

## Connaître notre institut:

L'Institut C.G.T. d'Histoire Sociale de Seine Maritime a été créé à l'initiative de l'Union Départementale C.G.T. et des Unions Locales du département.

Il s'agit d'une association régie par la loi 1901.

L'Assemblée Générale constitutive de l'association, réunissant des délégués des U.L. et de l'U.D., s'est tenue le 4 décembre 1996 à Mont St Aignan.

Elle a adopté les statuts, et élu un bureau. Celui-ci est composé de:

Président : Jacques PENE  
Vice-Président: Pierre LARGESSE  
Vice-Président: Albert PERROT  
Secrétaire: Gilles PICHAVANT  
Trésorier: Pierre MICHEL  
Archiviste: Gérard BUSSON

Font aussi partie du Conseil d'administration, Martial CAVELIER, Jean Michel GROSOT, Serge LALOYER, Pierre LEBLIC, Marcel LETESSIER, Robert PRIVAT, Marcel SAUNIER.

Les statuts ont été déposés le 13 décembre 1996, et un avis a été publié au Journal Officiel le 25 décembre de la même année.

L'Institut fonctionne comme toutes les associations loi 1901 et réunira une Assemblée générale chaque année.

### Extrait des statuts:

"Article 3: L'Institut se fixe comme missions :

-Le collectage, la sauvegarde et le traitement d'informations et de documents de tout nature, se rattachant à l'histoire sociale de la Seine Maritime, et plus particulièrement à l'histoire du syndicalisme et à leur exploitation à des fins de formation et de recherche historique.

-La mise en oeuvre d'études, de recherches et de larges confrontations dans les domaines de son champ d'investigation.

-La contribution à l'information et à la formation des militants syndicaux, des travailleurs, des étudiants et de toutes organisations intéressées à l'histoire sociale."

Edito:

## Tenir le fil !

Chacun sait que l'industrie textile a été longtemps une activité très importante dans notre département, et le théâtre de grandes luttes sociales. On en compte d'innombrables, que ce soit depuis le début de la révolution industrielle, mais aussi, notamment dans la région rouennaise et elbeuvienne, très longtemps avant la Révolution Française.

Cette activité a, aujourd'hui, quasiment disparu, et peu de gens savent qu'un travail précis était nécessaire, dans les fabriques de coton ou de laine, pour assurer la fabrication par les fileuses "mécaniques".

Il fallait intervenir régulièrement sur les machines pour rattacher manuellement les fils qui se brisaient au cours de la fabrication. Sans intervention humaine celle-ci s'arrêtait inéluctablement, sans quoi le produit fini aurait été de mauvaise qualité.

N'est-ce pas un symbole de notre activité: empêcher que le fil de l'histoire sociale ne se perde, sans quoi, le syndicalisme serait en grand danger, ou risquerait de n'être qu'un syndicalisme de mauvaise qualité.

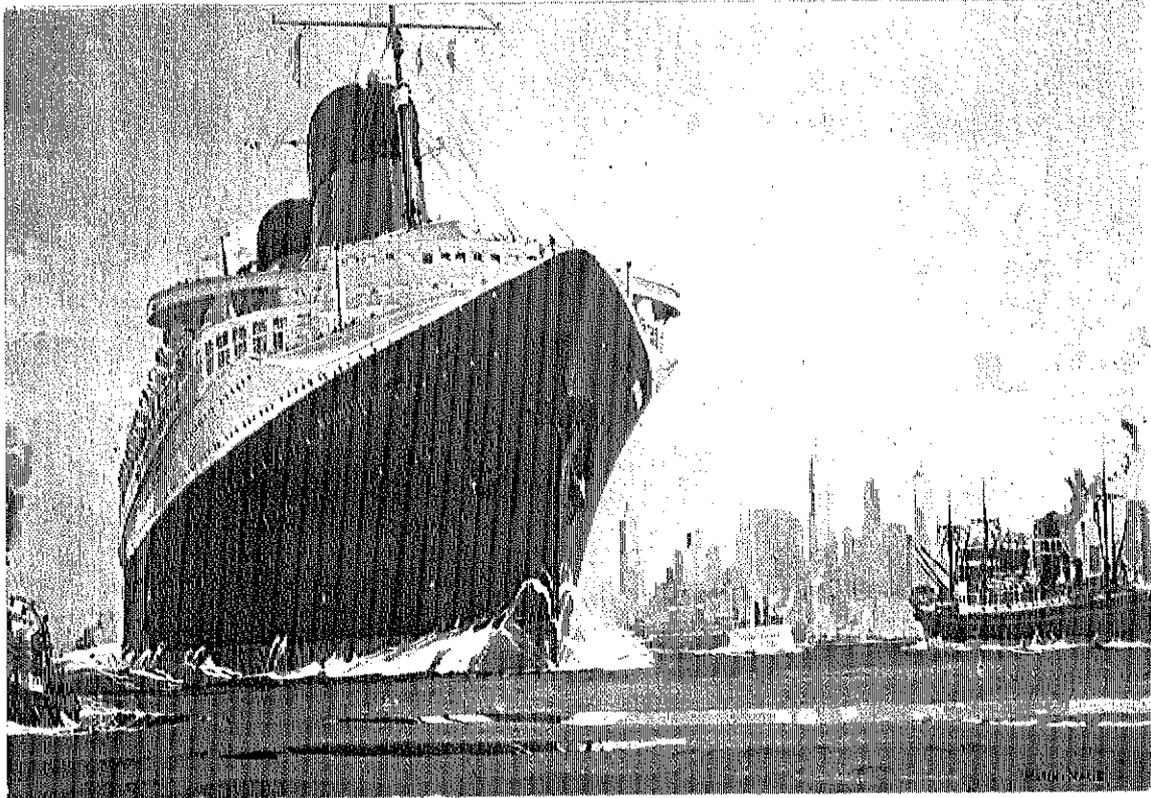
Par ailleurs, malgré une démarche qui se veut scientifique, il est évident qu'une revue d'histoire comme la notre, avec le peu de moyen dont elle dispose, ne pourra jamais couvrir la totalité de l'énorme champ de l'histoire sociale.

Pour nous, il s'agit bien de "tenir le fil" sans le lâcher, de manière à aborder le plus de sujets possibles, faire que ce fil ne se brise pas.

Voilà la raison du choix du titre de notre revue. Quant à la couleur de notre fil, c'était "cousu de fil blanc", il est rouge comme la couleur historique du syndicalisme CGT.

Bonheur et longue vie à notre "fil rouge".

Gilles Pichavant



*Le Normandie* (1935 - 1942) (Cie Gle Tran.) dessin de MARIN MARIE  
Détenant du Ruban Bleu dès sa 1ère traversée La Havre-NewYork (long: 314m ; vitesse 29/30 noeuds)

## Quand les Paquebots du Havre sillonnaient les mers

par Albert Perrot

*Aujourd'hui, on a de la peine à imaginer ce qu'était l'activité maritime du Havre, à l'époque des paquebots. D'ailleurs, il faut être havrais pour comprendre la déchirure qu'a représenté la disparition de cette activité économique, industrielle et commerciale, pour la ville et sa population.*

*A une époque où le "France" revient au Havre, après 17 ans d'absence, sous le nom de "Norway", Albert Perrot fait un rapide panorama historique de cette activité qui a tant représenté notre département.*

Quand on parle du Havre, on parle du **Port du Havre**.

Ville maritime par excellence, arc-boutée à la mer, fouettée par les embruns, respirant à pleins poumons les senteurs du large, c'est une ville mariée avec la mer, et toute son histoire est jalonnée d'événements maritimes.

En effet, toute son activité sera à dominante maritime: activité militaire, commerciale, industrielle, touristique.

### **Le Havre, base de départ des grandes expéditions.**

Décidé par François 1er en 1517, Le Havre sera créé de toutes pièces, conquis sur des marécages, pour être un Port Royal et un Port Militaire, avec ses fortifications, sa "Tour François-1er", son arsenal. Il le sera pendant 3 siècles.

Dès ses débuts, Le Havre sera un port d'aventures, de découvertes, déjà "Porte Océane" ouverte sur le grand large. En janvier 1524, Jean Verazzano part en reconnaissance, avec 4 vaisseaux, sur les côtes d'Amérique du Nord; en 1525, c'est l'expédition Villegagnon

sur les côtes du Brésil, et la fondation de Rio de Janeiro; En 1562, Jean Ribaud et René de Landonnière s'en vont coloniser les côtes de Floride. Le 7 mars 1604, c'est le départ de l'expédition de Champlain au Canada.

Dès le début de son histoire, Le Havre part à la conquête des mers, à la découverte du monde, d'autres pays, d'autres cultures?

Aux 17ème et 18ème siècles, Le Havre, tout en restant fidèle à sa vocation militaire, élargira considérablement son activité commerciale, mais dans un secteur bien particulier: il deviendra, avec Nantes et Bordeaux, un grand port colonial. 399 navires seront armés pour effectuer la traite des Noirs selon le rite du commerce triangulaire. Cette traite des Noirs se fera dans des conditions abominables et effroyables; c'est en 1848 que ce commerce honteux connaît son abolition définitive.

## Les débuts de la vocation transatlantique du Havre.

Mais c'est au 19ème et 20ème siècle que le Port du Havre va prendre son véritable essor maritime: à la fois grand port de commerce, mais aussi grand port de trafic des passagers et son activité industrielle sera liée pour une large part, à cette vocation maritime: industries de construction et réparation navale. Le trafic de passagers concernera pour l'essentiel le transport des migrants qui, par milliers, partent pour les Amériques dans l'espoir de faire fortune sur les terres du Nouveau Monde.

Pour faire face à l'accroissement de ce trafic de migrants, il va falloir construire des navires de plus en plus grands, mais dotés de confort, pour satisfaire les exigences de la clientèle.

Deux compagnies maritimes havraises, la "Compagnie Générale Transatlantique", créée en 1861, et la "Compagnie des Chargeurs Réunis", créée en 1872, assureront des liaisons régulières avec l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud. Commence alors l'ère des grands paquebots:

- 1864: le "Washington", "le La Fayette"
- 1865: "l'Europe"
- 1866: "Le Napoléon III", "Le Ville

- du Havre", "Ville de Paris"
- 1883: "La Normandie"
- 1886: "La Champagne"
- 1891: "La Lorraine"
- 1899: "L'Aquitaine"

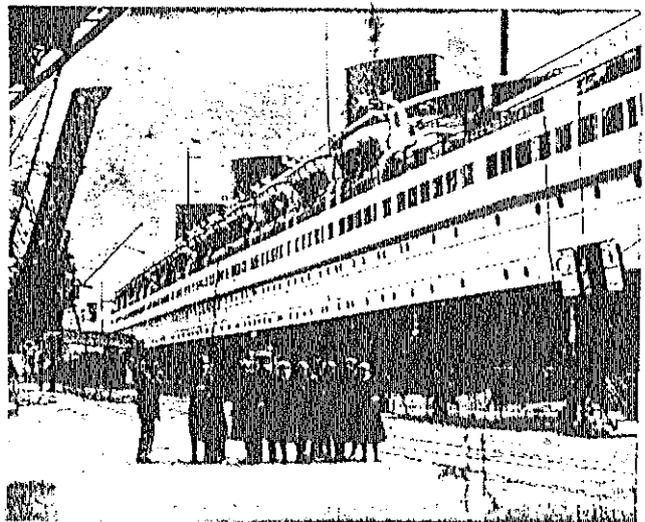
## L'époque des grands paquebots

C'est au début du XXème siècle que l'ère des grands paquebots va connaître véritablement son essor et son âge d'or. La clientèle de luxe va augmenter, et les traversées, d'héroïques qu'elles étaient autrefois, vont se transformer en croisières de rêve, avec le maximum de confort, mais aussi de sécurité. Il faut rentabiliser ces navires en augmentant leur vitesse, leur capacité d'hébergement, en faire de véritables "villes flottantes".

Le Havre va vivre désormais au rythme des départs et des arrivées de Paquebots aux noms prestigieux, véritables seigneurs des mers, ambassadeurs du goût et de la culture française.

- 1900: départ du "Lorraine"
- 1901: départ du "La Savoie"
- 1906: départ du "La Provence"
- 1907: départ du "La Guadeloupe"
- 1912: départ du "France"
- 1921: départ du "Le Paris"
- 1924: départ du "De Grâce"

Un des plus connus, et des plus prestigieux



Devant le « Normandie » désarmé, la garde mobile a pris position (Photo Industrielle et Maritime).

Années 30: Grève des Inscrits Maritimes et A.S.G

fut le *"Normandie"*, en 1935. Construit aux chantiers de Penhoët, c'était le plus grand et le plus luxueux: 313 m 75 de long, 2200 passagers, 1300 hommes d'équipage, sa carrière fut, hélas de courte durée: en 1942, il fut incendié dans le port de New-York.

La destruction du port du Havre en septembre 1944 aura des conséquences catastrophiques. Tout est rasé. Il faut tout reconstruire. En quelques années, le port renaît de ses cendres et retrouve son activité.

D'anciens et de nouveaux paquebots vont à nouveau sillonner les mers à partir du Havre: le *"Liberté"*, paquebot ex-allemand, le *"De Grasse"*, *"l'Île de France"*, *"le Flandre"*, *"les Antilles"*.

## Le Paquebot *"France"*

Dernier de ces Seigneurs de la Mer, le *"France"* arrive au Havre pour la première fois le 23 novembre 1961, sous les acclamations d'une foule nombreuse, venue l'accueillir. Construit aux chantiers de Penhoët, c'est le

plus grand paquebot du monde. Il pouvait transporter plus de 2000 passagers. Fleuron de la Compagnie Générale Transatlantique, il assurera la liaison Le Havre-New-York pendant 14 ans, jusqu'à son désarmement en 1974.

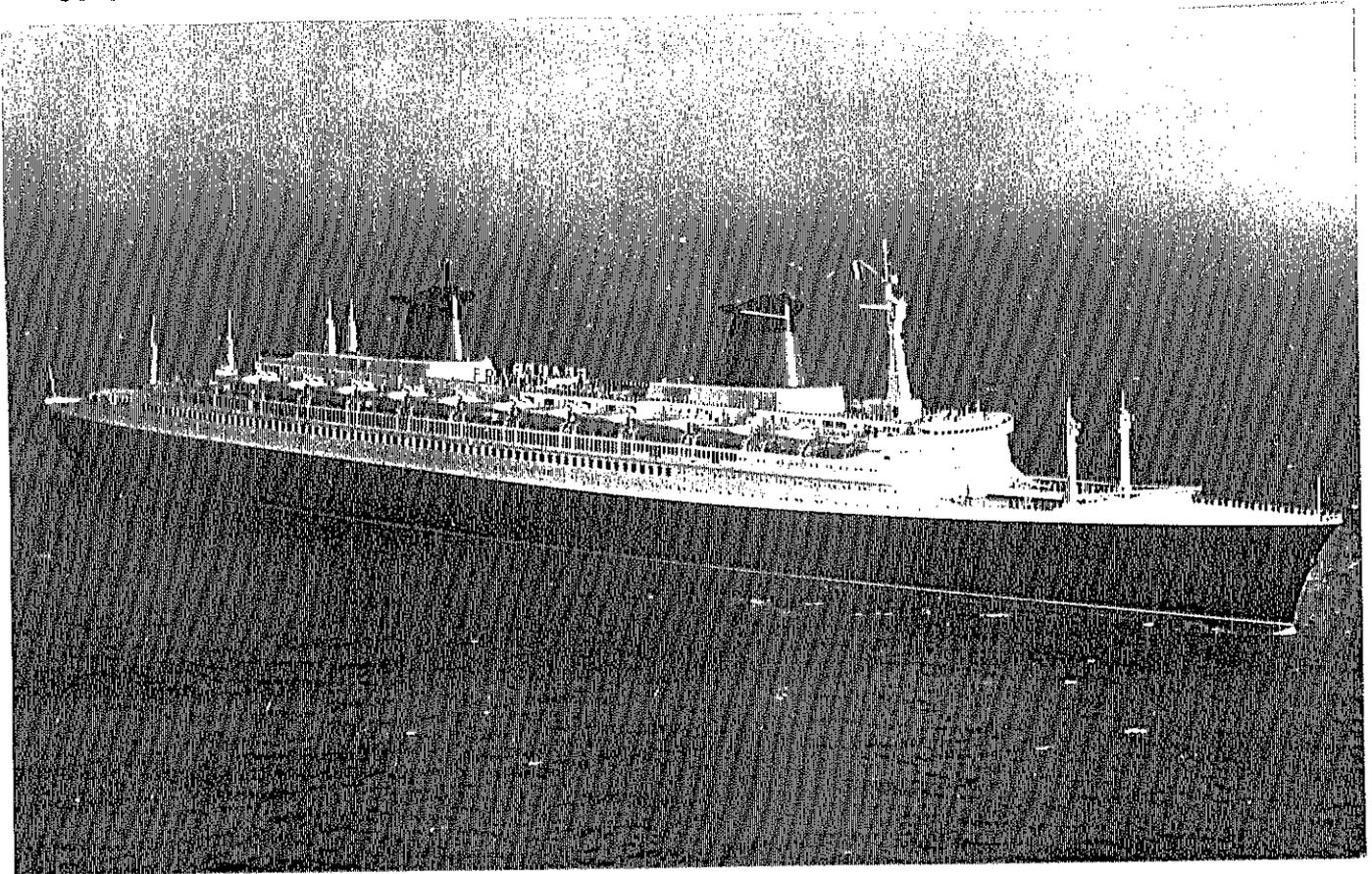
C'était le 3ème paquebot appelé *"France"*. Le premier *"France"* fut mis en service en 1865 sur la ligne de New-York. *"France II"* fut le premier paquebot à quatre hélices (219m de long, 600 hommes d'équipage, et 1950 passagers).

Le dernier *"France"* comptait au départ plus de 1000 membres d'équipage.

Ce survol rapide de l'histoire des paquebots du Havre souligne, de manière éclatante, l'importance de cette activité de trafic de passagers pour le port.

Déjà plus de 1000 membres d'équipage, cela représente le nombre de salariés d'une grosse usine. A cela s'ajoutent tous ceux qui sont associés à l'organisation, la préparation des voyages; l'entretien ou la réparation du navire; l'animation pendant le voyage...

Autour des paquebots se greffait toute une



Le paquebot *"France"* vers 1965

activité touristique de visite des paquebots. Des milliers et des milliers de visiteurs se pressent pour visiter, admirer ces superbes salons, décorations, rêver de voyages imaginaires, de découvertes de pays. Les jours de visite, il y a autant de visiteurs à bord des paquebots qu'au Mont St Michel et à la Tour Eiffel.

C'est dire l'engouement et l'attraction de toute une population pour ces prestigieux bateaux.

## Une grande vitrine de l'économie française

Il ne faut pas oublier que la plupart de ces paquebots ont été construits, réalisés par des chantiers français et notamment par les chantiers de Penhoët à St Nazaire, en Loire Atlantique. Ce sont des milliers de travailleurs qui ont conçu, façonné, modelé, réalisé ces navires. Ils pouvaient être fiers de leur travail. Quand ces paquebots sillonnaient les mers, c'était un peu et même beaucoup d'eux-mêmes qui voyageaient aussi.

Ces paquebots étaient aussi de véritables ambassadeurs du Havre et de France. Ils portaient haut et loin le génie français, le savoir-faire des travailleurs, la culture française avec ses décorations, les peintures, les fresques, la modes. Art et technique s'unissent pour faire de ces paquebots de véritables palais flottants.

## La déchirure

Aussi leur disparition avec le désarmement du France en 1974, a eu des conséquences graves et dramatiques pour le personnel licencié, pour le port et la ville du Havre, pour la France.

Les Havrais ne s'y sont pas trompés quand ils ont manifesté leur solidarité dans la lutte, et participé à l'action pour le maintien du France.

Lors du départ du "France", le 18 août 1979, les Havrais sont venus en masse saluer une dernière fois ce seigneur des mers, le dernier survivant des grands et superbes paquebots du Havre.

Pendant que les sirènes mugissent, que les cloches sonnent, les Havrais, gorge nouée et poings serrés, les yeux embués de larmes regardent partir ce géant des mers, dans un silence total et impressionnant qui crie leur colère, leur révolte, leur souffrance face à ce départ qui signifie la fin de toute une histoire maritime vieille de plusieurs siècles, de toute une activité commerciale et touristique qui faisait honneur au Havre et à sa population.

Aveuglement des uns, rapacité des autres, une logique de rentabilité à tout crin a mis fin à l'ère des paquebots, et le quai Joannès Couvert est maintenant orphelin.

A son tour il est devenu le "quai de l'oubli".



C'est toute une ville qui a lutté pour garder le "France"

1979:

## Les Batailles du "France"

Par Serge Laloyer

*Le paquebot "France", aujourd'hui "Norway" revient une ou deux fois par an visiter le port du Havre. C'est l'occasion pour les médias de rappeler l'histoire de ce géant des mers qui fût le dernier fleuron de la Compagnie Générale Transatlantique.*

*C'est pour nous l'occasion de rappeler les divers événements qui ont marqué l'existence de ce navire depuis son lancement en 1965.*

*Le "France" a fait l'objet de nombreux combats syndicaux pour défendre l'emploi et s'opposer au démantèlement de la marine marchande, plus particulièrement en 1974, année où le gouvernement et la direction de la "Transat" décident le désarmement du navire.*

*Cette année là a lieu une importante lutte marquée par l'occupation du navire à l'entrée du port et le soutien de la population à l'appel d'un large comité de soutien présidé par André Duroméa, député-maire du havre.*

*Mais cette puissante mobilisation ne permit pas de briser la volonté du pouvoir, le "France" était désarmé et amarré au fond du port du Havre, près de 900 marins, officiers et personnel hôtelier étaient privés d'emploi et cet abandon au quai de l'oubli devait durer jusqu'en 1979, en attente d'un acheteur éventuel.*

L'année 1979 est marquée par une accentuation des fermetures d'entreprises et de licenciements dans la sidérurgie, dans la marine marchande, dans la construction et la réparation navale.

Au mois d'août, le pouvoir giscardien

trouve un acheteur pour le "France", un armateur norvégien qui se propose de le transformer en bateau de croisière et casino flottant. Le nombre d'heures de travail nécessaires à sa transformation est évaluée à 1 700 000 pour les salariés de la réparation navale.

### La Bataille pour l'emploi dans la réparation navale

Les métallos de la réparation navale subissent depuis des mois le chômage qui, parfois, dure plusieurs semaines. Répondant à l'appel de la CGT, les métallos havrais engagent la lutte pour obtenir les transformations du navire, et si possible trouver une solution française pour le maintenir sous pavillon national.

Dans le même mouvement, ils réaffirment la nécessaire acquisition, pour le port du Havre, de nouveaux moyens pour assurer la réparation des navires-pétroliers, porte-conteneurs, etc.

Le gouvernement et le nouvel armateur du "France" répondent négativement aux propositions. Ils n'ont qu'un seul objectif: sortir le "France du Havre et le diriger vers un port étranger.

Le 13 août 1979, les travailleurs de la réparation navale décident, avec la CGT, d'occuper l'écluse François 1er, passage obligé pour quitter le port.

Cette occupation, jours et nuits, de l'écluse a un retentissement médiatique national et international. Elle vient rompre la traditionnelle trêve du mois d'août.

On verra le 15 août, des familles venir de Seine-Maritime, mais aussi de la région parisienne soutenir les grévistes. Rien n'y fait, le pouvoir est décidé à livrer le navire. Dans la nuit du 16 août, près de 600 C.R.S. et gardes mobiles montent à l'assaut des grévistes.

Dans la matinée du 18 août, des milliers de Havrais assistent au départ de ce qui fut le "France" et était déjà "Norway". Tiré par un remorqueur, il gagnait le port de Bremerhaven pour y subir les transformations prévues.

Malgré plusieurs démarches effectuées par la CGT auprès de l'I.G-Métal, syndicat des métallos allemands pour leur proposer de par-

réalisés ont été de 2 629 000 doublant ainsi la mise.

Les modes de financement permettent également de gros profits. Les esclaves achetés des consignataires à Saint-Dominique sont payés la plupart du temps en denrées produites par les colons eux-mêmes. Les règlements se font en tabac, en indigo et enfin en café dont le nombre de sacs débarqués au Havre passe de 8 804 en 1768 à 80 724 en 1790.

Très souvent, les nègres ainsi achetés à Saint-Dominique sont revendus contre des piastres aux Espagnols. Ces piastres permettent alors aux maisons havraises de se fournir en toiles de coton, très à la mode à ce moment là, auprès des pays méditerranéens et des Indes Orientales.

Tous ces avantages expliquent le véritable emballement du Havre pour la traite négrière et le commerce colonial dans les années précédant la Révolution.

Vente de noirs aux colonies, mais aussi exploitation des noirs au Havre même. La traite permet aux négociants de se procurer des domestiques à bon marché. Ces esclaves sont souvent très jeunes (12 à 13 ans) et inscrits avec des professions fantaisistes (maçons, menuisiers, tonneliers, etc ...).

Avant la moitié du XXème siècle aucun recensement ne faisait état de la présence au Havre d'individus d'origine africaine. Cependant, divers documents en mentionnent l'existence: registres paroissiaux, affaires judiciaires et faits-divers relatés par les journaux locaux de l'époque.

Ces archives confirment bien la présence de ces esclaves, employés comme domestiques au service des négociants qui s'empressent de les baptiser dès leur arrivée au Havre.

Il n'est donc pas étonnant de relever la présence d'un "groupe important de noirs d'Afrique" dans les défilés organisés à l'occasion des fêtes civiques pendant la Révolution. En particulier, lors de l'imposante manifestation du 10 mars 1794 organisée pour célébrer le dé-

cret de la Convention qui abolit l'esclavage et affranchit les hommes de couleur.

Mais cet épisode généreux de la période jacobine de la Révolution Française est éphémère et les "hommes de couleur" qui résident au Havre, retournent bien vite à leur condition de domestiques des maisons bourgeoises.

Ce n'est pas non plus l'abolition officielle de l'esclavage en 1848 qui changera grand chose à leur état. Au contraire, la politique coloniale de la France au XIXème siècle, qui entreprend la conquête de vastes territoires en Afrique, n'est pas faite pour améliorer leur condition. Le noir n'est même plus une marchandise comme au temps de la traite, c'est un individu qu'il faut "surveiller et tenir en laisse".

Pour cela, le bien-pensant "*Courrier du Havre*" donne des conseils :

*"Au nombre de freins disciplinaires dont on se sert le plus efficacement contre l'esprit de résistance de la part des noirs, la religion est certes en première ligne.*

*Les maîtres ont donc le plus grand intérêt à propager la religion qui recommande de porter patiemment toutes les croix de ce monde et à désirer qu'elle soit spécialement prêchée à des hommes placés dans une infériorité sociale afin de les résigner au sort que la providence leur a fait".*

A la fin du XIXème siècle, les noirs originaires d'Afrique n'étaient plus que sept, cinq hommes et deux femmes.

Pendant plus d'un siècle, le Havre a donc largement profité de ces hommes, ces femmes et ces enfants en les soumettant à un odieux commerce où beaucoup perdaient la vie dans les cales des navires d'armateurs peu scrupuleux.

*Nota: Pour en savoir plus, nous vous renvoyons à l'ouvrage de Jean Legoy, historien du Havre, "Le peuple du Havre et son histoire"*

# Sur l'origine de la législation du travail

L'ÉKEMPLE D'ELBEUF

Par Pierre Largesse

*En s'appuyant sur des "trouvailles" qu'il a faites dans la presse d'Elbeuf, Pierre Largesse nous montre que la législation du travail n'a jamais été octroyée, mais qu'elle a été suscitée par les luttes ouvrières.*

*On s'aperçoit que nombreux sont parmi les arguments patronaux, utilisés il y a un siècle, ceux qui sont toujours utilisés sans vergogne aujourd'hui.*

Ce sujet passionnant pour les syndicalistes mériterait de plus longs développements que ceux qu'un simple article nous impose.(1)

Quelles furent les raisons de l'apparition d'une législation nouvelle qui va poser des limites au pouvoir absolu du patronat dans l'entreprise? Les textes législatifs prenaient pour base que le travail et le salaire résultaient d'un contrat librement consenti entre deux citoyens égaux: le patron et son salarié? Comme si la question du salaire ne créait pas un rapport de sujétion de l'un à l'autre.

Dans la première moitié du XIXème siècle, la mécanisation permet d'employer des

enfants, moins payés, et les excès d'un patronat (notamment dans le textile) avide de rentabiliser le capital investi et de faire fortune rapidement, doivent être encadrés par l'intervention de l'Etat.

Précédée d'enquêtes et de débats parlementaires au cours desquels les députés-patrons (tel Victor GRANDIN d'Elbeuf) s'opposent violemment au projet, une loi fut enfin votée le 22 mars 1841. C'était la première brèche dans un libéralisme absolu. Elle prévoyait une commission d'enquête qui, formée de manufacturiers et de notables, fut totalement inopérante, puis ne se réunit même plus.

C'est sous l'influence de "républicains de progrès" (radicaux, socialistes indépendants, républicains de gauche) que la protection sociale fait des progrès décisifs au tournant du XIXème siècle: il apparaissait nécessaire à l'époque d'attacher le peuple à la République.

Le patronat dans les chambres de commerce et dans la presse à son service combattent violemment tous les projets présentés qui couvrent un large domaine: suppression du livret d'ouvrier et des règlements d'atelier particuliers; loi sur les accidents du travail et les maladies professionnelles; Mutualité, Assurances, Retraites; Salaires; suppression des amendes; Travail des enfants, des filles mineures et des femmes; Travail de nuit; Repos hebdomadaire; reconnaissance des syndicats; etc.

En 1901, la Chambre de commerce d'Elbeuf renouvelle ses protestations antérieures: "Bien souvent, nous avons répété que, depuis quelques années les lois dites lois ouvrières présentent le caractère de lois de combat, et non des lois de conciliation. Toujours le patron et l'ouvrier sont considérés comme des adversaires, et l'on oublie que le patron (...) n'est pas et ne peut pas être l'ennemi de l'ouvrier, mais qu'il doit, au contraire, être considéré comme son conseiller, son protecteur et son guide (...). Le projet de loi ... arriverait à surexciter les passions, à découra-

ger les chefs d'industrie, à envenimer les rapports avec les ouvriers, et finalement à la ruine et à la fermeture de l'usine"

Au nom de la liberté individuelle, un journaliste de *L'Indépendant - Journal d'Elbeuf* pose la question en 1898:

*"Quel besoin la loi a-t-elle de venir fourrer son nez pointu et biscornu dans les heures de sommeil? C'est une tyrannie de la pire espèce.... La loi des Trois-Huit serait plutôt nuisible aux ouvriers... parce que des meneurs (socialistes) fainéants et débauchés auront fait admettre la loi de huit heures vous serez en droit de venir empêcher un ouvrier de travailler plus de huit heures, sous prétexte d'égalité... Les patrons seraient obligés de cesser leur exploitation... car ils ne se résigneraient pas à employer des ouvriers qui ne gagneraient par leur vie... Ce serait pour la classe ouvrière le commencement d'une misère épouvantable."*

(extrait du 14 août, 25 septembre, 2 octobre 1898)

Nous pourrions multiplier les citations de ce genre et dans ces conditions, on ne s'étonnera pas que les ouvriers aient prêté une oreille attentive aux discours des socialistes, qu'ils leur aient accordé leurs suffrages et qu'ils aient engagé des luttes, des grèves douloureuses, qui marqueront (et qui marquent encore) les rapports sociaux.

Les actions des travailleurs, et de leurs organisations syndicales et politiques comme de leurs élus et de leurs alliés seront déterminantes pour que chaque loi "passe".

Encore faudrait-il faire état des combats d'arrière-garde du patronat qui ne baisse pas les bras: demandes de dérogations à la loi, contestation des décrets fixant les modalités, ou bien même sans application. C'est bien ce dernier point qui entraînera la création de l'Inspection du Travail, le 2 novembre 1892.

Nous ne pouvons dans cette trop brève étude mesurer combien la législation du travail et son application sont au coeur d'un grand débat qui s'inscrit dans la longue durée de l'his-

toire sociale. Pour les salariés, il s'agit de passer du rapport individuel aux rapports collectifs "Il s'agit de lutter contre les charmes trompeurs de l'égoïsme individuel" comme l'écrit Michel Pigenet dans une belle formule.

Mais si la sociabilité du travail mène les salariés à une certaine conscience de groupe, le poids du passé, le mental, la routine, la peur même (sans compter la propagande patronale) font que cette prise de conscience n'a rien d'automatique. Pour le patronat, l'Etat n'a pas à intervenir dans les rapports sociaux. Non seulement il la combat, mais il exige la suppression de la législation sociale.

Le débat n'est pas clos.

(1) l'étude complète intitulée *Législation du travail et rapports sociaux, l'exemple d'Elbeuf* (actes d'un séminaire spécialisé, Université de Rouen, responsabilité Yannick Marec, direction Michel Pigenet) vient de paraître dans les *Annales de Normandie*.

**les Cahiers**  
d'histoire sociale

**DOSSIER**

**La Charte d'Amiens**  
Le congrès qui, en 1906, débat des rapports entre syndicat et partis politiques, marquant profondément l'histoire de notre Confédération.

**Le cinquantenaire de la médecine du travail**  
Une médecine originale, enjeu de pressions patronales pour la détourner de ses buts initiaux.

**Aux sources de l'internationalisme**  
Les débuts du syndicalisme internationaliste dans ses rapports difficiles avec la CGT.

**N° 60**  
décembre 1996 - 40 F

Bulletin trimestriel de l'Institut National qu'il est possible de recevoir en adhérant à notre association (voir p 20)

# Une émeute de caractère xénophobe en 1884 à Dieppe

par Gilles Pichavant

L'Institut CGT d'Histoire Sociale, présidé par Georges Séguy, a programmé une série d'initiatives en 1997 autour du thème: *"Le racisme et ses multiples facettes dans sa dimension historique et présente"*.

Compte tenu de la jeunesse de notre association, nous n'avons pas pu nous impliquer complètement dans ce projet national par une déclinaison départementale de ce thème.

Nous ne pouvions cependant pas rester en dehors de cette initiative.

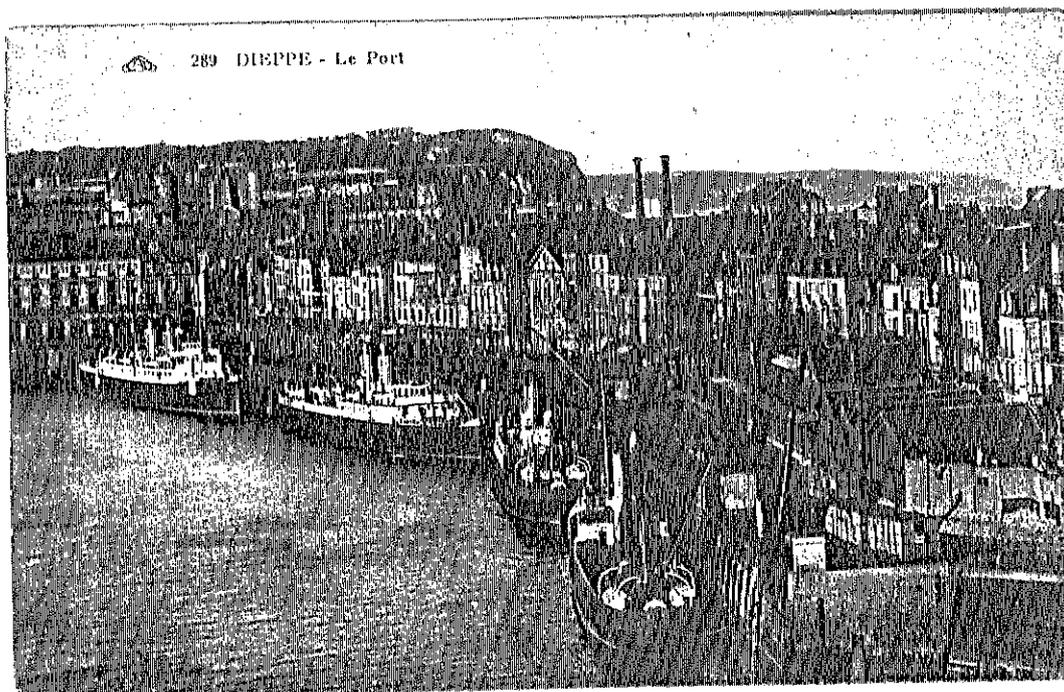
L'année 1884 reste dans les mémoires comme celle du vote de la loi qui légalise les organisations syndicales. Cependant, le début de la décennie est marquée par une dépression économique. Le chômage se développe.

A Dieppe pourtant, c'est une période de grands travaux. On commence à parler de l'installation d'un réseau téléphonique. On a lancé un grand programme de rénovation du port et commencé à percer le chenal du Pollet, qui coupera bientôt le quartier en deux. Mais au lieu de faire appel à de la main d'oeuvre locale les entrepreneurs font venir de la main d'oeuvre étrangère.

Ce sont des Italiens originaires du nord de la péninsule ou d'Autrichiens originaires du Tyrol. Ils sont jeunes, dynamiques, fiers de leur savoir-faire prompts à faire la fête ou à le coup de poing.

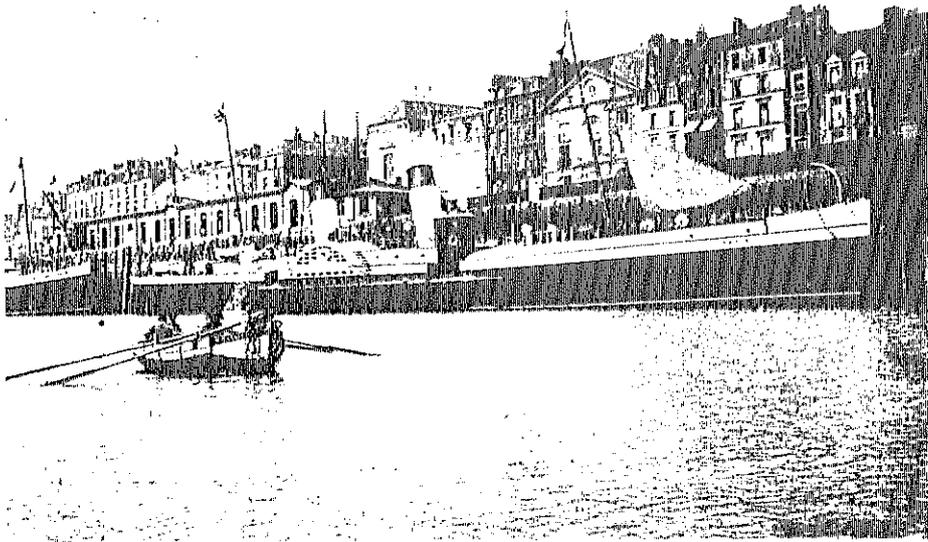
Rapidement la cohabitation entre les Français et les Italiens devient difficile. Des bagarres éclatent régulièrement dans les cafés du port, et particulièrement au Pollet où ils sont logés en grande majorité.

Le 1er mars 1884, on peut lire dans *"L'Impartial"*, journal Républicain, le courrier d'un lecteur qui proteste: *"Monsieur le rédacteur, depuis un certain temps la population pol-*



En 1884, le port de Dieppe ne devait pas être très différent de cette carte postale. On y aperçoit les cheminées de la Manufacture des Tabacs où s'organiser sept ans plus tard le premier grand syndicat.

36. DIEPPE --- Le "Paris" dans le port



Lancé en 1888, ce navire est pourtant très représentatif des "vapeurs" de cette époque. Il fut le dernier bateau à aubes à être mis en service.

*letaise si tranquille d'ordinaire est mise en émoi la nuit, par des querelles et rixes des ouvriers employés aux travaux du port.*

*Très souvent aussi ces mêmes ouvriers italiens, alors qu'ils sont en bonne harmonie, se promènent tardivement dans les rues du Pollet en chantant et en agrémentant leurs chants d'un accompagnement avec un instrument dit "accordéon".*

*La loi qui établit de ne pas troubler le repos public n'a pas son application dans toute son étendue, cependant les plaignants, bons ouvriers et dont le repos est indispensable désiraient être entendus."*

Le samedi 22 mars, c'est le drame. Un habitant du Pollet qui revient de la gare est tué d'un coup de couteau. Les meurtriers sont deux ouvriers italiens en état d'ébriété. Il s'est trouvé, par hasard, à l'endroit d'une rixe commencée quelques minutes auparavant dans un café. Les deux ouvriers sont arrêtés quelques minutes plus tard, et conduits au poste sans opposer de résistance.

L'information fait le tour de la ville comme une traînée de poudre. Le lendemain matin, des attroupements menaçants se forment un peu partout. Des cris d'indignation se font entendre, bientôt accompagnés de menaces contre les ou-

vriers italiens.

Sur les quais de l'avant-port, là où se trouve le port de plaisance actuel, et particulièrement autour de la poissonnerie, les esprits s'échauffent. On parle de reprèsailles. Les attroupements prennent bientôt une tournure agressive.

Vers 11 heures un ouvrier autrichien est molesté par plusieurs ouvriers français. Il reçoit un coup sur l'oeil, et ne parvient à se dégager que grâce à l'intervention d'un gendarme. Plus tard, deux ouvriers italiens qui viennent de débarquer du train du Tréport sont agressés alors qu'ils se promènent tranquillement Grande Rue.

Se sauvant en direction des quais, ils sont accueillis par une grêle de pierres au niveau de la poissonnerie. Ils s'en sortent sous la protection du commissaire de police.

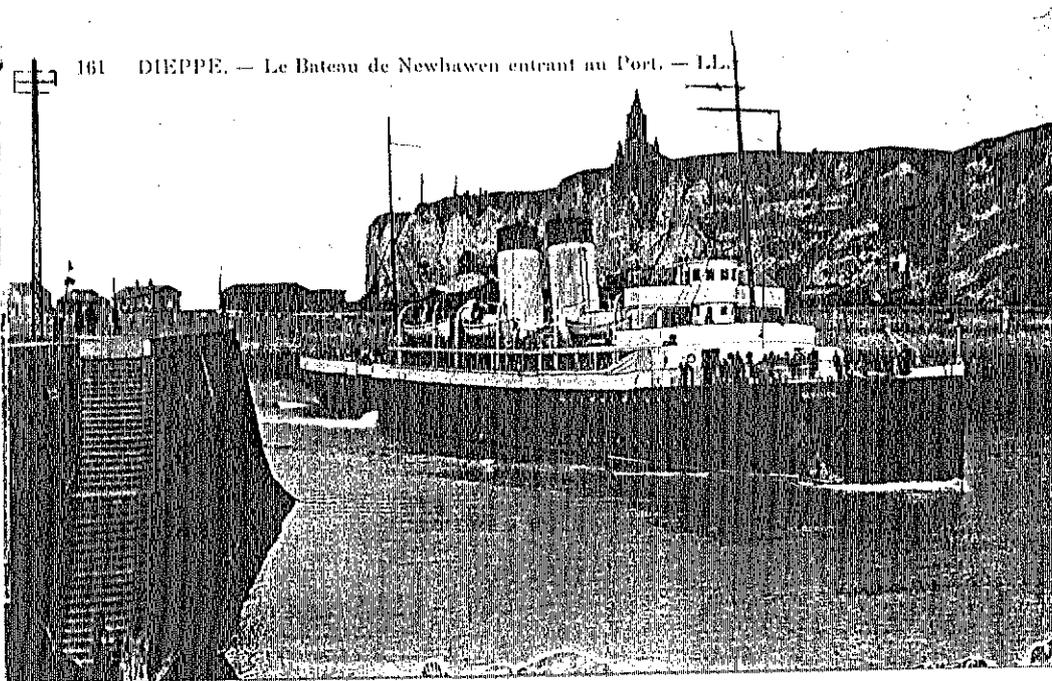
Les esprits continuant de s'échauffer, la foule se rend sur divers chantiers où travaillent des étrangers, et fait déguerpier les ouvriers.

Vers 17 heures, la foule, qui s'est renforcée, cherche à s'attaquer à des ouvriers italiens occupés à la réfection des Paquebots de Newhaven. On cherche à trancher une conduite d'air comprimé qui envoie de l'air à l'intérieur des caissons de travail, ce qui aurait conduit à la mort au moins 18 ouvriers.

Il faut l'interposition du sous-préfet, d'un adjoint au maire, et du procureur de la République qui sont obligés de payer de leur personnes pour leur sauver la vie. Les autorités tentent alors de prendre des dispositions afin de faire reconduire les ouvriers étrangers à leur domicile. Comme presque tous habitent le Pollet, on tente de les faire traverser le chenal à l'aide du canot qui fait le service entre Dieppe et le Pollet. Mais la présence d'une foule nombreuse de marins et d'ouvriers français sur le point d'embarquement empêche l'opération.

Finalement les autorités arrivent à calmer les ouvriers français présents sur le quai. On réussit à faire traverser les Italiens sur la rive du Pollet. Immédiatement l'employeur prend des

Dans les jours qui suivent, la ville est sous le choc. Comment un tel événement a-t-il bien pu arriver dans une ville réputée calme? On recherche des coupables. Ils sont vite désignés. "l'Impartial", rapporte que "quelques uns prétendent qu'un



161 DIEPPE. — Le Bateau de Newhawen entrant au Port. — I.L.

C'est au pied de l'escalier, à gauche de la carte, qu'existait un canot pour passer au Pollet

dispositions pour les évacuer.

Le rédacteur en chef de "l'Impartial", dans un long article publié le 29 mars, cite la lettre d'un lecteur dont le contenu résonne étonnamment aujourd'hui: "(...)Les brutalités de la foule sont regrettables et inexcusables sans doute, mais cherchez les causes et vous trouverez je crois que bon nombre de Dieppois chôment forcément pendant que des ouvriers non-français ont du travail.

Les ouvriers Dieppois auraient tort d'en vouloir à ces ouvriers étrangers du seul fait qu'ils cherchent à gagner leur pain quotidien à la sueur de leur front là où ils se trouvent; mais ils auraient peut-être raison de se demander à qui de droit, comment il se fait que la France paie des millions pour ses grands travaux et que ce soient en grande partie des ouvriers étrangers qui y sont employés.

La réponse serait peut-être que ces travaux sont adjugés à des entrepreneurs qui cherchent à faire les travaux au meilleur compte possible."

tendent qu'un drapeau rouge a été promené sur les quais au moment du drame", alors que rien ne vient le confirmer, et qu'au contraire il s'agit manifestement d'une manifestation xénophobe.

Cela permet de faire le lien avec les

débats de la Chambre des députés: "...Voilà autant de questions que justement la commission des 44 de la Chambre des députés est en train d'étudier. Nous avons tout lieu d'espérer que nos députés parviendront à donner une légitime satisfaction sur ce point, comme sur bien d'autres aux travailleurs français.

En attendant nous sommes d'avis que l'on n'obtiendra de résultats réellement utiles que par des discussions calmes, approfondies, sérieuses. Tandis que par les revendications violentes, on n'arrivera qu'à envenimer la situation sans profit pour personne".

Certains courants de la bourgeoisie espèrent à l'époque canaliser les luttes ouvrières grâce à la légalisation des chambres syndicales. Il est étonnant de constater que tout est bon, y compris l'utilisation d'une manifestation xénophobe pour y parvenir.

16 février 1967:

# "LA FÊTE A COQUAND"

Par Robert Privat

*Il est coutume de dire, dans une certaine presse, que le conflit de mai-juin 1968 serait arrivé par hasard, que ce seraient les étudiants qui en auraient été les acteurs, que les organisations syndicales, et en particulier la CGT, auraient "pris le train en marche", que la grève serait arrivée au beau milieu d'un calme plat revendicatif, et même, qu'à la fin, la CGT aurait trahi la classe ouvrière.*

*A l'approche de la célébration du trentenaire de l'événement, ces thèmes resurgissent avec force.*

*"La fête à Coquand" est un exemple, parmi d'autres exemples que nous vous proposerons dans les prochains numéros, qui montre que les grèves de mai-juin 1968, au contraire, se situaient dans un mouvement plus large, marqué par de grandes luttes sociales dans lesquelles la CGT a joué un rôle essentiel.*

Au début des années 50, le fort développement des travaux dans tous les domaines de la construction routière et du génie civil, exigeait une rationalisation systématique des méthodes d'études des sols, de prospection des matériaux, de leur choix, de la technologie de leur mise en oeuvre.

L'Etat se dota alors de l'indispensable organisme cohérent de recherche, d'étude, d'essais et de contrôle. Ainsi, sous la tutelle technique du Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, issu depuis 1949 de la transformation du Laboratoire de l'Ecole Nationale des Ponts et chaussées, les laboratoires

régionaux structurés en réseau national à partir de 1954, jouent un rôle décisif dans cette mutation qualitative de la technique routière. Ces laboratoires, central et régionaux, recrutent des personnels techniques et scientifiques de tous niveaux, spécialistes des diverses disciplines nécessaires. Ce sont, pour la plupart, de jeunes ouvriers, techniciens et ingénieurs.

Pour ces Agents de l'Etat, non fonctionnaires, se posent très vite les problèmes du niveau et de l'évolution de leurs rémunérations, de développement de leur carrière, etc. Des syndicats CGT se constituent, élaborant des cahiers revendicatifs, en liaison avec le syndicat CGT du Labo Central. Le Ministère doit émettre le 3 août 1956, une circulaire de recommandations de la Direction des Routes, destinée à l'application d'une grille indiciaire de classement de ces salariés. Les rémunérations sont indexées sur l'évolution des salaires décidée par la commission paritaire nationale des Industries Chimiques.

Devant la pression des personnels, animée par les organisations de la CGT, constituées en Syndicat national depuis 1958, le Directeur des Routes, R. Coquand, est contraint d'admettre les insuffisances du texte de 1956. Il publie une nouvelle circulaire le 5 mai 1965, rénovée et comportant des droits supérieurs.

Cependant, au début de 1967 sévit le "Plan de stabilisation" qui érode le pouvoir d'achat salarial. Le 1er février est une grande journée nationale d'action unitaire interprofessionnelle,



Les agents de l' OTR de Grand-Quevilly reçoivent, comme il se doit, le Directeur des Routes R. Coquand

de grève et de manifestations, à l'appel de la CGT, de la CFDT et de la FEN. Les personnels du Ministère de l'Équipement, notamment ceux des services techniques, y participent massivement.

Le 14 février, alors que les salaires de la Chimie viennent d'être revalorisés de 14%, tardif rattrapage partiel du retard accumulé depuis 1962, R. Coquand annonce au nom d'Edgar Pisani, Ministre de l'Équipement, la décision de ne pas appliquer cette majoration et de supprimer toute indexation des salaires. Ce qui soulève aussitôt une vive protestation intersyndicale au Labo Central et dans les 17 labos régionaux qui comptent alors 2500 salariés. 277 d'entre eux travaillent à l'O.T.R. (*Organisme Technique Régional des Ponts et Chaussées*) implanté à Grand-Quevilly, qui comporte un laboratoire régional, un atelier de prototypes, un centre d'expérimentation Routière, un secteur Informatique, un Bureau régional de la circulation, ainsi qu'un parc automobile.

Deux jours après la décision ministérielle, le jeudi 16 février, R. Coquand vient présider un dîner-débat organisé par l'Association des Ingénieurs Civils, à la Halle aux Toiles, à Rouen, en présence du Préfet. Le Directeur des Routes peut prendre directement la mesure de l'impopularité de la décision, de l'indignation et de la détermination des intéressés. Malgré l'heure tardive, il est accueilli à 20 heures par une bruyante manifestation de plus de 100 agents, ouvriers, administratifs, techniciens et ingénieurs de l'O.T.R. munis de banderoles: "Nos 14%!... Nos Salaires!... Maintien des droits acquis!... Abus de confiance!... Nous voulons un Statut National!... Respectez votre signature!..."

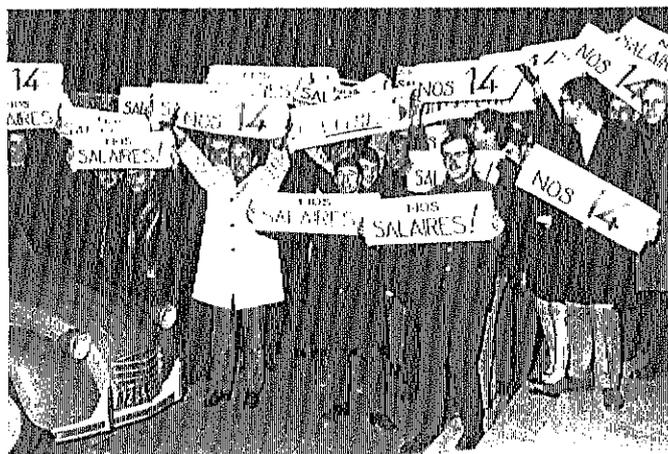
A l'entrée de la salle, un Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées d'un département voisin, venu participer au banquet, salue le Direc-

teur des Routes: "C'est votre fête, ce soir!"

Depuis, cette mémorable soirée est connue sous le nom de "la fête à Coquand". Pendant plus d'une heure, les revendications vigoureusement reprises en chœur retentissent sous les fenêtres du banquet.

À l'issue de la manifestation, Robert Privat, secrétaire de la Section CGT de l'O.T.R., en présence de Bernard Isaac, Secrétaire Général de l'UD-CGT et d'un représentant de la CFDT, donne lecture d'une motion CGT-CFDT et souligne la réussite de la soirée qui constitue un sérieux avertissement des personnels fermement décidés à défendre leurs droits et à en conquérir de nouveaux.

Dans les jours et les mois qui suivent, la vigueur et l'ampleur de la protestation émanant de tous les laboratoires et O.T.R. ne se relâchent pas. Cette ténacité impose enfin au Ministre de l'Équipement, la réinstauration en septembre 1967, d'une nouvelle forme d'indexation des rémunérations: référence à l'évo-



Pour une fête, ce fut une fête très réussie!

lution constatée des salaires réels dans l'Industrie Chimique. Cette victoire non-négligeable garantit pendant plusieurs années une évolution appréciable des rémunérations des personnels non titulaires des laboratoires et O.T.R., transformés plus tard en C.E.T.E. (Centres d'Études Techniques de l'Équipement).

La "fête à Coquand" et l'intense expression revendicative unitaire, au cours de cette année 1967, impulsée par une puissante Section CGT, préparent tout naturellement une participation très active des personnels de ces services de l'État à la grande grève de Mai-Juin 1968, avec de remarquables résultats pour les salaires, les carrières, les conditions de travail, les retraites, les droits syndicaux, etc.

Actualité:

## Sur la réduction du temps de travail

*A l'issue de la conférence pour l'emploi, les salaires et le temps de travail, le gouvernement, par la voix de son premier ministre, Lionel Jospin, a annoncé qu'une "loi d'orientation et d'incitation" pour la réduction du temps de travail à 35 heures au 1er janvier 2000 pour les entreprises de plus de 10 salariés, allait être déposée à l'Assemblée Nationale d'ici la fin de l'année. Les 35 heures devraient être mis en place sans réduction de salaire.*

*C'est ce que demandait la CGT, en y adjoignant la nécessité de complémentarité avec l'augmentation des salaires, la relance industrielle, et le développement des services publics. Cette décision attendue est, selon la CGT, "une source de confiance pour agir vite".*

*Pour insuffisantes qu'elles soient, certes, les mesures annoncées irritent le patronat français qui se raidit et travaille à un plan de bataille contre la réduction du temps de travail. Les "tueurs" vont-ils remplacer les "négociateurs"?*

*Nous sommes bien toujours dans une bataille qui a traversé ce siècle de part en part, la bataille du temps pour obtenir le repos hebdomadaire, puis les 8 heures, puis les 40 heures, puis les 39 heures.*

*Depuis le début, le temps de vivre, il aura fallu l'arracher heure par heure.*

Avec la révolution industrielle, au siècle dernier, le patronat introduit des "durées du travail" très élevées (12 à 15 heures par jour) et conjointement une discipline de travail toujours plus contraignante en tirant le maximum de la "force de travail" (la capacité physique de

l'ouvrier et son savoir-faire) conduisant à sa destruction prématurée.

Durant cette période, le "temps libre" pour les salariés se limitait à un temps de repos réservé au sommeil (récupération de la force de travail).

La baisse de la "durée du travail" est donc devenue un besoin social, né de cette exploitation, inséparable des évolutions économiques et du progrès des technologies.

L'exigence d'une réduction de la durée du travail ne va pas se développer spontanément, ni facilement, et encore moins de façon linéaire.

Ce sont, en toutes circonstances, les luttes sociales et politiques qui vont enfoncer des brèches malgré les oppositions du patronat et des gouvernements.

Le prétexte, hier comme aujourd'hui, ne varie pas... Il s'agit de tenir compte des "évolutions technologiques", de la "concurrence internationale" et des "exigences du marché"... tout cela, bien sûr au nom de la modernité.

### *Des étapes historiques significatives*

Les premières revendications concernent le travail des enfants. Depuis le début du 19ème siècle, les employeurs n'hésitaient pas à utiliser les enfants du milieu ouvrier.

Sous la pression des grèves parisiennes et des mineurs, une première loi (22 mars 1841) "limite à huit heures par jours le travail des enfants de huit à douze ans".

Il faudra lutter encore trente ans pour que la loi du 9 mars 1874 interdise "l'emploi des enfants de moins de 13 ans, et limite à 12 heures la journée de travail de ceux qui dépassent cet âge"...

Près de 20 années plus tard, une nouvelle loi (novembre 1892) impose "la limitation du travail à 10 heures pour les femmes et les jeunes de 18 ans". Cette même loi "fixe à 12 heures la limite de travail journalier pour les hommes".

Ce n'est qu'en 1906 que la loi sur le repos dominical (24 heures) sera votée. En résumé, plus de 60 ans de luttes opiniâtres pour imposer l'arrêt de l'exploitation des enfants et l'ins-

tauration du repos du dimanche.

### ***La journée de huit heures***

La lutte pour plus de "*temps libre*" ne faiblit pas. La revendication des huit heures apparaît dès 1864, à l'appel de la "*lère internationale*".

Mais c'est au "*congrès ouvrier socialiste*" de Paris en 1889, qu'est lancé un "*appel aux travailleurs de tout les pays*"... à faire du 1er mai une journée internationale et fixe l'objectif de réduire légalement la journée de travail à 8 heures.

La jeune Confédération Générale du Travail va lancer, à son congrès de Bourges en 1904, un mot d'ordre volontariste: "*à partir du 1er mai 1906, nous ne travaillerons que 8 heures par jour*".

Ce n'est que le 23 avril 1919, dans un contexte très particulier, marqué par la fin du 1er conflit mondial et l'arrivée sur le marché du travail d'une multitude de soldats démobilisés, marqué aussi par l'explosion du nombre de syndicats et la multiplication de conflits sociaux dès avant la fin de la guerre, marqué enfin par la révolution d'octobre en Russie, que la loi des 8 heures est votée.

Le pouvoir avoue qu'il s'agit "*d'une mesure préventive*" à la veille du 1er mai. Celle-ci comporte une clause qui permet de maintenir le niveau de salaire, malgré une réduction de la durée du travail de 2 à 4 heures (à la sortie de la guerre, la durée du travail pouvait aller de 10 à 12 heures par jours).

C'est en quelque sorte, la première "*loi cadre*" pour une réduction du temps de travail sans perte de salaire, qui va donner lieu à une bataille acharnée pour son application, et à une résistance tout aussi acharnée du patronat.

### ***La semaine de 40 heures***

Au cours des années 30, la revendication concernant la durée du travail va se concentrer sur la durée hebdomadaire. La crise de 1929 qui déferle sur la France, secrète un chômage massif. A cause de la scission syndicale, les semaines de 50 à 60 heures sont monnaies courantes.

Réunifié en 1936, le mouvement syndical réclame les 40 heures. La "*réduction du temps de*

*travail*" figure au programme du Front Populaire qui emporte les élections législatives.

Sous la pression des grèves, et avec le rôle actif du gouvernement, les lois sur les "*40 heures hebdomadaires*" et sur les "*congés payés*" sont votées les 20 et 21 juin. Mais à la veille de la guerre, les 40 heures sont abolies.

Le gouvernement de la Libération proclame son attachement à la semaine de 40 heures, mais la durée du travail dépassera ce chiffre pendant de longues années encore.

En 1956, la troisième semaine de congés payés devient obligatoire, et c'est la mouvement de mai 1968 qui permet d'arracher la quatrième semaine.

En 1981, alors que de nombreuses lutte ont marqué la décennie précédente, avec l'apparition de la revendication de 35 heures, la durée hebdomadaire de travail est portée à 39 heures sans diminution de salaire.

### ***Pour de nouvelles avancées***

Cependant à partir de 1975, date marquante du développement de la crise, de profonds changements sont opérés: le "*travail à temps partiel*", fait son apparition, dans le même temps où monte le "*travail intérimaire*". Le patronat lance le thème de la flexibilité, et obtient au début des années 90 le vote d'une "*loi quinquennale*" qui introduit l'annualisation du temps de travail.

Toutes ces formules visent à s'opposer à une réelle diminution du temps de travail, au moment où se développent de substantiels profits dus à la productivité et à l'essor prodigieux des progrès technologiques.

C'est la stratégie de la répartition de la misère sociale et la culpabilisation de ceux qui disposent d'un emploi stable.

Dans ce contexte, l'annonce d'une loi d'orientation pour les 35 heures sans perte de salaire fait événement. L'attente des salariés, des jeunes, des précaires, des chômeurs, est telle qu'elle a contribué à bousculer la donne.

Une perspective est ouverte, dans la grande tradition de la solidarité humaine tracée par nos aînés.

Aux salariés d'aujourd'hui d'écrire cette nouvelle page d'histoire.

