avec les démocraties qui leur avaient envoyé des plénipotentiaires, des missions militaires, poursuivaient dans les ténèbres des tractations avec les représentants d'Hitler.

Le Bureau du Syndicat National des Douanes Actives juge sévèrement les militants ouvriers qui, toute pudeur oubliée, osent dans les heures graves que le pays traverse, présenter l'acte Hitler-Staline comme un gage de paix alors qu'en réalité il est un encouragement à la politique de violence du premier et qu'il accroît, par la même, les dangers de guerre.

Malgré le rude coup porté à la paix par l'appui donné par Staline à Hitler, il ne croit pas à la guerre fatale et se déclare prêt dans le respect de l'indépendance du mouvement syndical à apporter son concours le plus entier aux organisations et aux hommes qui travaillent à la sauvegarde de la paix.

Cet ordre du jour a été adopté à l'unanimité moins une voix

ANNEXE n° 58 : Résolution adoptée par le syndicat national des douanes actives après la signature du pacte germano-soviétique (*Le Petit Marseillais*, 16 octobre 1939, p. 2)

Après la trahison de Moscou
Une résolution du syndicat national des douanes actives

On nous communique :

Le bureau du Syndicat national des agents du service actif des douanes, réuni au siège social (10, rue Belle-chasse, à Paris) a voté, une résolution par laquelle il confirme son ordre du jour, du 29 août dernier, qui stigmatisait l'attitude des dirigeants de la Russie soviétique qui, par leur monstrueux accord avec Hitler, ont précipité notre pays dans la guerre [...]

Il affirme que le mouvement syndical français ne saurait pactiser avec ceux qui veulent l'anéantissement des libertés ouvrières et de la liberté tout court.

Il approuve en tous points la décision du bureau de la Confédération générale du travail et de la commission administrative de cette même organisation déclarât qu'il n'y a plus de collaboration possible avec ceux qui n'ont pas voulu ou pas pu condamner l'attitude des dirigeants de la Russie soviétique.

Il attend que, de son côté, la Fédération des fonctionnaires fasse connaître publiquement si elle est ou non d'accord avec les décisions de la commission administrative et du bureau de la CGT. Le silence n'étant pas de mise dans un moment tel que celui que nous traversons.

Il demande à tous les adhérents de l'organisation de rester au coude à coude le plus étroit et de continuer à prouver leur attachement au syndicat.

Persuadé que la loyauté et la dignité sont les bases fondamentales de l'action ouvrière, il se déclare décidé à appliquer dans la lettre et dans l'esprit les décisions de la CGT

Dans ce but, il demande instamment aux sections régionales d'exclure de l'organisation tous ceux qui se refuseraient à répudier catégoriquement la politique de l'URSS.

Il déclare que les adulateurs de la politique Staline-Hitler sont des traîtres à la classe ouvrière, des parjures au serment de juillet 1935 et que, dans un pays comme la France où les travailleurs

ont conservé le sens de l'honneur, ils sont à jamais disqualifiés pour parler au nom des honnêtes gens groupés dans le mouvement syndical de ce pays.

Cette résolution a été adopté par tous les membres du bureau national [...]

ANNEXE n° 59 : Extraits d'articles sur les sanctions administratives après la journée du 12 février 1934 (L'Action douanière, n°7, 25 avril 1934 et n°8, 10 mai 1934, CGT – Douanes)

34 ANNEE - N° 1 PARAITRANT LE 10 ET LE 25 DE CHAQUE MOIS 25 AVRIL 1934

l'Action Douanière

Organe officiel du Syndicat national des Agents du Service Actif des Douanes
de France et des Colonies

Siège social : RUE DE POITIERS, 8, PARIS (7^e)

Distributeur exclusif de la zone 1
MERCIER PUBLISITE
142, Boulevard Saint-Martin, PARIS (10^e)
Téléphone : Bourse 4221

LE SYNDICAT PAIE SON TRIBUT A LA RÉPRESSION

*10 Camarades à Marseille et 5 à Saint-Nazaire sont déférés
au Conseil de Discipline pour avoir participé à la Grève Générale
DU 12 FÉVRIER*

Après la grève de **une heure du 16 Avril**, 7 camarades ont été suspendus de leurs fonctions et plus de deux cents dossiers ont été transmis au Ministre. Le Conseil de discipline de Marseille se prononcera le 7 Mai prochain. Celui de Nantes a siégé le 26 courant pour les camarades de Saint-Nazaire, défendus par M^r Albertin. Cinq changements disciplinaires ont été prononcés, dont l'un aggravé d'une descente de classe. Aux P.T.T., à la Monnaie, aux Indirectes, aux Douanes sédentaires, de graves et nombreuses sanctions ont déjà été prononcées, d'autres sont sur le point de l'être.

PENDANT LA TRÊVE ET L'APAISEMENT

**Le tableau d'honneur du Syndicat
dans la lutte contre le fascisme et les décrets-lois
de spoliation et de misère**

- CRISTOFOL**, sous brigadier, Secrétaire de la Section de Marseille, révoqué.
- ANDREANI**, préposé Secrétaire adjoint de la Section de Marseille, mis en disponibilité d'office.
- GURIEC**, préposé Secrétaire adjoint de la Section de Rouen, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- FAJAL**, Sous-brigadier, Secrétaire administratif de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- TORRENT**, préposé membre du Conseil d'Administration de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- SERENI**, préposé, membre du Conseil d'Administration de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- CAYROL**, préposé, membre du Conseil d'Administration de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- MARCHETTI**, préposé, membre du Conseil d'Administration de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- POZZO-DI-BORGO**, préposé, Trésorier de la Section de Marseille, suspendu de ses fonctions, en instance de Conseil de discipline.
- FALAIZE**, Sous-brigadier à Saint-Nazaire, Secrétaire de la sous-section de cette résidence, changement disciplinaire et descente de classe et réduction de huit mois dans l'ancienneté de service.
- TOMASI A.**, préposé, membre du Conseil d'Administration de la Section de Marseille, changement disciplinaire, descente de classe et réduction de un an dans l'ancienneté de service.
- JEGOU, BOULLY, GOURET et HERVY**, préposés à Saint-Nazaire, militants responsables de la sous-section de cette résidence, changement disciplinaire.
- DIFRAJA T.**, matelot à Marseille, militant de la Section Syndicale, changement disciplinaire.
- COLONNA, ROCHE, FERRANDI, PIETRI et ROSTAING**, préposés à Marseille, militants de la Section Syndicale, en instance de Conseil de discipline.
- MENTERLOS**, préposé à Delle, militant de la Section de Mulhouse, en instance de Conseil de discipline.

■ ■ ■

Plus de 1.000 numéros d'annotation s'abattant sur des centaines de camarades à raison de 1 à 6 numéros par tête

PLUS QUE JAMAIS :

A bas le fascisme !

A bas les décrets-lois !

Solidarité envers les victimes du Gouvernement porté au pouvoir par l'émeute du 6 février.

ANNEXE n° 60 : Arrivée du paquebot espagnol *Habana* dans le port de La Pallice le 7 mai 1937 (Archives départementales de la Charente-Maritime, 334 J 4).



ANNEXE n° 61 : Dans les locaux de la Douane à Bordeaux, les ouvriers ouvrent des caisses afin de saler les denrées qui seront embarqué ensuite sur les bateaux pour l'Espagne, en solidarité avec le peuple espagnol. (*Journal l'Humanité*, Archives départementales de la Seine-Saint-Denis, 83FI/6 22).



ANNEXE n° 62 : Article de presse sur la prise de parole du député des Basses-Pyrénées René Delzangles à la tribune de la Chambre (*Gazette de Biarritz-Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz*, 9 décembre 1936, p. 1 et 4).

La tâche à accomplir pour le maintien de la neutralité vis-à-vis de l'Espagne

M. Delzangles dans son intervention à la Chambre a peint le tableau de ce qui se passer à la frontière

Au cours du dernier débat sur la politique extérieure, je suis monté à la tribune pour exposer les motifs qui commandaient au Gouvernement d'adopter une fois pour toutes une attitude de neutralité absolue à l'égard des affaires d'Espagne.

Nous avons exposé, ici même quels étaient, à nos yeux, les caractères dominants du conflit espagnol, conflit éminemment complexe, où se jouaient au début, tous les vieux particularismes qui ont toujours déchiré la péninsule ibérique.

Je disais, à cette occasion, à M. le Ministre des affaires étrangères, de se méfier de deux dangers.

Le premier consisterait à prolonger une lutte fratricide en donnant ou en laissant parvenir des armes et des munitions à des belligérants exaspérés qui sont décidés à ne cesser le combat que faute de moyens de s'entre-tuer.

Le second, tout aussi grave, consisterait, en se déclarant solidaire a gouvernement de Madrid, qui n'est plus que l'un des gouvernements contrôlant la vie anarchique espagnole, à transformer cette lutte intestine en une lutte d'idées qui dégénérerait bientôt en une véritable guerre civile européenne.

En conclusion, je dis à M. le Ministre des affaires étrangères : Quand vous aurez solennellement déclaré, à cette tribune, que vous n'avez pas livré dans le passé d'armes ni de munitions et que vous n'en livrez pas dans l'avenir, vous aurez fait preuve utile pour la pacification de l'Espagne d'abord et de l'Europe ensuite.

Je lui faisais d'ailleurs remarquer qu'une telle attitude était seule en harmonie avec les principes solennellement proclamés par M. le président du Conseil lui-même dans un discours qu'il avait prononcé à la veille d'assumer les responsabilités du pouvoir.

La question était ainsi nettement posée. Elle appelait une réponse catégorique.

Cette réponse, M. le Ministre des affaires étrangères l'a formulée conforme à l'intérêt de notre pays. Le gouvernement a adopté, en effet, aux yeux du monde, le principe de non-intervention.

Or, presque à la même minute, dans une autre enceinte, M. Zyromski déclarait que le gouvernement français avait accordé, accordait encore et accorderait dans l'avenir son aide au gouvernement de Madrid, et la présence à ses côtés de M. le Président du Conseil donnait à ses paroles une rare autorité.

Depuis lors, les mois se sont écoulés et, de l'autre côté des Pyrénées, la lutte sanglante continue sans répit.

Or des accusations graves ont été formulées dans le monde contre le gouvernement français sur la façon dont, en fait, il appliquait le principe de non-intervention.

J'ai eu le triste privilège, au cours de cet été, d'être le témoin de bien des événements et c'est la lumière de ces faits que je voudrais répondre à cette question : de M. le ministre des affaires étrangères ou de M. Zyromski, qui, dans la réalité, dans les faits a eu raison.

Je ne traiterai pas de ces livraisons d'avions dont il a été si souvent question en France et à l'étranger et que j'ignore. Je ne veux pas davantage insister sur ces wagons de munitions qui, presque quotidiennement ont traversé le Midi de la France pour aller en transit de Port-Bou à Hendaye, jusqu'au jour où la prise d'Irun a entraîné la fin de ce trafic. Vous pourriez, en effet, monsieur le Ministre des affaires étrangères répondre à qui vous reprocherait avoir toléré ces transports, qu'ils étaient effectués sous wagon plombé et que vous respectiez ainsi les conventions franco-espagnoles, puisque, aussi bien, il s'agissait de wagons provenant d'Espagne et y retournant.

Ce n'est pas là le but de mon intervention. Elle a pour objet des livraisons d'armes provenant de l'étranger, faites à travers notre territoire et qu'un gouvernement français ne saurait tolérer s'ils sont portés à sa connaissance. Car votre loyauté, monsieur le Ministre des affaires étrangères, n'est pas en cause.

A l'occasion de l'un de ces incidents j'écrivais, le 7 septembre 1936, à M. le Président du Conseil, une lettre ainsi conçue :

Paris, 7 septembre 1936.

Monsieur le Président du Conseil

Un journal de Paris a publié, dans son numéro du 4 septembre 1936, sous le titre, « Pour qui ces 200 mitrailleuses ? » l'information suivante :

« Le 1^{er} décembre est arrivé au port du Verdon, le paquebot « Tourcoing » de la Compagnie norvégienne Wilhelmse, d'Oslo, avec 14 tonnes d'armes. L'agent maritime est M. Alfred Balguerie et le transitaire M. Huni.

» Il s'agit de 200 mitrailleuses provenant de Hambourg. L'expéditeur est von Huetz ; la destination Hodoidan, vie Port-Soudan. Le connaissement est rédigé en français et on a déboursé à Paris 30.000 francs à titre d'avance.

» Cette marchandise a été débarquée hier au Verdon en présence d'un représentant de l'ambassade d'Espagne à Paris et de deux personnes du Front populaire espagnol. La déclaration est en transit pour Irun.

» On a chargé la marchandise en deux wagons dont voici les numéros : P.L.M. 185.082 et P.L.M. 181.833. Vingt-quatre caisses ont été chargées sur l'un des wagons et vingt-trois sur l'autre, à l'adresse de M. Baçon, à Hendaye, en grande vitesse. Ces wagons sont à la gare de Saint-Louis, à Bordeaux et doivent partir ce soir pour Hendaye. »

De deux choses l'une :

Ou cette information est fausse et il vous appartient de la démentir et de sévir ;

Ou bien elle est exacte et vous devez saisir ces deux wagons ouvrir une enquête judiciaire et soumettre ce grave incident à la Société des Nations. Il ne s'agit plus, en effet, de ces chargements de munitions espagnoles qui sont, jusqu'à ces derniers jours, passés, en transit, de Cerbère à Hendaye, mais bien d'un ravitaillement d'armes provenant d'un pays étranger.

J'espère, et je suis convaincu, pour le prestige et le bon renom de la France, que votre gouvernement, après les déclarations solennelles faites, n'est pas complice de tels agissements. Mais alors, monsieur le Président du conseil, qu'attendez-vous pour agir ?

Ne manquez pas de saisir cette occasion unique de faire éclater au regard du monde la bonne foi de la France et la duplicité d'une autre nation, qui a dû, elle aussi, proclamer sa neutralité, et mettez l'embargo sur ces armes.

Si vous n'agissez pas, alors qu'il est temps encore, car ces deux wagons ont été empêchés de passer la frontière espagnole à Hendaye par la prise d'Irun, et seraient acheminés actuellement vers Cerbère ou Marseille, vous permettriez à l'opinion mondiale de penser que le gouvernement français est complice puisqu'il ne peut plus être dupe.

La question me paraît si grave pour la cause de la paix, que dans l'absence de toute réaction de votre part, je ne manquerai pas de vous interpellier à ce propos dès la rentrée parlementaire.

La question ainsi posée était-elle si embarrassante que la courtoisie dût être mise en vacances, ou bien les fonctionnaires alertés étaient-ils plus soucieux des intérêts du gouvernement espagnol que des intérêts de la France et de la paix ?

Je l'ignore. Mais ma lettre est restée sans réponse.

Du coup, je suis devenu curieux et je voudrais vous apporter les résultats de l'enquête à laquelle je me suis livré.

Le navire norvégien et ses mitrailleuses provenant de Hambourg et à l'adresse des troupes gouvernementales existaient bien, et le « Tourcoing » est bien arrivé, le 1^{er} septembre, au Verdon.

J'ajoute que son arrivée ne fut pas sans troubler le directeur des douanes de Bordeaux, qui pourtant donnait l'autorisation de débarquer ces armes à M. Humbert Balguerie, courtier maritime, dont l'un des collaborateurs est pas hasard, le vice-consul d'Espagne. Cette autorisation était donnée, en effet, aux termes d'une lettre du 2 septembre, ainsi conçue :

« Le Directeur des douanes à Bordeaux, à M. Humbert Balguerie, courtier maritime, 2 Place Jean-Jaurès, Bordeaux.

» Monsieur, par lettre du 1^{er} septembre courant, remise à 17h30, vous m'avez demandé l'autorisation de débarquer au Verdon, le 2 de ce mois vers 16 heures, quarante-sept colis de mitrailleuses arrivant par le vapeur « Tourcoing » et de les réexpédier immédiatement à Bordeaux sous douane.

» J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'autorise cette opération à titre exceptionnel et sous réserve que les conditions suivantes soient observées :

- » 1. Mise en douane du navire à Bordeaux
- » 2. Enregistrement à Bordeaux d'un acquit à caution de transit ordinaire, etc. »

Les mitrailleuses débarquées furent en toute hâte, dirigées sur Hendaye où elles arrivaient au moment même où les rebelles s'emparaient des ponts de la Bidassoa. Elles rebroussaient chemin, et, par la suite, furent dirigées sur le Boucau et chargée sur deux

chalutiers espagnols : le « Denayo » et l' « Alejandro », à destination de Bilbao, dont elles ont assuré la défense depuis lors.

Voilà, monsieur le ministre des affaires étrangères, ce qui vous aurait appris votre enquête. Je prétends qu'en ne prenant pas toutes les précautions utiles pour empêcher de tels agissements, le gouvernement a fait ce qu'il fallait, non pour épargner la défaite aux amis de M. Zyromski, mais pour rendre le vainqueur plus hostile à notre pays et sa victoire plus sanglante.

(A suivre.)

ANNEXE n° 63 : Compte-rendu de la réunion organisée par le sous-secrétaire d'État aux Finances, Max Hymans avec le directeur général des douanes et plusieurs directeurs régionaux (Musée national des douanes, France, fonds Jean Clinquart, 11 R 340)

Réunion du 25 février 1938, dans le Cabinet de M. Max Hymans, Sous-Secrétaire d'Etat, assisté de M.M. Cusin et Degois, et en présence de M. le Directeur Général.

Etaient spécialement convoqués :

M.M. Schaeffer, Directeur à Bordeaux,
 Rougelot, Directeur au Havre,
 Arnaud, Directeur à Perpignan,
 Delmas, Sous-Directeur à Rouen.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat notifie aux Directeurs susvisés que l'intention du Gouvernement est que le service des Douanes se prête au transit du matériel de guerre à destination de l'Espagne, même lorsque le matériel de l'espèce est présenté sous autre dénomination.

Différents cas concrets sont examinés :

- 1° Navires faisant l'objet d'un avis de fraude émanant de la Direction Générale des Douanes ou transmis par elle : ne plus en tenir compte ;
- 2° Navire faisant l'objet d'un avis de fraude émanant d'une autre Administration ou de particuliers ; ne plus donner suite à ces avis, et en informer immédiatement la Direction Générale. En attendant, ne rien faire qui retarde ou entrave l'opération.
- 3° Fraude découverte sur l'initiative du service ou présumée par lui :
 - a) Au cours de l'arraisonnement. Constater une différence au manifeste, portant sur les seuls colis effectivement reconnus contenir du matériel de guerre ; autoriser le transit international de ces colis sur un port de la Méditerranée sous leur véritable dénomination et s'opposer, en tout état de cause, à leur réexportation directe sur l'Espagne ; pour le surplus du chargement, laisser s'effectuer l'opération de transit.

Les mêmes règles sont à suivre en cas de fraude constatée, sur l'initiative du service, au cours des opérations d'écor, de chargement en wagons, etc...

- b) Si un agent soupçonne la présence dans un chargement de colis renfermant du matériel de guerre, lui prescrire de faire, par la voie hiérarchique, un compte rendu immédiat qui sera transmis sans délai à la Direction Générale. Mais, par mesure de sécurité, ne pas effectuer d'ouverture de colis et ne pas retenir ce lot, ces colis présumés contenir du matériel de guerre devant être vérifiés dans les conditions et à tel endroit qu'il appartiendra à l'Autorité Supérieure de fixer. [...]

Fait à Paris, le 25 février 1938.

Signé : Schaeffer, Rougelot, Arnaud, Delmas.

ANNEXE n° 64 : Caricature allemande sur les accords franco-soviétiques
(Kladderadatsch, 8 novembre 1936, n° 45, p. 1).



Douanier français et marin russe : « Avez-vous quelque chose à déclarer ? Non ! Juste des armes ! »

ANNEXE n° 65 : Composition du corps militaire en 1939, selon le décret du 23 novembre 1930 (dans Jean Clinquart, *L'administration des douanes en France de 1914 à 1940*, Paris, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 397)

N° du bataillon	Direction	Nombre de compagnie	Régions militaires
1 ^{er}	Paris	1	Gouv. milit. de Paris
2 ^e	Dunkerque	5	1 ^{re}
3 ^e	Lille	7	1 ^{re}
4 ^e	Valenciennes	9	1 ^{re}
5 ^e	Charleville	10	1 ^{re} , 2 ^e et 6 ^e
6 ^e	Forbach	3	6 ^e et 20 ^e
7 ^e	Metz	9	6 ^e et 20 ^e
8 ^e	Strasbourg	6	20 ^e
9 ^e	Mulhouse	6	7 ^e
10 ^e	Besançon	8	7 ^e
11 ^e	Lyon	4	7 ^e
12 ^e	Chambéry	7	14 ^e
13 ^e	Nice	7	14 ^e et 15 ^e
14 ^e	Marseille	4	15 ^e
15 ^e	Montpellier	5	15 ^e et 16 ^e
16 ^e	Perpignan	5	16 ^e et 17 ^e
17 ^e	Bayonne	9	18 ^e
18 ^e	Bordeaux	6	18 ^e
19 ^e	La Rochelle	5	18 ^e et 11 ^e
20 ^e	Nantes	4	11 ^e
21 ^e	Brest	7	11 ^e
22 ^e	Saint-Malo	11	10 ^e
23 ^e	Rouen	7	3 ^e
24 ^e	Le Havre	3	3 ^e
25 ^e	Boulogne	4	2 ^e et 1 ^{re}
26 ^e	Bastia	2	15 ^e

ANNEXE n° 66 : Copie de la lettre envoyée au directeur général par les agents spécialisés de Bordeaux en retraite, 19 septembre 1941. (SAEF, B-0060438 : douaniers retrait du littoral et armement, 1941-1942).

Bordeaux le 19 septembre 1941

A Monsieur le directeur général des douanes,

Monsieur le directeur,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre haute autorité et à votre très grande bienveillance la requête suivante :

Les signataires de la présente lettre sont tous « agents spécialisés de l'administration des douanes » admis à la retraite depuis le 1^{er} septembre 1940. Une décision vient de les frapper qui ne va pas sans les atteindre très durement dans leurs intérêts les plus légitimes ; aussi se trouvent ils dans l'obligation d'attirer sur eux votre bienveillante attention.

Il leur a été signifié le 15 septembre 1941, par la préfecture de la Gironde (Direction des Affaires de l'Occupation), une ordonnance du Commandement militaire allemande en France en date du 18 août 1941 qui prescrit que les agents des douanes françaises tant des brigades que des bureaux qui ont été admis à la retraite depuis le 1^{er} septembre 1940, doivent être compris dans les mesures de retrait de la zone côtière des agents des douanes. Cette ordonnance leur enjoint de quitter le territoire côtier avant le 1^{er} octobre.

Il est à peine besoin de vous dire, Monsieur le directeur, quelle consternation cette mesure a jeté parmi nous en raison de la situation dans laquelle elle nous place. Nous tous ou presque tous un foyer, des enfants, une petite installation, notre mobilier, quelques-uns habitent des maisons qui leur appartiennent, d'autres en raison de la dureté des temps et des difficultés de ravitaillement utilisaient leurs loisirs à exploiter avec l'aide de leur famille des jardins potagers ; il faut abandonner tout cela, se résoudre à un déménagement onéreux, trouver une location ailleurs, résilier celle qui est en cours, et s'installer dans de nouvelles conditions d'existence certainement beaucoup plus onéreuses.

Les pièces annexes, ci-jointes, vous permettront d'apprécier les conséquences de semblables mesures pour bon nombre d'entre nous.

Il est évident qu'elles sont infiniment préjudiciables à ceux qu'elles frappent que l'administration a spontanément accordé aux agents du service actif, dans la même situation, une indemnité de repliement de 45 Frs par jour.

Nous nous permettons, Monsieur le directeur, de demander que la même mesure ou du moins qu'une mesure du même ordre soit prise nous concernant. Nous savons bien que nous n'appartenons plus au service actif, mais il est évident que notre retraite, aujourd'hui, comme notre traitement autrefois, constitue notre seul moyen d'existence et que c'est sur elle seulement que nous pouvons compter pour faire vivre les nôtres. Or, il faut avouer que par le repliement auquel nous sommes contraints notre situation est très profondément modifiée et qu'ainsi notre retraite ne nous permet plus de vivre.

Par surcroît pour beaucoup d'entre nous, elle n'est pas liquidée encore et ceux-ci ne toucheront pendant six mois qu'une indemnité provisionnelle de 600 Frs. A peine suffirait elle à assurer notre subsistance sur place, mais comment dès lors faire face à de tels surcroît de dépenses ?

Les signataires de cette requête sont au nombre de 13 dont la situation est ci-après exposée, mais nous sommes en réalité soixante environ, dépendant la direction de Bordeaux, que frappe cette mesure, et c'est au nom de tous que les signataires, Monsieur le directeur, se permettent de faire appel à votre sentiment de haute Justice et à votre très grande bienveillance.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, l'expression de nos sentiments très profond respect.

Signatures

Expéditeur de la présente requête : Menvielle [Jean], 45 rue Pelleport, Bordeaux.

ANNEXE n° 67 : Cartes postales allemandes représentant le service des douanes (Zollgrenzschutz) sur le littoral français occupé.



Zollgrenzschutz

Bei der Fischereiüberwachung



Zollgrenzschutz

Auf Küstenstreife

ANNEXE n° 68 : Copie d'une lettre du commissaire de la république à Bordeaux au directeur régional des douanes, faisant l'objet d'une enquête d'épuration administrative, 2 mars 1945 (SAEF, B-0053040)

Le 2 mars 1945.

Mon cher directeur,

C'est afin de permettre à l'administration de travailler dans une atmosphère purifiée, et d'éviter que pèse, sur certains chefs de service, une suspicion quelconque sur le plan patriotique que j'ai créé, par arrêté en date du 13 janvier 1945, une commission d'enquête chargée d'examiner les plaintes que se manifestent dans l'opinion publique.

Cette commission a pour objet restreint de procéder à des enquêtes rapides et de saisir les juridictions habilitées à poursuivre l'épuration administrative ou judiciaire.

Vous avez été appelé, dans ces conditions par M. Cabanne¹, à fournir des explications sur un certain nombre de faits qui vous étaient incriminés par des agents de votre personnel.

J'ai le plaisir de vous faire connaître qu'à la suite de votre audition, le président de la commission m'écrit que votre « attitude a toujours été correcte vis-à-vis de l'occupant et que, homme probe, ayant une haute idée de votre fonction, il n'est pas possible de trouver contre vous la moindre faute professionnelle ». Ainsi vous a été donnée l'occasion de confondre publiquement vos accusateurs.

Veillez agréer, mon cher directeur, l'assurance de mes sentiments distingués et les meilleurs.

Le commissaire de la République.

¹ Vice-président du comité départemental de la Libération (Gironde), président de la commission d'épuration des fonctionnaires.

ANNEXE n° 69 : Listes des douaniers de la direction de Nantes ayant pris une part active et directe dans la résistance, 1945 (AD44, 1690 W 4).

- Brigadier PIRIOU Joseph, de la brigade de Nantes :

Pendant son détachement à Lyon-Police, où les agents des Douanes exerçaient des fonctions rendues dangereuses par la présence de la Milice de Darnand, a réussi en novembre 1943, à convaincre deux sujets belges, enrôlés de force dans la Wehrmacht, que leur devoir leur dictait de quitter les Allemands. Grâce à la complaisance d'un officier de Police, M. Vincent, ce sous-officier a réussi à les faire entrer au maquis d'Annecy.

- Lieutenant FROCRAIN Joseph, de Nantes :

Chargé d'assurer la surveillance des camps d'internement du Loiret, a fait partie du groupement de résistance du canton de Jargeau. A contribué, à ce titre, avant l'ouverture des opérations militaires dans la région, à la libération des détenus politiques et internés administratifs du camp de Jargeau.

- Préposé MELLERIN Henri, de la Brigade de Basse-Indre :

A pris les armes du 26 au 28 août 1944, et participé aux opérations qui ont permis la libération de la Capitale (confirmation de ces renseignements est demandée à la mairie de Poissy).

- Brigadier-chef CREMET Julien, de la brigade du Pouliguen :

Inscrit depuis le 15 avril 1944 au groupement de résistance local, en qualité de chef de section ; a fourni des renseignements sur les ouvrages de défense édifiés par les Allemands. A pris volontairement le commandement d'une équipe de 20 hommes chargée de harceler l'ennemi, à l'arrière des positions qu'il tenait sur la Vilaine, de couper les lignes téléphoniques, déblayer les voies de communication et guider ensuite les troupes alliées.

- Brigadier NAOUR Yves, de la brigade de Guérande :

Chef de section du groupe « Francs tireurs et partisans Français », depuis septembre 1943. Dans la clandestinité, a pris part à l'exécution de divers services de liaison et de renseignements.

- Brigadier PILLET Joseph, de la brigade de Guérande :

Chef de section du groupe « Francs tireurs et partisans Français », depuis septembre 1943. Dans la clandestinité, a pris part à l'exécution de divers services de liaison et de renseignements.

- Préposé FAUQUE Jules, affecté récemment à la brigade de La Baule :

Précédemment en fonctions à Hestrud (Nord), où il déclare avoir participé, en compagnie de son chef de poste, le brigadier-chef Petit, et sous la direction du Capitaine des Douanes Durand, à la récupération du matériel de guerre parachuté par les avions alliés, dans la commune de Cousolre. L'intéressé a participé une dizaine de fois à ces opérations, dans le voisinage d'un poste de garde allemand. Ajoute avoir rejoint des groupes de combat, le 30 août 1944, en vue de prendre part à des opérations de guerre, quelques jours avant l'arrivée des Américains (confirmations de ces renseignements sont demandés à Valenciennes).

- M. BOULET Marcel, ex-préposé :

Mis en disponibilité, sur sa demande, le 31 octobre 1943. Aurait participé, après sa sortie des cadres, à des actions de résistance. Etait porteur d'explosifs destinés à la destruction d'un pont au moment de son arrestation par les allemands. Ces renseignements sont impossibles à vérifier, du fait que l'intéressé est décédé, dans le courant de mars 1945, au camp d'Auschwitz où sa femme elle-même avait trouvé la mort en mars 1943.

ANNEXE n° 70 : Listes des douaniers de la façade atlantique qui ont reçu, à titre exceptionnel, la médaille d'honneur des douanes pour leur action dans la résistance ou lors des combats de la Libération (arrêté ministériel du 19 janvier 1946, Musée national des douanes, France, 8 B 10)

DIRECTION DE BORDEAUX

BLANC, Jean Dès juillet 1940, a adhéré aux organisations de résistance. A service, durant toute garde-magasin à l'occupation, d'agent de groupement de ces formations et d'agent de diffusion de la presse clandestine. A assuré la transmission au War Office des renseignements de tous ordres sur Bordeaux les installations, l'armement, les agissements et les mouvements de troupe de l'occupant. A participé à des opérations périlleuses de destruction de lignes télégraphiques et de levée de plans de fortifications. En juin 1944, s'est mis à la disposition du Général Moraglia pour organiser les groupes des F.F.I. dans la Gironde ; en juillet 1944, a assuré le retour en Angleterre de l'équipage d'une forteresse volante abattue. Chef de groupe de coup franc, pendant les combats de la Libération. A été nommé commissaire de police de 1^{ère} classe, en raison de ses services exceptionnels dans lutte contre l'ennemi.

DIRECTION DE LA ROCHELLE

GAUTIER, Martial Arrêté le 3 octobre 1943 par les autorités d'occupation pour son action dans les Mouvements de Résistance, condamné à 12 mois d'emprisonnement par un tribunal à La Rochelle militaire allemand ; bien qu'ayant subi les plus mauvais traitements pendant l'instruction de son procès ; n'a rien avoué ; a été ensuite déporté en Allemagne, actuellement rapatrié.

COURS, Roger Arrêté le 25 juin 1942 par les autorités d'occupation en raison de son action dans la préposé à La Résistance. Condamné à 16 mois de prison par un Tribunal militaire allemand ; a subi les Rochelle plus mauvais traitements au cours de l'instruction de son procès, mais n'a fait aucun aveu.

POIZAC, Marcel Arrêté le 9 octobre 1943, par les autorités d'occupation, en raison de son action dans la Résistance ; condamné à 4 mois d'emprisonnement par un tribunal militaire allemand, bien brigadier à La qu'ayant subi les plus mauvais traitements, pendant l'instruction de son procès, n'a rien Rochelle avoué.

ANNEXE n° 71 : Vue aérienne du port de Saint-Nazaire, 14 août 1946.
(<https://remonterletemps.ign.fr/>). La petite caserne apparaît en bas à gauche de l'image.



Table des illustrations

Figure 1 : Médaille d'honneur des Douanes © Musée national des douanes, France	76
Figure 2 : Photographie de Jean Marfaing © SAEF, 1C-0027060/1 : Dossiers de carrière (Marfaing à Marfaing).....	92
Figure 3 : Photographie de l'immeuble de la Maison des douanes actives © <i>L'action douanière</i> , n°14, 10-25 août 1931, p. 1	99
Figure 4 : Carte de participation au Comité d'entraide de la famille douanière © AHAD....	101
Figure 5 : Hôtel des douanes de Bordeaux, projet d'illumination du bâtiment © Musée national des douanes, France, 1 D 7.....	104
Figure 6 : Douanier et son chien devant une cabane (ou guérite) montée en argile sur armature de planches au Croisic © Collection particulière	108
Figure 7 : Drapeau du corps militaire des douanes © Musée national des douanes, France .	118
Figure 8 : Képi d'agent du service actif avec insignes des brigades des douanes © André Lucot	119
Figure 9 : La visiteuse des douanes en train d'explorer des cachettes sur une voyageuse. <i>Le mois littéraire et pittoresque</i> , n°91, Paris, Maison de la Bonne Presse, juillet 1906, p. 204.....	135
Figure 10 : Carte postale représentant des préposés scrutant le littoral © Musée national des douanes, France, 998.6.233.....	175
Figure 11 : Fiche d'identité du navire La Madone, construit et jaugé au port des Sables d'Olonne et délivré par l'administration des douanes en 1937 © SAEF, B-0026919, dossiers de francisation de navires.....	178
Figure 12 : Nantes. Le déchargement du sucre sur les quais, début du XX ^e siècle, 9 Fi 1855 © Archives de Nantes.....	188
Figure 13 : Salle de la Douane dans le môle d'escale du Verdon © beagege33.wordpress.com	196

Figure 14 : Salle des visites des douanes françaises dans la gare d'Hendaye © www.cparama.com.....	207
Figure 15 : Illustration de l'utilisation de la ligne Brunel par un douanier © <i>La Science illustrée : journal hebdomadaire</i> , Paris, La Librairie Illustrée, 1894, p. 60	218
Figure 16 : Présentation de l' « instrument de pesage » ou « vénérable engin », à Nantes dans les colonnes de L'Essor, n°168, 23 octobre 1933.	231
Figure 17 : Vue générale du château de Montbéliard accueillant l'école d'application, Le Phare de la Loire, 10 mai 1938, p. 1.....	239
Figure 18 : Vue aérienne de la commune de Croix-de-Vie en 1956. La nouvelle caserne apparaît clairement à la droite de l'image. Source : remonterletemps.ign.fr.....	246
Figure 19 : Annonce du départ du directeur général Pierre Chaudun par le SNDA © <i>L'Action douanière</i> , n°21, 25 novembre 1936, p. 2	268
Figure 20 : Les devoirs du syndicaliste selon la section girondine du SNDA © <i>L'Activité girondine</i> , n°9, 1er juin 1931, p. 1	272
Figure 21 : Photographie des agents ayant organisé le meeting du 26 octobre 1930, à Bordeaux. © <i>L'Activité girondine</i> , n°6, 1er décembre 1930.	287
Figure 22 : Couverture de la brochure sur la grève générale à Marseille © AD44, 5 P 116, Conduite des agents. (1898-1940).....	289
Figure 23 : Article à propos de la manifestation qui eut lieu à Saint-Nazaire. © <i>La Voix du douanier</i> , n°4, 1er juillet 1934. © BNF.....	294
Figure 24 : Caricature en faveur de l'amnistie publiée dans l'Action Douanière (36e année, n°10, 10 juin 1936). © CGT – Douanes	295
Figure 25 : Le paquebot <i>Habana</i> en rade de La Pallice, 7 mai 1937. Photographie Morillon. AD17, 334 J 4.....	319
Figure 26 : Photographie de Joseph Michaud. AD17, 5 P 2675	345
Figure 27 : Photographie de Louis Jézégabel. SAEF, 1C-0026900.....	350

Figure 28 : Déclaration de non appartenance aux sociétés secrètes d'Henri Le Suün, receveur aux Sables-d'Olonne. AD17, 2004 W 156.....	357
Figure 29 : Image de propagande allemande diffusée dans la presse bretonne en août 1940, présentant la surveillance des côtes par les <i>Grenzaufsichtsstelle</i> . © https://presqu-ile-de-crozon.com/	376
Figure 30 : Une automobile projetée à 14 mètres de hauteur sur le toit de la caserne des douanes par l'explosion d'une bombe lors d'un bombardement en novembre 1942. Photographe : Édouard Bourgueil. © Saint-Nazaire Agglomération Tourisme – Écomusée. Fonds Bourgueil.	398
Figure 31 : Vue générale du camp de Pithiviers en 1942 © Archives Nationales, F/7/15101	436
Figure 32 : Photographie du préposé Marc Argouët, responsable de « l'affaire de la pèlerine » © SAEF, 1C-0026325 – dossier personnel de Marc Argouët.....	443
Figure 33 : Photographie d'Eugène Marthe, directeur régional des douanes à Bordeaux, inquiété durant l'épuration administrative © SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel.....	461
Figure 34 : Dessin publié dans le premier numéro de L'Essor à propos de l'épuration administrative au sein du ministère des Finances © BNF, <i>L'Essor</i> , n°1, 1 ^{er} novembre 1944, p. 1	468
Figure 35 : Le port de Nantes le 16 août 1944. À l'arrière-plan à droite, on peut apercevoir la caserne des douanes, située dans le quartier Sainte-Anne © Archives de Nantes.	476
Figure 36 : Petite caserne de Saint-Nazaire après la Libération. Le drapeau américain en pavoise le fronton. © Musée national des douanes, France.	485
Figure 37 : Hôtel de la direction des douanes de Nantes, 7 place Mellinet. © Musée national des douanes, France.....	487
Figure 38 : Photographie de Pierre Guillebot, directeur des douanes à Nantes © SAEF, 1C-0026840 – dossier personnel	492

Figure 39 : Photographie de Pierre Guillebot, directeur des douanes à Nantes © SAEF, 1C-0026840 – dossier personnel.....	594
Figure 40 : Photographie de Gaston Joly © SAEF, 1C-0026902 – dossier personnel.....	597
Figure 41 : Photographie d’Henri Schaeffer © Michel Boyé et Nelly Cordier, <i>Dictionnaire des directeurs et des directions des douanes : 1791-1945</i> , Neuilly-sur-Seine, Association pour l’histoire de l’administration des douanes, 2002, p. 218.....	598
Figure 42 : Photographie d’Eugène Marthe © SAEF, 1C-0027071 – dossier personnel.	598
Figure 43 : Photographie de Jean-Marie Miqueu © SAEF, 1C-0027121– dossier personnel.	599

Table des graphiques

Graphique 1 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)	37
Graphique 2 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)	38
Graphique 3 : Répartition des douaniers des directions de Bordeaux selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946)	39
Graphique 4 : Répartition des douaniers des directions de Nantes selon leurs lieux de naissance en pourcentage (1926-1946).....	39
Graphique 5 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon la profession des membres de leur famille proche en pourcentage (1926-1946).....	42
Graphique 6 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon la profession avant leur service militaire en pourcentage (1926-1946).....	43
Graphique 7 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946).....	44
Graphique 8 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon la profession des membres de sa famille proche en pourcentage (1926-1946).....	46
Graphique 9 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon la profession avant leur service militaire en pourcentage (1926-1946).	47
Graphique 10 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leur service militaire en pourcentage (1926-1946).....	48
Graphique 12 : Répartition des douaniers de la direction de Bordeaux selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946)	50
Graphique 12 : Répartition des douaniers de la direction de Nantes selon leur degré d'instruction en pourcentage (1926-1946).....	50

Graphique 13 : Effectifs du personnel féminin dans les directions de la façade atlantique (1928-1939).....	143
Graphique 14 : Lieux de naissance des femmes en activité dans les directions des douanes de la façade atlantique (1926-1946).....	155
Graphique 15 : Répartition du personnel féminin selon son rapport d'origine avec le monde douanier, entre 1926 et 1946 (en pourcentage)	160
Graphique 16 : Répartition des femmes selon la profession des membres de sa famille proche, entre 1926 et 1946 (en pourcentage)	161
Graphique 17 : Lieux de naissance des douaniers en activité dans les postes de la façade atlantique de la direction de Bayonne (1926-1946)	203
Graphique 18: Graphique représentant l'évolution des effectifs du service extérieur de l'administration des douanes © dans Jean Clinquart, <i>L'administration des douanes en France de 1914 à 1940</i> , Paris, France, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 408	251
Graphique 19 : Répartition des douanes repliés selon leur direction d'origine, 1939-1945 (en pourcentage)	337
Graphique 20 : Répartition des douanes repliés selon leur direction d'affectation sur la façade atlantique, 1939-1945 (en pourcentage).....	339

Table des tableaux

Tableau 1 : Tableau représentant l'évolution des traitements annuels du personnel des services extérieurs des douanes entre 1914 et 1938 © dans Jean Clinquart, <i>L'administration des douanes en France de 1914 à 1940</i> , Paris, France, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2000, p. 408	79
Tableau 2 : Classement des ports français selon le tonnage des importations et des exportations en 1931	185

Index des noms de lieux

- L'Aber Wrac'h (Finistère)241
- L'Aiguillon-sur-Mer (Vendée).....
.....390, 405, 479
- Anglet (Basses-Pyrénées).....374
- Angoulême (maison d'arrêt d')413, 419
- Angoulins (Charente-Inférieure).....
.....114, 349
- Aubraie (Les Sables d'Olonne, Vendée)
.....107
- Audierne (Finistère)234, 376, 465
- Auray (Morbihan)107, 229, 353, 400
- Avy (camp d').....420
- Basse-Indre (Loire-Inférieure)
.....181, 186, 705
- Bassens (Gironde)
102, 184, 191, 194, 214, 241-243, 325-
329, 350, 352, 369, 419, 462, 477, 490,
670-673
- Basses-Pyrénées
29, 30, 46, 154, 199-200, 202, 219, 256,
311, 313-314, 326, 359, 371-372, 374,
383, 391, 422, 425, 430, 692
- La Barre-de-Monts (Vendée)249, 479
- Batz-sur-Mer (Loire-Inférieure).....
.....183, 232, 371
- La Baule (Loire-Inférieure).....
105, 177, 233, 401-403, 484, 492, 501,
502, 706
- Bayonne.....
9, 22, 24, 57, 65, 135, 138, 142, 151, 165,
184, 187, 192, 200-205, 207-210, 219,
220, 299, 311, 314-316, 320-322,
324,326, 335, 336, 346, 373-374, 406-
407, 412, 439, 450, 471, 489, 522, 524-
525, 535, 538, 545-546, 552, 565, 574,
579-581, 585, 599, 600-601, 640, 664,
676-677, 700, 715, 731
- Bayonne (direction de)
34, 95, 134, 138, 142, 153, 165-168, 200,
201-202, 207, 219-221, 256, 258, 270,
275, 296, 313-316, 324, 329, 335, 341,
346, 354, 359, 362, 367, 372, 374, 383,
405-407, 418, 425, 437, 439, 445, 449,
450, 481, 489, 503, 509, 600, 658-660
- Beaune-la-Rolande (camp de) 434, 452
- Beauvoir-sur-Mer (Vendée).....
..... 229, 249, 383, 479
- Bec d'Ambès (Gironde)..... 194, 477
- Bébobie (Basses-Pyrénées)
11, 22, 142, 200, 204- 206, 240, 315-317,
421, 669, 676
- Belle-Île-en-Mer (Morbihan)..... 212
- Biarritz (Basses-Pyrénées)
.....372, 405, 676-677
- Bidassoa (fleuve)
..... 201, 204, 206, 211, 213, 296, 317
- Biriatou (Basses-Pyrénées)..... 258
- Blaye (Gironde)
181, 191, 194, 255, 452, 477, 501, 542-
544

Bordeaux	Le Brault (Charron, Charente-Inférieure)
11, 28, 34, 46, 98, 106-107, 110, 136,	..... 405, 479
142, 145-147, 150, 155, 184, 186, 187,	Brest.....
189-192, 194, 199-200, 215, 228, 230-	145, 150, 184, 193, 234, 320-332, 342,
231, 263, 271, 284, 287-288, 290-291,	349, 353, 377-378, 394-396, 402, 427,
296, 302, 316, 318, 322-335, 342-344,	475, 477, 484, 493
350-352, 357, 366, 369, 378, 384, 390-	Brest (direction de Brest)..... 332
396, 402-403, 407- 408, 412, 423-424,	Brest (direction de)
452, 455, 458, 461-464, 469, 477, 481,	34, 166, 275, 282, 290, 353, 359, 360,
483, 490, 496, 509, 511, 651-657, 681,	381, 383, 396, 407, 411, 420, 425, 427,
691, 694-695, 704, 707	432, 439, 444, 477, 592
Bordeaux (direction de).....	Brouage (Charente-Inférieure)..... 475
26, 32, 36-38, 40, 45- 47, 49, 51, 57-58,	Cerbère (Basses-Pyrénées) 430
62, 83, 87-89, 94-95, 102, 126, 142, 145,	Chantenay (Loire-Inférieure)
153, 160, 166, 168, 181, 184, 198, 248,	..... 180, 189, 325, 344, 370, 490
254, 272-273, 282, 284, 291, 296, 301-	Chapeau-Rouge (Gironde)
302, 307, 314, 321, 325-329, 335, 341,	..... 103, 215, 641
349, 351-352, 359, 367,369, 378, 386,	Charente (département de la).....
396, 406, 413, 418-419, 440-442, 446,	..... 405, 413, 421
449, 460, 463, 464, 469, 471, 474, 481,	Charente (département de)..... 426, 428
490, 507, 597, 603-606, 612, 614, 616,	Charente (département) 500
618, 638, 695, 697, 701-702	Charente-Inférieure.....
Bordeaux (hôtel des douanes de)	241, 249, 320, 336, 355, 358, 371, 382,
.....91, 103, 129	409, 420-421, 424, 493
Bordeaux (hôtel des douanes) .....424	Charente-Maritime.....
Bordeaux-Bastide .....302	.....390, 404-405, 479, 500
Bordeaux-Chartrons .....214, 288, 302	Charleville (direction de)
Bordeaux-docks.....88, 190, 215, 656	..... 336, 337, 338, 340, 341, 386
Boucau (Basses-Pyrénées)	Le Château d'Oléron (Charente-Inférieure)
.....142, 220, 326, 374, 640	..... 405, 480
Bouin (Vendée) .....383	Ciboure (Basses-Pyrénées)..... 384, 471
Boulogne (direction de).....341	Concarneau (Finistère)..... 400
Bourgneuf (Loire-Inférieure) .....254, 501	Cordemais (Loire-Inférieure)
Bourg-sur-Gironde (Gironde) .....181	..... 180, 234, 401, 404

Le Croisic (Loire-Inférieure).....	Guérande (Loire-Inférieure)
.....107, 183, 214, 232, 254, 346, 371	..... 183, 371, 377, 705
Croix-de-Vie (caserne).....244, 245	Guissény (Finistère)..... 241
Croix-de-Vie (Vendée)	La Guittière (Talmont-Saint-Hilaire,
.....109, 244, 245, 249, 354, 479	Vendée)..... 479
Donges (Loire-Inférieure)	Havre (direction du)..... 283, 328, 435, 697
102, 184, 193-194, 254, 343, 355, 369,	Hendaye (Basses-Pyrénées).....
370, 380, 396, 401, 478, 491-492	139, 142, 165, 168, 201, 206, 212, 258,
Dordogne (département de la).....	284, 296, 301, 310, 315-317, 324, 326,
.....413, 424, 425	328, 346, 354, 362-363, 371-372, 374,
Dordogne (département de).....36	384, 430, 435, 455, 503, 661-663, 676,
Dordogne (fleuve)	693-695
.....180, 181, 194, 216, 228	Hennebont (Morbihan)
Douarnenez (Finistère).....633	78, 400
Espagne	Île d'Aix (Charente-Inférieure)
11, 16-17, 22, 23-24, 139, 142, 146, 154-	318
156, 174, 200-206, 212-213, 221, 240,	Île d'Oléron (Charente-Inférieure)
256, 269, 284-285, 296, 301-346, 502-	..... 318, 404, 406, 480, 500
503	Île d'Yeu (Vendée)
Finistère	65, 83, 88, 183, 213, 249, 339, 380, 388,
353, 360, 370, 375, 378-381, 401, 464-	479, 500
465	Ile-de-Ré (Charente-Inférieure)
Fouras (Charente-Inférieure).....	..... 368, 378, 480
.....211, 248, 480	Irun (Espagne)
Furt (Gironde) .....	....204, 206, 313-317, 326, 346, 503, 517
194	Jard-sur-Mer (Vendée)..... 109, 113
Garonne (fleuve)	Jargeau (camp de)..... 437, 451
180, 191, 194, 215	La Jarne (camp de)..... 409
Gironde.....	Kercabélec (Loire-Inférieure)..... 254
21, 36, 46, 58, 95, 126, 155, 180-181,	Kéroman (Lorient, Morbihan)
186, 194, 215, 315, 321-322, 335, 352-	..... 184, 394, 395-398, 400, 477
353, 360, 381, 389, 395, 421-426, 464,	Keryado (Lorient, Morbihan)
477, 519, 533-534, 545, 552, 571-572,	400
576-577, 599, 612-618, 671, 701, 704,	La Rochelle.....
707, 731, 733	87, 104, 111, 162, 184, 187, 209, 318,
Gironde (fleuve)	319, 330-331, 333, 349, 378, 390, 405,
348, 386, 404, 490	407, 424, 480, 500

La Rochelle (direction de)	Marans (Charente-Inférieure)
8, 10, 34, 65, 83, 87, 90, 114, 223, 226,	.....405, 479-480
228, 236, 244-245, 247-249, 263, 276,	Matha (camp de)..... 420
296, 330, 338, 340-342, 354, 358, 364,	Mérignac (camp de)..... 421
367, 380, 388, 404, 409, 411, 421, 424,	Metz (direction de)
432, 455, 469, 474, 478- 501, 595, 707	.....275, 336-341, 421, 471, 502
La Rochelle (poche de)	Montendre (camp de)..... 355, 409, 418
..... 392, 402-406, 480	Morbihan.....
La Rochelle-ligne (brigade de).....368	.... 107, 180, 234, 236-257, 353, 377, 400
La Rochelle-La Pallice	Morgat (Finistère)..... 370
102-113, 145-147, 156, 162, 184, 186,	Mornac (Charente-Inférieure)..... 405
187, 195, 199, 240, 318-321, 332, 342,	Mortagne-sur-Gironde (Charente-
378, 393-394, 400, 404, 417, 475, 480,	Inférieure)..... 481
486, 496, 640, 667, 690	Mulhouse (direction de).....
Lagrange (Parempuyre, Gironde).....477	.....275, 335-336, 340, 468
Landes	Nantes
36, 46, 200-201, 256, 383, 412, 418, 421,	11, 28, 34, 78, 83, 106-107, 110, 112,
425, 677	129, 142, 145, 155-158, 163, 177, 180,
Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales)	184-193, 214-216, 219, 228230, 234,
..... 313, 326-329	235, 241-243, 252, 271, 276, 283, 294,
Libourne (Gironde)	301- 303, 307, 325, 336-337, 342-344,
.....181, 216, 368, 378, 418, 419, 501	347, 351, 353, 366, 368, 370, 378-379,
L'Île-d'Olonne (Vendée)	387, 399, 415-416, 432, 447, 471, 476,
.....74, 209, 354, 479, 501	478, 483-485, 490-493, 509, 511, 705
Loire-Inférieure	Nantes (caserne).....
58, 190, 283, 325, 365, 382, 414-415,	95, 106, 110-115, 241-243, 478, 487, 632
417, 482, 491-493	Nantes (direction de)
Lorient (Morbihan)	26, 32, 36-38, 41-42, 44-47, 49, 51, 57,
184, 216, 333, 343- 344, 359, 363, 377,	62, 64, 83, 93, 95, 102, 106, 115, 142,
378, 389-390, 394-400, 475, 477, 484,	150-155, 166-168, 184, 190-194, 198,
486, 709	219, 229, 231-236, 241, 243, 246-249,
Lorient (poche de)..... 402-404	254, 257-258, 275, 282, 290-296, 325,
Lot-et-Garonne	329, 333, 338, 340-343, 348, 352-353,
.....36	355, 365, 369-371, 377, 380, 387, 394,

399-401, 403, 410, 412, 416-417, 441, 445, 447, 471-473, 477, 486-488, 490-494, 501, 593, 607, 608-611, 613, 615-617	
Nantes (hôtel des douanes de).....	
.....103, 243, 336, 366, 478	
Noirmoutier (Vendée)	
181, 183, 216, 218, 368, 380, 381, 479, 501	
Olonne-sur-Mer (Vendée).....	183, 644
Pauillac (Gironde)	
186, 191, 194, 197, 199, 257, 319, 321, 477, 490, 647, 651-652, 654-656, 678	
Le Pellerin (Loire-Inférieure).....	501
Penerf (Morbihan).....	377
Perpignan (direction de)	
201, 248, 313-314, 327-328, 382, 516, 697	
Pithiviers (camp de)	434, 451
Pont-d'Armes (Assérac, Loire-Inférieure)	240, 254, 255
Pornic (Loire-Inférieure).....	254, 346, 501
Port-Maria (Quiberon, Morbihan).....	
.....	360, 382
Port-Navalo (Morbihan)	
.....	234, 243, 346, 377
Le Pouliguen (Loire-Inférieure)	
.....	183, 371, 501, 646, 705
Pyrénées-Orientales.....	
.....	313, 359, 382, 430, 517
Quatre-Vents (Morbihan).....	111
Quimper (Finistère).....	
.....	214, 396, 400, 432, 433, 465
Rennes (direction de)	383, 407, 420
La Roche-Bernard (Morbihan)	180
Rochefort (Charente-Inférieure)	
213, 248, 299, 345, 348, 390, 404, 473, 480, 500	
Royan (Charente-Inférieure)	
.....	346, 348, 405, 486
Royan (poche de).....	
.....	403-408, 480, 481
Les Sables d'Olonne (Vendée)	
54, 65, 68, 73, 88, 107, 109, 113, 117, 122, 177, 217, 220, 232, 233, 234, 244, 254, 257, 321, 330, 339, 367, 404, 405, 479, 500	
Les Sables d'Olonne (inspection)	
.....	232, 233, 249, 330
Les Sables d'Olonne (capitainerie).....	248
Les Sables d'Olonne (caserne).....	105, 112-113, 241, 245, 332, 630
Saint-Armel (Morbihan).....	353
Saint-Herblain (Loire-Inférieure)	
.....	399, 478, 486
Saint-Hilaire-de-Riez (Vendée).....	
.....	65, 70, 228, 249, 479, 501
Saint-Jean-de-Monts (Vendée)	
.....	249, 322, 479
Saint-Malo (direction de).....	275
Saint-Michel-Chef-Chef (Loire-Inférieure)	
.....	501
Saint-Nazaire (caserne).....	
.....	95, 106, 115, 243
Saint-Nazaire (Loire-Inférieure).....	
89, 110, 124, 155, 181, 184, 186-189, 193, 195, 197-198, 216, 219, 233-234, 252, 255, 283, 290-291, 295, 302-303,	

322, 336-337, 338, 340, 344, 346, 363, 370, 378-379, 394-395, 397, 399-401, 432, 447, 475, 478, 480, 482-484, 486, 489-490, 502, 507	Le Tour-du-Parc (Morbihan) 236, 257
Saint-Nazaire (Loire-Inférieure)	La Tremblade (Charente-Inférieure)..... 480
.....417, 446	Tréhiguier (Morbihan) 377
Saint-Nazaire (poche de).....	Trentemoult (Rezé, Loire-Inférieure) ... 344
..... 402-404, 408, 492	Trompeloup (Pauillac, Gironde)
Saint-Trojan (Charente-Inférieure).....425	..... 191, 194, 198, 318, 656
Sarzeau (Morbihan).....111, 257, 346	La Turballe (Loire-Inférieure)
Séné (Morbihan).....111	..... 376, 377, 403, 501
Soulac (Gironde) .....95	Vannes (Morbihan).....
Strasbourg (direction de).....275, 335, 341	21, 66, 121, 229, 236, 251, 254, 380, 400
Surgères (camp de).....420	Vendée
Talmont-Saint-Hilaire (Vendée).....176	8, 21, 36, 41, 45, 54, 65, 109, 224, 234, 241, 249, 322, 336, 338, 358, 388, 404, 405, 424, 479, 501
Tonnay-Charente (Charente-Inférieure)	Le Verdon (Gironde)
.....409	.....191, 195, 325-326, 357, 477, 694-695

Résumés

Français

Titre : Les douaniers français et la côte atlantique (1926-1946)

Résumé : L'administration des douanes fut, depuis sa création officielle le 23 avril 1791, par l'Assemblée Nationale, soumise aux événements politiques, aux accords diplomatiques, à des frontières mouvantes ainsi qu'aux fluctuations de la conjoncture économique. Néanmoins, les recherches universitaires consacrées à ce corps étatique constituent une des lacunes de l'historiographie française et les douaniers qui la composent sont considérés comme des « oubliés ». L'objectif de notre thèse est donc de venir combler ce manque historiographique en contribuant à l'histoire d'une profession, mais aussi d'hommes et de femmes. En s'appuyant sur des sources diverses et protéiformes, cette thèse évoque les conséquences des évolutions du contrôle aux frontières maritimes sur les douaniers. L'adoption d'une méthode prosopographique permet, tout en mettant en lumière des trajectoires individuelles, de dresser une vue d'ensemble du personnel des douanes (origines sociales, recrutement, mobilités, avancement, sociabilités, etc.). Ce travail cherche aussi à comprendre comment ces agents constituent un véritable corps, en présentant les éléments de leur identité collective. Une partie de la thèse est par ailleurs dédiée à l'étude des restructurations intervenues durant la Seconde Guerre mondiale. Il faut les étudier, les replacer dans des évolutions de longue durée, dans la lignée des travaux portant sur l'histoire de l'administration sous Vichy. Cette étude se prolonge jusqu'à la fin de l'année 1946 pour suivre l'épuration touchant l'administration, mais aussi la reprise de la navigation maritime, la suppression de l'impôt sur le sel et la fermeture officielle de la frontière franco-espagnole dans le département des Basses-Pyrénées.

Anglais

Title : French Customs officers and the Atlantic coast (1926-1946).

Abstract : Since its official creation on April 23, 1791, the customs administration has been subject to political events, diplomatic agreements, moving borders and fluctuations in the economic situation. Nevertheless, the academic research devoted to this public sector is one of the shortcomings of French historiography and the customs officers who compose it are considered « forgotten ». The aim of our thesis is therefore to fill this historical weakness by contributing to the history of a profession and of men and women. Based on various and protean sources, this thesis evokes the consequences of the evolutions of the customs control at the maritime borders on the customs officers. The adoption of a prosopographic method will allow, while highlighting individual.

Based on various and protean sources, this thesis evokes the consequences of the evolutions of the customs control at the maritime borders on the customs officers. The adoption of a prosopographic method will allow, while highlighting individual trajectories, to draw an overview of customs personnel (social origins, recruitment, mobility, advancement, sociabilities, etc.). This work also seeks to understand how these agents constitute a real corps, presenting the elements of their collective identity. Part of the thesis is also dedicated to the study of the restructuring that took place during the Second World War. It will be necessary to study it, to place it in long-term evolutions and, in line with the work on the history of the administration under Vichy. This study continued until the end of 1946 to follow the clear-out affecting the administration, but also the resumption of shipping, the abolition of the tax on salt and the official closure of the Franco-Spanish border in the department of Basses-Pyrénées.

Table des matières

Remerciements	1
Liste des principaux sigles et abréviations utilisés	4
Sommaire	5
Introduction	8
Cadrage du sujet	9
Positionnement historiographique	12
Sources et méthodologie	20
Problématiques et structure de la thèse	27
Première partie : Être douanier sur la façade atlantique (1926-1946)	32
Chapitre 1 : Les douaniers : approche prosopographique	34
I. Les douaniers avant « d’entrer en douane »	36
A. Les origines géographiques et familiales des douaniers de la façade atlantique	36
B. Les origines sociales des douaniers de la façade atlantique.....	40
C. La formation des douaniers	48
II. L’évolution de la carrière	52
A. Comment et pourquoi entre-t-on dans la Douane ?.....	52
B. Les différents emplois	57
1) Les agents supérieurs de direction et de contrôle.....	57
2) Le service des bureaux	59
3) Le service des brigades	60
4) Un cas particulier : les médecins des brigades	62
C. La mobilité et l’avancement	64

D.	La retraite	68
III.	Dans l'intimité du douanier.....	71
A.	La discipline douanière	71
1)	La fidélité au devoir	71
2)	Le régime disciplinaire	74
B.	Les conditions de travail et le coût de la vie	77
C.	Une vie privée sous surveillance	81
	Conclusion	83
 Chapitre 2 : La culture douanière.....		85
I.	L'esprit de corps ou la « famille douanière »	86
A.	Sociabilité, solidarité et entraide : des fondements de l'identité douanière	86
B.	La Masse des brigades.....	92
C.	Les Œuvres d'assistance.....	96
II.	Le patrimoine bâti : les lieux de vie des douaniers	102
A.	Les différents types de bâtiments	102
1)	Les logements de fonction.....	102
2)	Le casernement.....	105
3)	Un vaste patrimoine bâti	107
B.	Propriété et servitude.....	109
C.	Vie quotidienne : entre surveillance et promiscuité	111
III.	La militarisation des brigades	116
A.	Un statut complexe hérité du XIX ^e siècle	116
B.	Les différentes caractéristiques de la militarisation des brigades des douanes	120
C.	Le rejet de la culture militaire	123
	Conclusion	128

Chapitre 3 : Les figures de l'ombre : être une femme dans l'administration des douanes
..... 130

I.	La progressive incursion des femmes dans l'administration.....	132
A.	Une présence ancienne	132
B.	Un « palliatif » pendant la Grande Guerre	136
C.	La pérennisation de la présence des femmes.....	140
II.	Le rôle du personnel féminin des douanes atlantiques	144
A.	Des activités spécialisées	144
B.	Une lente progression vers l'égalité	147
C.	1946 : une égalité grâce au statut de la fonction publique ?.....	150
III.	Le personnel féminin des douanes : approche prosopo-graphique	154
A.	Les origines sociologiques du personnel féminin des douanes de la façade atlantique	154
B.	« L'esprit maison ».....	158
C.	Quel avenir dans l'administration ?	162
	Conclusion	167

Deuxième partie : Les activités et l'engagement syndical des douaniers sur la façade atlantique (1926-1946)..... 170

Chapitre 4 : Des missions hétérogènes..... 173

I.	Les activités traditionnelles de la Douane aux frontières de l'Atlantique.....	174
A.	La surveillance des côtes atlantiques.....	174
B.	Le rôle de la Douane dans les ports et sur les fleuves.....	177
C.	« Douaniers, du sel et des hommes »	181
II.	Les particularismes de l'activité douanière sur la façade atlantique.....	184

A.	Les grands ports de l'Ouest	184
1)	Les activités commerciales des ports de l'Atlantique	187
2)	L'activité industrielle dans les grands ports de la façade atlantique	192
B.	La navigation et le tourisme international	195
C.	Le Pays Basque : un cas particulier	199
III.	Les activités annexes des douaniers	209
A.	Le concours aux autres administrations	209
B.	L'entraide au service de la population	213
C.	Le sauvetage en mer, une tradition de la Douane	216
	Conclusion	221
 Chapitre 5 : Moderniser l'administration des douanes		223
I.	Moderniser les techniques de travail	224
A.	Simplifier les formalités douanières et l'exécution du métier de douanier	224
B.	Moderniser les moyens matériels	228
C.	Motoriser l'administration	232
II.	Améliorer le quotidien des agents	235
A.	Relever la condition intellectuelle et professionnelle des agents	235
B.	Rénover le patrimoine immobilier de l'administration	240
C.	La construction de la caserne de Croix-de-Vie, un exemple de modernisation	244
III.	Rationaliser les effectifs aux frontières maritimes	247
A.	1926-1931 : la suppression de la direction régionale de La Rochelle	247
B.	Des effectifs en baisse constante	250
C.	Vers une plus grande mobilité du service des douanes	255
	Conclusion	259

Chapitre 6 : Le syndicalisme douanier sur la façade atlantique..... 261

I.	L'affirmation du syndicalisme.....	262
A.	Genèse du mouvement syndical	262
B.	Les années 1930, une montée en puissance du syndicalisme	265
C.	L'organisation syndicale au niveau local	269
D.	La reformation des syndicats après la Seconde Guerre mondiale.....	273
II.	Les différents moyens d'action	278
A.	La presse syndicale.....	278
1)	L'émergence de la presse syndicale douanière (fin XIX ^e – début XX ^e siècles)	278
2)	La montée en puissance de la presse syndicale durant l'entre-deux-guerres ...	281
B.	L'engagement en politique.....	282
C.	Faire grève.....	286
1)	L'adoption de la grève comme mode d'action dans les syndicats des douanes	286
2)	« Le Fascisme ne passera pas ! », le succès du 12 février 1934.....	288
3)	1946 : La reconnaissance du droit de grève	296
III.	Les différents moyens d'action sociale	297
A.	Un lien étroit avec les œuvres de mutualité	297
B.	Un vecteur de sociabilité	301
C.	Former les esprits des douaniers	303
	Conclusion	307

Troisième partie : L'évolution du métier à l'épreuve des guerres (1936-1946) 309

Chapitre 7 : Une adaptabilité aux événements 311

I.	La guerre civile espagnole	313
----	----------------------------------	-----

A.	Les répercussions de la guerre civile espagnole sur le travail des douaniers à la frontière franco-espagnole : l'exemple du Pays Basque	313
B.	Un conflit dont les conséquences s'étendent sur toute la façade atlantique.....	318
C.	Une non-intervention de façade ?.....	323
II.	Les mois de guerre (1939-1940)	330
A.	La mobilisation.....	330
B.	Le repli des directions	334
C.	L'arrivée massive des douaniers évacués.....	336
D.	Le travail des douaniers de « la Drôle de guerre » à l'armistice	341
III.	Les premiers mois d'occupation	347
A.	Des premiers contacts houleux avec l'armée allemande.....	347
B.	Une nouvelle gestion administrative	351
C.	L'impact des lois du gouvernement de Vichy.....	355
	Conclusion	360
	Chapitre 8 : Les douaniers français face à l'Occupation.....	362
I.	L'instauration de la zone côtière interdite	363
A.	La mise en place de la zone côtière interdite sur le littoral atlantique	363
B.	Le rôle des douaniers stationnés dans la zone.....	368
C.	La frontière franco-espagnole, un cas particulier.....	371
II.	Cohabiter avec l'occupant et le nouveau gouvernement en place	375
A.	La mainmise de l'occupant sur l'activité douanière.....	375
B.	Les fonctionnaires des douanes et le régime de Vichy (1941-1944)	381
C.	Collaboration ou résistance ?	385
1)	La collaboration du personnel des douanes sur la façade atlantique.....	388
2)	La résistance dans le personnel des douanes.....	390

III.	Les conséquences de la conduite de la guerre sur les douaniers.....	393
A.	Faire face aux bombardements alliés	393
1)	Les ports de l’Atlantique cibles des bombardements alliés.	394
2)	L’évacuation du littoral atlantique	400
B.	Les douaniers dans les poches allemandes.....	401
	Conclusion	406
 Chapitre 9 : Le parcours des douaniers retirés du littoral atlantique.....		409
I.	Les réaffectations des douaniers dans d’autres administrations.....	411
A.	La répartition des douaniers de la façade atlantique dans les différents services publics	411
B.	Les douaniers de la façade atlantique au sein du service général du contrôle économique	414
C.	Le contingent de douaniers de la façade atlantique dans l’administration pénitentiaire et les centres de rétention	417
II.	Les détachements de douaniers sur la ligne de démarcation	422
A.	La mise en place des détachements.....	422
B.	Le quotidien des douaniers sur la ligne de démarcation	425
C.	La suppression de la ligne de démarcation et les nouvelles réaffectations	429
III.	Être douanier dans les camps d’internement du Loiret.....	433
A.	Un détachement à l’organisation complexe (1941-1942)	433
1)	Les douaniers auxiliaires des gendarmes (octobre 1941 – septembre 1942) ...	434
2)	Les douaniers à la tête du camp de Beaune-la-Rolande (octobre 1942 – juillet 1943).....	439
B.	Jargeau : un camp aux mains des douaniers (1943-1944).....	444
C.	Des contingents placés sous la responsabilité des directeurs régionaux de la façade atlantique.....	449

Conclusion	453
Chapitre 10 : De la Libération à la restructuration de l'administration des douanes	455
I. L'épuration administrative	457
A. L'organisation de l'épuration sur la façade atlantique	457
1) Les origines de l'épuration française	457
2) La mise en place des commissions d'épuration locales	460
B. Une épuration symbolique	465
C. La révision des mesures disciplinaires	470
II. Les douaniers face à la reconstitution de leur administration	474
A. Faire le bilan des destructions de guerre	474
B. Reconstruire et restaurer les installations douanières.....	481
C. La remise en place du dispositif douanier	488
III. L'année 1946 : un nouveau tournant dans l'histoire de l'administration	496
A. L'accroissement de nouvelles activités douanières.....	496
B. Quelle organisation pour l'administration des douanes sur la façade atlantique ?	500
C. Un véritable statut pour le personnel des douanes	503
Conclusion	507
Conclusion générale	509
ANNEXES	518
État des sources.....	519
I. Sources archivistiques	519

A.	Archives Nationales (Pierrefitte-sur-Seine)	519
B.	Service historique de la Défense (Vincennes).....	519
C.	Centre des Archives Économiques et Financières (Savigny-le-Temple).....	520
D.	Archives départementales du Finistère (Quimper).....	526
E.	Archives départementales du Morbihan (Vannes).....	527
F.	Archives départementales de la Loire-Atlantique (Nantes).....	527
G.	Archives départementales de la Vendée (La Roche-sur-Yon).....	530
H.	Archives départementales de la Charente-Maritime (La Rochelle).....	531
I.	Archives départementales de la Gironde (Bordeaux)	533
J.	Archives départementales des Pyrénées-Atlantiques (Pau et Bayonne).....	535
K.	Archives départementales des Landes (Mont-de-Marsan).....	535
L.	Archives départementales du Loiret (Orléans)	536
M.	Archives départementales du Rhône (Lyon).....	537
N.	Musée National des Douanes, France (Bordeaux).....	537
O.	Archives municipales des Sables d’Olonne	547
P.	Archives municipales de Brest.....	547
II.	Sources iconographiques	548
A.	Archives départementales de la Seine-Saint-Denis (Bobigny)	548
B.	Archives départementales de la Haute-Garonne (Toulouse).....	548
C.	Archives municipales de Nantes	548
D.	Archives de la SNCF [en ligne]	548
E.	Sources privées	549
III.	Sources privées	549
A.	Archives de Jacques Péneau.....	549
B.	Archives de la famille Lafaurie	550
C.	Archives d’André Lucot.....	550
IV.	Sources imprimées	551

A.	Ouvrages.....	551
B.	Presse.....	552
	Bibliographie.....	554
I.	Méthode	554
II.	Histoire des relations internationales	554
III.	Histoire politique et sociale de la France	555
A.	Ouvrages généraux	555
B.	Administration française	555
C.	Forces de sécurité	556
D.	Guerre civile espagnole	557
E.	Occupation	559
F.	Libération.....	560
G.	Épuration	561
H.	Gouvernement provisoire de la République française et IV ^e République.....	561
IV.	Histoire économique	561
V.	Histoire maritime	562
VI.	Administration des douanes	563
A.	Généralités.....	563
B.	Douanes maritimes	564
C.	Études locales	565
D.	Militarisation	567
E.	Personnel féminin	567
F.	Seconde Guerre mondiale et Libération.....	568
G.	Vie quotidienne (uniformes, logements, formations, etc....)	569

VII. Histoire locale	570
A. Bretagne	570
1) Finistère	570
2) Morbihan	570
B. Charente-Maritime	571
C. Gironde	571
D. Loire-Atlantique	572
E. Pyrénées-Atlantiques	573
F. Vendée	574
Annexes documentaires.....	575
Table des illustrations.....	710
Table des graphiques	714
Table des tableaux	716
Index des noms de lieux	717
Résumés	723
Table des matières	725

Titre : Les douaniers français et la côte atlantique (1926-1946)

Mots clés : Histoire administrative, douane, histoire maritime, prosopographie.

Résumé : L'administration des douanes fut, depuis sa création officielle le 23 avril 1791, par l'Assemblée Nationale, soumise aux événements politiques, aux accords diplomatiques, à des frontières mouvantes ainsi qu'aux fluctuations de la conjoncture économique. Néanmoins, les recherches universitaires consacrées à ce corps étatique constituent une des lacunes de l'historiographie française et les douaniers qui la composent sont considérés comme des « oubliés ». L'objectif de notre thèse est donc de venir combler ce manque historiographique en contribuant à l'histoire d'une profession, mais aussi d'hommes et de femmes. En s'appuyant sur des sources diverses et protéiformes, cette thèse évoque les conséquences des évolutions du contrôle aux frontières maritimes sur les douaniers. L'adoption d'une méthode prosopographique permet, tout en mettant en lumière des trajectoires individuelles, de dresser une

vue d'ensemble du personnel des douanes (origines sociales, recrutement, mobilités, avancement, sociabilités, etc.). Ce travail cherche aussi à comprendre comment ces agents constituent un véritable corps, en présentant les éléments de leur identité collective. Une partie de la thèse est par ailleurs dédiée à l'étude des restructurations intervenues durant la Seconde Guerre mondiale. Il faut les étudier, les replacer dans des évolutions de longue durée, dans la lignée des travaux portant sur l'histoire de l'administration sous Vichy. Cette étude se prolonge jusqu'à la fin de l'année 1946 pour suivre l'épuration touchant l'administration, mais aussi la reprise de la navigation maritime, la suppression de l'impôt sur le sel et la fermeture officielle de la frontière franco-espagnole dans le département des Basses-Pyrénées.

Title : French Customs officers and the Atlantic coast (1926-1946).

Keywords : Administrative history, custom, maritime history, prosopography

Abstract : Since its official creation on April 23, 1791, the customs administration has been subject to political events, diplomatic agreements, moving borders and fluctuations in the economic situation. Nevertheless, the academic research devoted to this public sector is one of the shortcomings of French historiography and the customs officers who compose it are considered « forgotten ». The aim of our thesis is therefore to fill this historical weakness by contributing to the history of a profession and of men and women. Based on various and protean sources, this thesis evokes the consequences of the evolutions of the customs control at the maritime borders on the customs officers. The adoption of a prosopographic method will allow, while highlighting individual

trajectories, to draw an overview of customs personnel (social origins, recruitment, mobility, advancement, sociabilities, etc.). This work also seeks to understand how these agents constitute a real corps, presenting the elements of their collective identity. Part of the thesis is also dedicated to the study of the restructuring that took place during the Second World War. It will be necessary to study it, to place it in long-term evolutions and, in line with the work on the history of the administration under Vichy. This study continued until the end of 1946 to follow the clear-out affecting the administration, but also the resumption of shipping, the abolition of the tax on salt and the official closure of the Franco-Spanish border in the department of Basses-Pyrénées.