Revue Française de Civilisation Britannique

French Journal of British Studies

XII-3 | 2003

La ville victorienne

Les vols dans les docks de Londres au XIX^e siècle

Theft & Plunder in London Docks in the 19th Century

Tri Tran

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rfcb/1610>

DOI : 10.4000/rfcb.1610

ISSN : 2429-4373

Éditeur

CRECIB - Centre de recherche et d'études en civilisation britannique

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2003

ISSN : 0248-9015

Référence électronique

Tri Tran, « Les vols dans les docks de Londres au XIX^e siècle », *Revue Française de Civilisation Britannique* [En ligne], XII-3 | 2003, mis en ligne le 01 septembre 2003, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rfcb/1610> ; DOI : 10.4000/rfcb.1610

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Revue française de civilisation britannique est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Les vols dans les docks de Londres au XIX^e siècle

Theft & Plunder in London Docks in the 19th Century

Tri Tran

- 1 Les conséquences sociologiques du développement de la ville victorienne furent nombreuses : parmi celles-ci on peut citer la paupérisation d'une partie de la classe ouvrière et l'augmentation de la délinquance et de la criminalité dans les quartiers populaires des grandes agglomérations britanniques au XIX^e siècle. Ainsi à Londres à la fin du XVIII^e siècle, Patrick Colquhoun, magistrat issu de la bourgeoisie, publia deux études¹ sur le crime et la délinquance dans le port de Londres. Selon lui il fallait stopper rapidement les vols considérables de marchandises qui portaient gravement atteinte au commerce du plus grand port du monde. Il s'associa à Henry Fielding, le célèbre romancier, pour créer en 1798 avec le soutien de l'*East India Company* une force de police fluviale (*marine police force*) et un tribunal de police qui jugeait les voleurs appréhendés. Il suggéra aussi la construction d'infrastructures portuaires fermées, avec des entrepôts et des bassins à flot privés.
- 2 La construction des docks fut un événement majeur dans l'histoire urbaine de Londres : elle modifia considérablement les modes de vie, les habitudes et les conditions de travail de toute la population portuaire. Cet article s'attachera à étudier la délinquance et les vols commis dans les docks de Londres au XIX^e siècle, en évaluant l'étendue de cette forme de délinquance, en identifiant ses auteurs et en expliquant ses mécanismes, qui avaient des causes plus profondes que l'appât du gain.

Les docks au XIX^e siècle : un monde à part régi par une organisation draconienne

- 3 Les promoteurs des docks étaient des grands marchands appartenant à la bourgeoisie d'affaires. Ils considéraient le port de Londres comme un ensemble commercial essentiel malheureusement situé au cœur d'un environnement foncièrement criminel et

délictueux. Pour Colquhoun, la présence de richesses encourageait toujours les comportements délictueux ; il considérait que presque tous les travailleurs du port de Londres s'adonnaient de près ou de loin au crime et au vol et il fallait selon ses propres termes combattre ce fléau. Dans ses deux ouvrages, Colquhoun dresse le portrait d'une population maritime et fluviale avide et imprévoyante, qui avait une bonne connaissance de la topographie et du fonctionnement du port, et qui dévalisait les navires et les marchandises en toute impunité.

- 4 Les marchands réussirent à faire voter une loi très draconienne par le Parlement. Cette loi² (1799 *West India Dock Act*) autorisait non seulement la construction des docks mais aussi la mise en place d'un système de filtrage des entrées et une surveillance des travailleurs très sévère. Les classes bourgeoises avaient peur des travailleurs mais ces derniers étaient essentiels à la prospérité. La police fluviale de Colquhoun était un outil de répression et de contrôle à la solde des marchands de la City, très satisfaits en apparence de leur système de sécurité :

Is the property deposited in the West India Docks secure from plunder ?

— As perfectly so as possible... the whole of the warehouses and docks are locked up immediately after the hour of work; there is military guard, and the company have a police establishment of their own; the property has every possible protection³

- 5 A la lecture des rapports parlementaires on se rend compte que les compagnies étaient très réticentes à admettre la réalité des vols et leur étendue. On peut légitimement penser qu'elles ne portaient pas plainte systématiquement en cas de vol, préférant régler elles-mêmes leurs affaires. Cette opacité montre aussi que leur système de protection avait ses faiblesses.
- 6 Les compagnies des docks instaurèrent un règlement intérieur⁴ de type quasi militaire : tous les travailleurs étaient répertoriés sur des registres disciplinaires tenus par des contremaîtres, et on exigea d'eux une grande ponctualité et une grande probité. Ce règlement signifia également l'abolition de vieilles coutumes⁵ pratiquées par les travailleurs des entrepôts, comme l'appropriation d'échantillons solides ou liquides (*dipping*) ou de résidus de marchandises de valeur (*sweeping*). Naguère on les considérait comme une forme de rétribution informelle par les marchands : ainsi il était d'usage pour un tonnelier qui ouvrait un fût pour un marchand de prélever une certaine quantité de produit, en guise de paiement en nature, même si il semble qu'il y avait des abus de la part des travailleurs. Cela était maintenant assimilé à un larcin, crime théoriquement passible de la peine capitale⁶. Les vols au XIX^e siècle ne seraient alors que la persistance de coutumes solidement établies.
- 7 Les dockers devaient se soumettre à un régime souvent perçu comme vexatoire, comme les fouilles imposées par les contremaîtres :

Our labourers are always searched immediately when they quit the warehouse by the foreman and the warehouse keeper; and at the gates they are again examined by our gate keepers very narrowly ; their hats are taken off and so forth⁷.
- 8 Les contremaîtres surveillaient les ouvriers et dénonçaient les coupables aux policiers des docks. Les vols commis par certains d'entre eux étaient une façon d'arrondir des fins de semaine difficiles : en 1800 un docker gagnait 3 shillings et 6 pence par jour, puis 16 shillings par semaine en 1860. Après 1872 tous les salaires furent payés à l'heure⁸, ce qui témoigne de l'accroissement de la précarisation. Le larcin était aussi une forme de défi adressé à un système autoritaire et moins tolérant qu'auparavant, peu soucieux des libertés anglaises.

- 9 En cas de détection, la justice est rendue de façon expéditive et autonome, après enquête rapide par le contremaître :

In consequence of a vigilant system of look-out and summary punishment, which extends to the various docks, certain of the dock officers are sworn in by the magistrates, under the authority of the Secretary of State, as Thames police constables⁹.

- 10 La loi de 1799 infligeait aux voleurs une amende maximale de 40 shillings ou un emprisonnement de 20 jours, après sentence rendue par un juge de paix¹⁰. Dans la pratique le voleur était immédiatement congédié et la compagnie pouvait le déferer au tribunal de police : une lecture de registres disciplinaires¹¹ nous permet de recenser des cas exemplaires d'employés renvoyés, que leur culpabilité ait été avérée ou non :

Page du registre	Date de l'événement	Nom-prénom	Fonction	Nature du délit	Sanction prise
9	5/7/1886	Trannack, C.J	Assistant Warehouse Keeper	Irregularity at Crutched Friars warehouse	Services dispensed with
17	Nov.1905	Harley, Tom	Third Class Porter	Receiving certain tobacco illicitly obtained	Dismissed
20	Aug.1886	Gayler, E.	Third Class Porter	Suspected purloining ostrich feathers	Services dispensed with
101	4/12/1891	Pearmain, Walter	Messenger	Stealing £1.18.11 at Commercial Road warehouse	Dismissed
118	29/6/1893	Impey, William	Permanent Labourer	Stealing cigars from cigar floor	Dismissed
128	9/11/1895	Barker, A.	Messenger	Detected by the police keeping watch while messenger Woge was concealing three bales Berlin wool	Informed that his services would not be required after Nov. 1894
140	20/3/1895	Turner, G.W.	Assistant Warehouse Keeper	Irregularities with feathers and suspected theft	Suspended one month with loss of pay, reprimanded and informed that any future irregularity of the kind will involve dismissal

144	11/3/1908	Garmonsway, W.	Permanent Labourer	Found in possession of about 2 lbs tea, some potatoes and some cocoa ribs	Suspended for 7 days with loss of pay, reprimanded and informed he had narrowly escaped dismissal
165	5/1/1897	Upton, A.W.	Boy Messenger	For stealing money from the coat pockets of some of the staff in the office at warehouse dock	Dismissed and reemployed as a permanent labouring boy, the stolen money to be refunded
168	13/2/1897	Wells, W.J.	Second Class Foreman	For being in possession of some beef meat	Severely cautioned and transferred to the docks
177	25/8/1898	Crane, A.	Boy Messenger	Tampering with letters, removing the stamps, and giving the letters to another boy for delivery by hand	Severely reprimanded and cautioned as to future conduct
213	12/3/1900	Ciompka, S.	Messenger	Found in possession of 2 lbs almonds which he admitted to taking from 'C'Quay	Fined 1 s., informed next case of misbehaviour will be followed by summary dismissal
244	10/8/1903	Rowe, William	Permanent Labourer	Stopped by police with 1.5 ounces of tea	Suspended from duty for 3 days, severely cautioned
274	4/4/1908	Waite, R.J.	Boy Messenger	Taking eggs off St Katherine dock quay	Dismissed then reinstated with severe caution
32	July 1897	Davis, Frank	Permanent Labourer	Stopped by gatekeeper while leaving the dock with a small bottle of perfume in his pocket which he said was given to him by James Knight assistant foreman at Messrs Bayley & Co.	Suspended for 2 days with loss of pay and severely reprimanded

- 11 Les minutes des compagnies contiennent les comptes rendus des procès intentés à des employés coupables de vols importants. Citons par exemple :

Report from Messrs C. Humphreys, Lawyer, of the trial and conviction to 6 months' imprisonment with hard labour of Frederick Rogers, laborer, for stealing on the 15th instant, from n° 10 warehouse a lingot of copper valued at 25 s¹².

Report from Messrs C. Humphreys, Lawyer, of the trial and conviction to 8 months' imprisonment, each, with hard labor of: Isaac Bird, extralaborer, Thomas Sinclair, permanent laborer, George Ryan, foreman, ... who in conjunction with Ran Hammond, clerk to Messrs Hore, Hudson Wool Bros...were indicted for feloniously stealing four bales wool on the 14th Sept. last and also for conspiring to steal 4 other bales on 28th Sept. last from the wool warehouse...and the committee ordered a reward of 2 pounds to John Young, watchman, for resisting the temptation of bribery offered by Bird when he discovered him and Sinclair in the warehouse on opening at 6 o'clock on the morning of the 28 Sept. last¹³

- 12 Les compagnies des docks récompensaient les personnes à l'origine de la détection des délits, ce qui témoigne aussi de leur volonté de diviser leurs ouvriers, en favorisant notamment les travailleurs permanents au détriment des précaires. Or les archives du ministère de l'Intérieur révèlent aussi que les policiers chargés de surveiller les travailleurs n'étaient pas satisfaits de leur condition : en témoignent le taux élevé de démissions (13% des effectifs de la police métropolitaine en 1860¹⁴) et les infractions relevées parfois à l'encontre des agents et consignées dans les minutes des compagnies :

Sergeant Howard, stationed at London docks reports that at 8pm 1st instant, when visiting second class constable Durkin, who should have been stationed on the Tobacco side... found him absent from his post and a few minutes afterwards saw him coming from the direction of the Brandy Quay. The sergeant asked Durkin where he had been and as he appeared to be bulky, asked what he had got in his pocket. The sergeant searched him and found... a bottle containing a pint and 3 gills of brandy... enquiries showed that there was a quarter cask of brandy... which had been tampered with. He was charged yesterday... at the Thames Police Court and fined £3 or 14 days' imprisonment with hard labour...I ask your authority to write this man off or dismissed¹⁵

- 13 En compulsant les archives on se rend compte du malaise des policiers qui contrôlaient les dockers issus du même milieu social : ils étaient peu instruits, surtout dans la première moitié du XIX^e siècle (la *Metropolitan Police* ne fut fondée qu'en 1827), mal payés¹⁶ (21 shillings par semaine en 1830, 26 vers 1870), mal considérés pour un travail réputé dangereux et peu agréable :

It appears...that it was extremely difficult to obtain volunteers for this service owing to the distasteful nature of the duties which were both monotonous and dangerous¹⁷.

- 14 En effet, l'arrestation des voleurs pouvait être périlleuse. Dans l'exemple suivant on voit que les dockers haïssaient les policiers car ces derniers étaient considérés comme les instruments des marchands et des capitalistes (en outre ce sont les policiers qui payaient les salaires des dockers) :

Henry Stocks, a dock constable stated...he was on duty at the South West entrance of the docks... when he noticed a man coming towards him who appeared very bulky. Witness told him he should have to search him and took him into the little watch box for that purpose...witness took from the man a small tumbler and a quantity of nuts...the prisoner in the dock rushed up to Kerr and struck him two violent blows, one in the face, and one on the side of the head, and then the mob composed of two or three hundred of the lower class of labourers shouting out 'Give it 'em; murder them; serve 'em like we served Smith last week' (Smith being the name of a constable who was killed on Saturday week whilst in the performance of his duty).¹⁸

- 15 Ici les dockers constituent une masse violente et dangereuse, effrayante, pour les classes possédantes et dirigeantes de l'époque victorienne. Pour Colquhoun il fallait plutôt invoquer l'imprévoyance et l'oisiveté des travailleurs.
- 16 Des vols furent commis par des policiers de base, parfois avec la complicité de dockers : en mars 1812 deux policiers des West India Docks furent renvoyés pour avoir dérobé un baril de sucre¹⁹. Il y avait là un paradoxe frappant : le coût élevé des travaux de génie civil accomplis pour sécuriser les docks contrastait avec les bas salaires de ceux qui étaient censés assurer ensuite cette protection. De plus, on note tout au long du XIX^e siècle une réticence des compagnies des docks à assumer les frais d'entretien de leurs agents de sécurité, mise en évidence dans les nombreuses correspondances échangées entre les compagnies et la Police Métropolitaine. En outre il faut savoir qu'entre 1840 et 1866 ce furent des agents de la *Metropolitan Police* détachés qui assurèrent la sécurité et la surveillance des docks, leurs salaires étant versés par les compagnies²⁰.
- 17 Cette réticence des compagnies s'expliquait donc par leur méfiance à l'égard de leurs propres forces de police, qui fut amplifiée après la grève de 1889. Le chef de la police métropolitaine partageait ce sentiment :

Many I am given to understand are unfitted for police duty and could not with due regard to the public interests be employed anywhere in the Metropolitan Police area. A number have joined the Dock Labourers' Union which perhaps is as good an indication as could be desired that the bonds of discipline have been unduly slackened²¹.

Une protection pas si efficace

- 18 Les docks n'enrayèrent pas les agissements de bandes²² criminelles associées à des membres du personnel de sécurité : il y eut des vols importants commis en 1812 et 1877 malgré les protections existantes (il faut rappeler que les docks étaient entourés d'un mur de 30 pieds de haut, d'un fossé de 6 pieds de profondeur et de 12 pieds de large, et d'une bande non constructible de 30 mètres).²³ Les minutes²⁴ des compagnies des docks pour l'année 1812 mentionnent un vol qui avait été commis dans les docks ou juste à l'extérieur :

My anonymous correspondent states the chief of the gang who commit these deprecations is a man of the name of Curtis, a resident at North Fleet, it remains for consideration...whether or no this theft, or the greater part of it, may not have been committed in the river...there appears to be a compleat organised system of extensive robbery.

- 19 Les minutes relatent l'enquête menée par la compagnie, les investigations minutieuses effectuées par les policiers qui ne purent malgré tout arrêter les coupables.
- 20 Les rapports de la police métropolitaine pour 1877 mentionnent le cambriolage d'un entrepôt portuaire au mois de juillet dans la division G (King's Cross), et le vol de plumes d'autruches, une marchandise très coûteuse, pour un montant de 4 000 livres²⁵. Les barges mouillées dans les docks étaient particulièrement visées car plus vulnérables :

Sir, the attention of this association has recently been directed to instances of robbery from barges in the docks and river...the present system of patrol is considered to be somewhat at fault...the patrol is known to pass near the docks at times which are well-known and can be easily evaded by thieves on the watch²⁶.

- 21 Ce type de vol rappelle les agissements délictueux de bateliers dont parle Colquhoun dans ses ouvrages²⁷. En fait un grand nombre de personnes entraient et sortait des docks et il était impossible de surveiller tous les mouvements :

Shipowners are entitled to enter all the docks of the company... the company are bound to afford to the merchants and others access to goods deposited on the premises of the company...all lighters have the right to enter the docks to discharge or receive ballasts or goods to or from on board of any vessel lying therein...about 50,000 lighters enter annually...and the persons engaged in and about their navigation amounts to about 150,000²⁸

- 22 En effet les bateliers²⁹ avaient vu leur condition décliner avec la construction des docks : une partie du trafic fluvial leur avait échappé, captée par les docks. En outre ils étaient en surnombre du fait de l'octroi d'un nombre excessif de permis de navigation. Les produits de leurs vols suppléaient à leurs revenus irréguliers. On peut également penser qu'un certain nombre des bateliers dont parle Colquhoun continuait à commettre des vols malgré la construction des docks :

There is one instance I heard of, where there was some improper connivance between one officer of the dock company and a lighterman, and in that way some property was got out of the docks³⁰.

- 23 Les archives³¹ témoignent aussi des vols perpétrés par des agents subalternes du service des Douanes (*watchmen, junior officers*). Ce service, malgré la croissance du commerce portuaire³², ne disposait pas d'un personnel suffisant, et le *Treasury* ne voulait pas créer des emplois supplémentaires, préférant avoir recours à des agents temporaires vacataires. Ces derniers étaient relativement nombreux (plus de mille en 1860), avaient un statut précaire, à l'instar de la masse des dockers, et percevaient des bas salaires (une part fixe de 5 livres par an et 4 shillings par jour de garde³³, ce qui représentait moins de 6 pence par heure, le salaire d'un docker) mais ils disposaient d'un accès privilégié aux marchandises dans les entrepôts (le *West India Dock Act* de 1799 stipulait que chaque entrepôt de transit devait être verrouillé et ses clés conservées par les marchands et les douaniers). Or on ne recense que 13 cas pour la période 1895-99. En effet ce n'est qu'à partir de 1898 que les policiers purent procéder à la fouille des douaniers soupçonnés de vol. Il ressort de tous ces cas que les peines étaient proportionnelles à la valeur des biens volés et que malgré tout le tribunal de police pouvait se montrer clément :

Date de l'événement	Nom-prénom	Lieu	Fonction	Nature du délit	Sanction prise
10/5/1895	Ritchie, J.	West India Docks	Extra Customs Officer	Unlawful possession of 2 samples bottles rum	Fined £3 or 1 month at Thames Police Court
4/6/1895	Hayward, J.	London Dock	Extra Customs Officer	Stealing a gill of gin	Not charged but reported in order that letter might be sent to Board of Customs

19/7/ 1897	Mac Dougal, D.	West India Dock	Customs Watcher	Unlawful possession of half pint rum	Fined 20 s. (Thames Police Court)
24/9/ 1898	Earl, J.	Victoria Dock	Extra Customs Officer	Unlawful possession of 5.5 lbs tea	10 days hard labour (West Ham Police Court)
4/8/ 1899	Standy, J.	Victoria Dock	Customs Watcher	Unlawful possession of a quarter of rum	Fined £3 or one month's hard labour (Thames Police Court)
21/11/ 1899	Fawke, E.	Victoria Dock	Customs Boatman	Unlawful possession of 3 boxes dates (3.75 lbs)	Discharged with a caution by the magistrates at Thames Police Court

- 24 Dans les archives on trouve aussi de nombreux cas de douaniers arrêtés en état d'ébriété dans les docks, ce qui en dit long sur leur sérieux professionnel et aussi sur leur condition. Cependant tous les articles volés n'avaient pas une grande valeur. Le système mis en place par les compagnies n'était donc pas si efficace car il reposait essentiellement sur un système juridique répressif et sur l'emploi de travailleurs précaires et mécontents de leur condition. En outre, l'étude des archives judiciaires par les chercheurs montre qu'il y avait un décalage³⁴ entre la loi et son application par des magistrats de plus en plus cléments.

*

- 25 Les vols commis dans les entrepôts portuaires à Londres furent apparemment pour la plupart de menus larcins, essentiellement commis par les travailleurs eux-même et les personnes chargées précisément de les surveiller. Néanmoins on peut penser que les compagnies préféraient ne pas dévoiler les vols importants pour ne pas affecter leur crédibilité aux yeux des marchands de la City.
- 26 Les docks étaient un lieu symbolique de prospérité insolente : les registres du personnel montrent que beaucoup de travailleurs ne s'habituaient jamais à la discipline des contremaîtres et à l'autoritarisme des compagnies. Les vols étaient d'une certaine manière une réaction à un nouveau mode de gestion de la main d'œuvre, arbitraire et inhumain. Les compagnies pratiquaient les bas salaires et la précarisation de la plupart des employés des docks, y compris les policiers et les douaniers. A partir de 1850 le port déclina et les compagnies des docks exploitèrent davantage une main d'œuvre en sureffectif, sous-employée et sous payée.
- 27 Les voleurs des docks ne formaient pas un groupe homogène mais plusieurs sous-groupes dans un même environnement de travail. Cette situation persista tout au long du XIX^e siècle, et même au XX^e siècle, malgré une rationalisation de la main d'œuvre et la création d'une force de police portuaire unique et mieux organisée en 1909 :

Mr Philipson came to Home Office 25 July accompanied by an experienced official of the docks. They said the crime in the docks was almost exclusively petty pilfering such as one would expect where large numbers of men handed an infinite variety of

tempting and accessible goods such as tea, coffee, sugar, spirits, etc...there were very few cases of violence or of robbing or conspiracies to rob on a large scale³⁵.

- 28 La construction des docks détruisait une partie de la communauté du port : les compagnies achetèrent des terrains pour construire d'autres docks, elles mirent fin à d'anciennes coutumes de travail qui furent criminalisées, elles divisèrent la classe ouvrière du port en établissant des barrières salariales et statutaires entre leurs travailleurs.

NOTES

1. Patrick COLQUHOUN. *A Treatise on the Commerce & Police of the River Thames*. 7th ed. London: J. Mawman, 1806. Voir aussi *A Treatise on the Police of the Metropolis*. 5th ed. London: C. Dilly, 1797.
2. 39 Geo.3 c.LXIX.
3. BPP/HC 1818 (430) VI.329 : *Report of the select committee on petitions relating to shipowners and merchants engaged in the East India trade, and from the East India Company*.
4. PLA/ *Book of rules, orders, regulations and instructions of the St Katherine Dock Company*, 1828.
5. Peter LINEBAUGH. *The London Hanged : Crime & Civil Society in the 18th Century*. Harmondsworth: Penguin, 1993, p. 405.
6. *Ibid.*, p. 307.
7. P.351, in HC 1818 (430) VI.329 (cf. note 3).
8. Tri TRAN, « Les travailleurs du port de Londres au XIX^e siècle », Thèse de doctorat d'anglais, Université Paris IV (1995).
9. Q. 1585, in BPP/ HC 1834 (600)XVI.1 : *Report of the select committee on state of police and state of crime*.
10. PLA/ *West India Dock Act 1799*, p.77.
11. PLA/ *Discipline book - Fenchurch St. warehouse*; PLA/ *London & India Joint Dock Company : staff records, discipline book, 1892-1908*.
12. PLA/ *London & St Katherine Dock Company-Dock Committee. Book n°1, 1873-7. p. 255*.
13. *Ibid.*, Book 2 (1877-83).
14. Philippe CHASSAIGNE, « Ville & violence dans la Grande-Bretagne victorienne », Synthèse d'HDR d'histoire, Université Paris IV (1999), p. 163.
15. Rapport de police n°5168 du 3/7/1906, adressé à Mr. Cahill, Directeur des docks, in PLA/Box 41: *Complaints concerning employees'conduct*.
16. *Ibid.*, p. 165.
17. Memo du 23/11/1909, in PRO/HO 45/10429/A54002/11.
18. *East London Observer* du 9/6/1877.
19. PLA/ *Minutes of the West India Dock Company, 1795-1800*.
20. Pour les périodes 1799-1840 et 1866-1909 ce sont des policiers privés qui gardaient les docks. En ce qui concerne l'organisation de la Police Métropolitaine, le *Metropolitan Police Act* de 1839 intégra la police fluviale (*River Thames Force*) dans une division de la MEPO, la *Thames Division*.
21. *Ibid.*, p. 5
22. Pour Philippe Chassaigne, « Les bandes des premières décennies de l'époque victorienne consistaient surtout en des voleurs, pickpockets ou cambrioleurs, œuvrant par petits groupes qui se retrouvaient ensuite en quelques points précis », in Chassaigne (1999), p. 192.
23. PLA/ *West India Dock Act*, p. 45.

24. PLA/ *West India Dock Company, minute book 'E'*(1811-4), p. 120.
25. PRO/HO 45/9755/A-60557 : memo du 18/1/1879.
26. Lettre du 22/11/1908, de l'Association of Master Lightermen and Barge Owners, à : Commissioner of Police, in MEPO 2/7491 : *Robberies on the river Thames and in London Docks*.
27. COLQUHOUN, 1806, p.220-2.
28. Lettre du *London & India Docks Joint Committee* au *Home Department* du 31/05/1892, in PRO/HO 45/10429.
29. Tri TRAN, « Les bateliers du port de Londres au XIX^e siècle », *Revue française de civilisation britannique*, vol. 9, n°2, mai 1997, pp. 121-132.
30. P.344, in HC 1818 (430) VI.329 (cf. note 3).
31. PLA/Box 74 : *Complaints of incidents and disciplinary matters : list of employees of HM Customs stopped with property in their possession, stolen or improperly obtained during the 5 years, 1895 to 1899*.
32. L'activité du port était certes importante mais aussi fluctuante, ce qui explique la réticence du gouvernement à disposer d'un corps de contrôleurs des douanes susceptible d'être sous-employé.
33. PRO/CUST/46/110 : *Extramen : pay and condition, 1888-96*.
34. Le nombre de crimes passibles de la peine de mort passa de 200 à 8 entre 1808 et 1838. Cf. CHASSAIGNE (1999), p. 357.
35. Minute du 25/7/1910, in PRO/HO 45/10429/A54002/22 : *Policing of London Docks, Arrangement with the PLA*.

RÉSUMÉS

Au début du XIX^e siècle, le Parlement autorisa la construction de docks fermés dans le port de Londres. Les grandes compagnies marchandes, sous l'impulsion de l'East India Company, cherchaient à rationaliser le chargement et le déchargement des navires, et à éradiquer les vols des marchandises. Tous les ouvrages publiés sur la question restent assez vagues quant à l'efficacité des mesures prises. La vision traditionnelle est que les vols cessèrent et que les docks constituaient une place forte hermétique dans l'East End et les quartiers populaires et sordides du port de Londres. C'est en explorant les archives parlementaires, portuaires, douanières et policières que l'on peut précisément évaluer l'étendue des vols, savoir l'identité des délinquants, et analyser les raisons profondes de leurs agissements.

In the early 19th century, the British Parliament sanctioned the creation of enclosed docks in the port of London. The major trading companies, led by the East India Company, wanted to rationalise the loading and unloading of cargoes, and to put an end to the theft of their valuable goods. All published sources on the subject tend to remain rather vague regarding the importance of crime in the docks of London. The conservative view is that theft disappeared, the docks being safe strongholds in the East End, among its densely populated and criminal districts. Using unpublished archives e.g. Parliamentary Papers, PLA, Customs and Home Office records, this contribution attempts to assess the extent of theft, the character of the criminals and their motives.

AUTEUR

TRI TRAN

Université de Tours