



HAL
open science

“ Ramassages et balayures ” : un conflit révélateur des acteurs de la vie portuaire (Le Havre 1856-1857)

John Barzman

► To cite this version:

John Barzman. “ Ramassages et balayures ” : un conflit révélateur des acteurs de la vie portuaire (Le Havre 1856-1857). Pierre Guillaume. La vie littorale. Actes du 124e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, “ Milieu littoral et estuaires ”, Nantes, 1999., 124, Editions du CTHS, pp.213-244, 2002, Actes du Congrès national des sociétés savantes, 2-7355-0495-6. hal-04169135

HAL Id: hal-04169135

<https://hal.science/hal-04169135v1>

Submitted on 10 Sep 2023

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.

« Ramassages et balayures » : un conflit révélateur des acteurs de la vie portuaire (Le Havre 1856-1857)

John Barzman

Citer ce document / Cite this document :

Barzman John. « Ramassages et balayures » : un conflit révélateur des acteurs de la vie portuaire (Le Havre 1856-1857). In: La vie littorale. Actes du 124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, « Milieu littoral et estuaires », Nantes, 1999. Paris : Editions du CTHS, 2002. pp. 213-224. (Actes du Congrès national des sociétés savantes, 124);

https://www.persee.fr/doc/acths_0000-0001_2002_act_124_11_5981

Fichier pdf généré le 09/03/2022

« *Ramassages et balayures* » : un conflit révélateur des acteurs de la vie portuaire (Le Havre 1856-1857)

John Barzman

Quels étaient les principaux acteurs de la vie économique dans un port d'estuaire au milieu du XIX^e siècle? Nous avons choisi d'aborder cette question à travers un conflit révélateur qui s'est déroulé au Havre, port commercial alors en pleine expansion. En effet, la mise en route de la Compagnie du dock-entrepôt du Havre, le 1^{er} janvier 1856, entraîna plusieurs litiges entre la direction et de nombreux intérêts économiques. Les contestations publiques firent l'objet de correspondances, de rapports internes et d'articles de presse, et nous fournissent un observatoire qui permet de mieux discerner les contours des intérêts en présence.¹ Après une brève description du bâtiment de la Compagnie, nous examinerons la nouvelle organisation du travail mise en place et le déroulement du conflit en mettant en évidence tour à tour les différents groupements concernés.²

-
1. Quatre cartons des Archives nationales (F12 6387 à 6390 : Commerce. Le Dock Entrepôt du Havre) contiennent l'essentiel de ces documents. Signalons en particulier les rapports du Commissaire au Commerce auprès de la Compagnie du Dock-Entrepôt, et ceux du Directeur du Service des Douanes. Nous les avons complétés par des sondages dans la série des dossiers de la Marine (Mar DD2 Travaux maritimes), des Archives départementales de la Seine maritime (ADSM) et des Archives municipales de la ville du Havre(AMH).
 2. Pour l'histoire du port avant et après cet incident, voir BARZMAN John, « Les dockers du Havre, de la brouette au portique (XIX^e-XX^e siècles) », manuscrit d'habilitation, Université de Paris I-Panthéon-Sorbonne, 2000; et un résumé dans BARZMAN John, « Le Havre 1790-1970 », dans Davies Sam, Davis Colin, de Vries David, Voss Lex Heerma van, Hesselink Lidewij, Weinbauer, Klaus (sld), *Dock Workers, International Explorations in Comparative Labor History, 1790-1970*, Manchester : Ashgate, 2000.

Le bâtiment de la Compagnie du Dock-Entrepôt

L'édifice de la Compagnie du Dock-Entrepôt du Havre a été conçu par des ingénieurs des Ponts et Chaussées sur le modèle du Dock de Saint-Katherine de Londres, terminé en 1828.³ Mais avant que les travaux puissent commencer, il fallait que la localisation du bassin sur la rive duquel serait édifié l'entrepôt, soit connue. Or, la question fit l'objet de grands débats car l'enjeu était important. En effet, la Ville du Havre et la Chambre de commerce s'étaient résolus à creuser une nouvelle extension du port dans l'estuaire, hors-les-murs de l'ancien Havre, dans la direction du nord-est, sur le territoire de la commune de Gravelle. Mais le site exact du nouveau bassin, qui prit le nom de Vauban, restait à déterminer : jouxterait-il les terrains de la Société du chemin de fer de Rouen au Havre, contrôlé notamment par le financier parisien Mallet, ou ceux des divers groupements d'armateurs, négociants et propriétaires immobiliers havrais qui spéculaient sur le site futur de ce nœud ferroviaire, routier et maritime, ou encore ceux de Joseph Périer et consorts, autre financier parisien, plus au sud ? Ce n'est que lorsque le tracé définitif du chemin de fer et du bassin fut fixé, que Périer fut assuré de l'accessibilité de ses terrains aux navires, et donc de leur valeur, et entreprit d'accélérer la construction de l'entrepôt au bord du dock ou « dock-entrepôt ».

Des propositions en faveur de la construction d'un grand magasin au cœur du port avaient été formulées dès le début de la Restauration, mais les résistances réussirent pendant longtemps à les écarter, à les retarder ou à en réduire les dimensions.⁴ C'est ainsi que la première tranche ne put être engagée par la Société anonyme des terrains du Bassin Vauban, dirigée par Joseph Périer, à partir des années 1830, qu'à la condition expresse qu'il louât le bâtiment à la ville du Havre, qui en fit une succursale de l'Entrepôt réel. Une loi du 5 août 1844 autorisa les sociétés privées à édifier des magasins de grande dimension et à se

3. On trouve plusieurs comparaisons avec les docks de l'Angleterre dans les divers projets soumis, notamment celui de P.-F. FRISSARD, ingénieur en chef du port du Havre, *Premier mémoire sur les divers projets relatifs à l'extension de la ville et du port du Havre*, Le Havre : Imprimerie du commerce Alph. Lemale, 1834, et *Deuxième mémoire relatif aux projets d'extension du port du Havre*, Le Havre : Imprimerie du commerce Alph. Lemale, 1836. Il y examine des études antérieures de L. Ladvocat, A. Le Berrier et Eugène Fléchat, ainsi qu'un rapport de voyage du Baron Charles DUPIN, *Voyage dans la Grande Bretagne. Force commerciale, tome 2, cotes et ports*, s. l., s. d. (1820?). Voir AN Mar DD-838 Marine. Travaux maritimes. Le Havre. Projets divers 1825-1849.

4. Voir par exemple Victor DÉGENETAIS, *Mémoire sur l'enquête pour l'extension du port de la ville du Havre*, 1838, p. 37.

porter acquéreur des concessions jusqu'alors détenues par Marseille, Le Havre et Bordeaux.⁵ C'est à partir de cette date que les travaux de construction s'accéléchèrent et que s'esquissa le grand entrepôt bords-à-quai où cent-cinquante quatre ans plus tard devait s'installer le nouveau musée, l'Espace maritime et portuaire des Docks Vauban.

Enfin, pour être pleinement rentable, la compagnie propriétaire devait s'assurer que le bâtiment conserverait le monopole de la réception des navires soumis aux formalités de la douane, c'est-à-dire des navires dont plus de la moitié des marchandises provenaient de l'étranger. Or c'était à la ville du Havre que l'État avait concédé ce monopole, sous le nom d'Entrepôt réel. La ville avait désigné plusieurs édifices comme Entrepôt réel et succursales de l'Entrepôt réel, au grand déplaisir de la douane qui se plaignait de ce que cette disposition lui imposât une multiplicité de contrôles. Par contre, le système convenait à plusieurs grands négociants de la place dont les magasins avaient été désignés succursales de l'Entrepôt réel. Dans un premier temps, la ville accepta de louer le nouveau bâtiment sur la rive sud du bassin Vauban, dit « magasin Périer », pour y loger une autre succursale de l'entrepôt réel. Puis, des négociations s'engagèrent entre Périer et la Ville du Havre pour la rétrocession de l'Entrepôt réel à une Compagnie privée, sous réserve que celle-ci s'engage à assurer un service public. La Chambre de Commerce du Havre et la Ville voulurent imposer un cahier de charges particulièrement contraignant, qui empêcherait cette future Compagnie du Dock-Entrepôt de prélever des droits excessifs sur les marchandises et les navires obligés de transiter par ses installations, redevances qui, dans la pensée économique des négociants havrais de l'époque, avaient jusqu'alors été leur apanage, et qui seraient désormais soustraites de leurs revenus. Les négociations furent difficiles, et aboutirent finalement à un « contrat au seing privé » entre le maire du Havre, Jules Ancel, et la Société anonyme des terrains et entrepôts du bassin Vauban, de Périer, signé les 13 et 14 novembre 1854. Au cours des deux années suivantes, les négociateurs apportèrent plusieurs modifications au cahier de charges, mécontentant suffisamment le Conseil municipal et la Chambre de Commerce pour que le maire, Jules Ancel, fût forcé de démissionner le 7 juillet 1855.

5. Voir AN F12 6388 Commerce. Dock-Entrepôt du Havre. Voir aussi : BARZMAN John, « Les relations entre les pouvoirs publics et les dockers au Havre, XIX^e-XX^e siècle », dans DOMENICHINO Jean, GUILLON Jean-Marie et MENCHERINI Robert (sld), *Dockers, de la Méditerranée à la mer du Nord, des quais et des hommes dans l'Histoire*, Aix-en-Provence : Edisud, 1999, p. 155-170.

Néanmoins, la Compagnie du Dock-Entrepôt du Havre avait obtenu la concession et put remplacer la ville comme exploitant effectif de l'établissement à compter du 1^{er} janvier 1856.

La gestion de la Compagnie du Dock-Entrepôt

La Compagnie comptait réaliser des économies importantes sur les coûts de la manutention artisanale non par l'utilisation de machines à vapeur, mais par une organisation spatiale des opérations plus rationnelle et par la multiplication des appareils de levage mus par l'énergie humaine, et dans quelques cas, par l'énergie animale. Les calculs des ingénieurs montrent qu'ils espéraient diminuer les frais de surveillance en éliminant les sites multiples, simplifier les procédures administratives en réduisant le nombre d'intermédiaires entre le capitaine et le destinataire, diminuer le nombre des ouvriers occupés à la manutention, limiter les dégâts causés à la marchandise par les intempéries lors de stationnement prolongé sur les quais, et, *last but not least*, empêcher les nombreux vols que l'accessibilité des navires et des quais au public rendaient possibles. Ainsi le directeur des douanes pouvait écrire en octobre 1856 :

« Évidemment, quand ce désordre, cette confusion auront cessé, quand à la compagnie seule appartiendra la direction des travaux, ils nécessiteront l'emploi d'un moindre nombre d'ouvriers. On a, du reste, dans les manipulations qui s'exécutent au Havre même, pour le compte de l'Administration, au magasin des tabacs, l'exemple de ce que peut produire cette unité de direction. Jusqu'en 1850, le conditionnement des colis à l'entrée en magasin était fait d'après le tarif de la place, par les tonneliers des fournisseurs. Une adjudication la réserva à une seule compagnie de tonneliers, et l'économie fut de 30 %. De même, les opérations d'arrimage, de pesage, de désarrimage coûtent, dans le magasin des tabacs, beaucoup moins que dans les établissements du commerce. Il en est pour lesquelles la différence irait jusqu'à 50 %... »⁶

6. AN F12 6390 Commerce. Correspondance concernant l'arrêté du 3 décembre 1856 approuvant le règlement et tarif jusqu'au 1^{er} janvier 1859. Extrait d'un rapport du directeur des douanes du Havre, 26 octobre 1856. Ici, les observations du directeur des douanes reprennent la conception de la Compagnie, dont la douane est l'un des principaux soutiens.

Le clôturage de l'enceinte, le contrôle par des gardiens à tous les portails, un service de comptabilité plus performant, l'embauche d'un personnel permanent dévoué à la compagnie et une inspection tatillonne des ouvriers à la sortie du travail constituaient donc des éléments essentiels du système.

C'est pourquoi, à partir du 1^{er} janvier 1856, la Compagnie du dock-entrepôt du Havre recrute à l'année, dirige et salarie une force de travail de plusieurs centaines d'individus. Treize ans plus tard, en février 1869, elle en emploie environ cinq cent.⁷ Ces chiffres concernent essentiellement la catégorie des embrigadés (ou classés), engagés à la semaine, au mois ou à l'année. Une deuxième catégorie, celle des auxiliaires, embauchés au jour le jour selon les besoins, vient gonfler les effectifs de l'entreprise, parfois jusqu'à les doubler. Toutes les parties concernées sont conscientes qu'il s'agit d'une expérience inédite. « Le dock du Havre est le premier établissement de ce genre qui doit être ouvert en France. Une large part est à faire à l'inconnu », écrit le directeur des douanes.⁸ Sa mise en service précède en effet celle du dock de Marseille, plus étudié par les historiens.⁹

La Compagnie recrute dans toutes les corporations d'artisans ouvriers, à tous les niveaux d'expérience, ainsi que chez les journaliers. En partant de ses tarifs et de ses annonces publicitaires, on peut repérer sept services qui font chacun appel à un métier principal.¹⁰ (1) Des *commis* remplissent des cahiers soit « à l'intérieur », au service des bureaux dont relèvent la

7. AN F12 6388 Commerce. Rapport du Commissaire spécial du 5 mars 1869. Les chiffres restent relativement stables puisqu'en 1881, année médiocre, elle en déclare 618 aux enquêteurs de la sous-préfecture (ADSM 2Z 141 Sous-préfecture du Havre. Ville du Havre. Liste des établissements industriels, manufactures, fabriques, usines, chantiers, ateliers occupant des enfant ou des filles mineures [Loi du 19 mai 1874]).

8. AN F12 6390 Correspondance concernant l'arrêté du 3 décembre 1856 approuvant le règlement et tarif jusqu'au 1^{er} janvier 1859. Extrait d'un rapport du directeur des douanes du Havre, 26 octobre 1856.

9. La Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, reçoit la concession en 1854, des statuts en 1859, et le monopole et le règlement définitif en 1864. Voir Elisabeth CLAVERIE, « Les dockers à Marseille de 1864 à 1941. De leur apparition au statut de 1941 », Thèse de doctorat d'histoire, sld G. Chastagnaret, Université de Provence, 1996, p. 26 à 29, et les nombreuses études qui ont porté sur cette question depuis une cinquantaine d'années, notamment Victor NGUYEN, « Crise et vie des portefaix marseillais, 1814-1914 », DES, Lettres et Sciences humaines, Aix-en-Provence, 1961.

10. AN F12 6387 Commerce. Règlement et tarifs du Dock et Entrepôt du Havre, 1873. Il reprend celui de 1854 avec quelques modifications signalées au début. L'annonce de la Compagnie des docks et entrepôts du Havre dans l'Annuaire Micaut 1907 reprend sensiblement les mêmes éléments.

caisse, la comptabilité, les opérations de douane, et le traitement des warrants et des liquidations, soit « à l'extérieur », c'est-à-dire sur les navires, les quais et dans les magasins. Ces commis « du dehors » se nomment classeurs et expéditionnaires. (2) Des *chargeurs et déchargeurs*, successeurs des brouettiers et porteurs, assurent le service principal, celui des manutentions, où ils effectuent l'arrimage, le désarrimage, la mise à quai, sous tente et en entrepôt, ainsi que le lestage, et l'aide au pesage. (3) Des *tonneliers* travaillent à la tonnellerie, (4) des *voiliers* à la voilerie, et (5) des *camionneurs* au service du transport du dock à la gare. (6) Des *gardes-magasins* s'occupent du marquage et de la surveillance des marchandises au « magasinage ». Enfin (7) un service des matériels regroupe divers artisans pour *l'entretien technique* des outils et appareils encore assez simples tels que cordes, mannes, chaînes, plans inclinés, poulies, brouettes, charrettes, bennes, petits wagons, rails, potences, grues à traction humaine ou animale, treuils, engrenages, portails, serrures.

L'agrégation de ces métiers au sein d'un ensemble polyvalent sous la direction d'un administrateur unique marque une rupture profonde avec les us et coutumes de la place et inquiète les ouvriers des corps de métiers traditionnels.¹¹ C'est autour du droit des négociants de composer des équipes d'ouvriers de leur choix, et de les employer à la manutention de leurs marchandises à l'intérieur même du bâtiment que va se dérouler le premier grand conflit en 1856 et 1857. Il oppose les négociants appuyés par les ouvriers du port à la Compagnie des docks. Nous avons étudié ce conflit, qui préfigure une situation similaire à celle qui surgit à Marseille en 1864, par ailleurs.¹² Nous voulons ici nous

11. Pour les métiers traditionnels voir Jacqueline BRIOT, « Les anciens métiers de la manutention portuaire au Havre », *Cahiers Havrais de Recherche Historique*, n° 53, 1994, et Claudine TÉTREL, « Les travailleurs portuaires du Havre 1815-1852 », mémoire de DEA d'histoire sld M. Pigenet, Université de Rouen, 1995.

12. Dans le chapitre 2, « Le modèle de la manufacture », de notre manuscrit, « Les docks du Havre ». On trouvera des réflexions générales sur le système de la Compagnie dans la thèse d'économie d'Arnaud LEMARCHAND, « La structuration des marchés du travail portuaire », thèse de doctorat d'économie sld G. Caire, Université de Paris X Nanterre, 1994, p. 61 à 89, ainsi que des notions sur le contexte de l'époque dans André CORVISIER (avec Jean-Pierre CHALINE, Nadine-Josette CHALINE, Philippe MANNEVILLE, Jean VIDALENC, Henri DUBOIS, François GAY et Jean MEYER), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*. Toulouse : Privat; 1983, et dans Jean LEGOY, *Le Peuple du Havre et son histoire. Volume 1 : Des origines à 1800, Volume 2 : Du négoce à l'industrie 1800-1914. Le cadre de vie, Volume 3 : Du négoce à l'industrie 1800-1914. La vie politique et sociale*, Saint-Étienne-du-Rouvray : EDIP, 1982.

concentrer sur un deuxième litige qui met aux prises les mêmes participants, le conflit autour des ramassages et balayures.

Il se déroule dans un contexte particulier où la reprise du commerce au début des années 1850 a favorisé une légère relance du mouvement revendicatif des corps de métiers de la ville, à peu près en même temps que les pétitions et plaintes des négociants et ouvriers du port contre l'interdiction faite aux équipes constituées d'effectuer des travaux dans l'enceinte de la Compagnie. Face à ce regain du mouvement corporatif, le gouvernement de Napoléon III cherche à démontrer sa préoccupation pour les classes laborieuses et la Compagnie, à se disculper des accusations de discipline excessive. Tous deux veulent apparaître comme les protecteurs des droits des ouvriers contre l'excès de rigueur des négociants havrais. Cette volonté se manifeste notamment par la tentative de revitaliser ou de créer de toutes pièces des fêtes corporatives sous le patronage des autorités publiques et des directeurs de société, et par la création d'un Conseil de prud'hommes du Havre en 1854.

L'affaire des ramassages et balayures découle du droit coutumier des ouvriers du port à garder au moins une fraction de la marchandise qu'ils manutentionnent. Ce droit a été étudié dans de nombreux ports.¹³ En ce qui concerne Le Havre, l'usage local acceptait le grappillage proprement dit, sorte de glanage transposé des champs à la ville, c'est-à-dire la collecte par les pauvres des bouts de coton, grains de café, morceaux de sucre ou de charbon et autres restes tombés sur les vieux quais proches des quartiers habités du port, à condition qu'elle ne prenne pas les proportions d'un trafic important.¹⁴ Il faut y ajouter la marchandise qui, au cours du processus de manutention à bord des navires, est considérée inutilisable par le négociant en raison des avaries ou des manipulations qu'elle a subies, et que celui-ci laisse à ses ouvriers. Ce sont les ramas-

13. Voir le chapitre de Eric NIJHOF sur la criminalité dans DAVIES Sam et al. (sld), *op. cit.* ; et Roger CORNU, « Dockers et manutentionnaires dans la jungle du port », in Michel PIGENET (sld), *Le syndicalisme docker depuis 1945*, Rouen : Publications de l'Université de Rouen no. 232, Cahiers du GRHIS n° 7, 1997, p. 47 : « Il faut encore ajouter un aspect largement utilisé pour construire l'image négative des dockers, les « pertes » de marchandises. Dans les années [19]60, encore, les marchandises sont assurées sur la base de 10 % de pertes constituées des accidents, détériorations et vols. » Cornu signale que ce pourcentage est bien inférieur au rebut de nombre d'entreprises.

14. C'est ce qui ressort de plusieurs procédures judiciaires, par exemple, de l'affaire de la Femme Lecointre, Joseph, née Clémentine Delamare, à qui le Procureur de la République reproche, non pas d'avoir envoyé sa fille de 10 ans glaner du café sur les quais, mais les coups et blessures volontaires qu'elle lui a portés. ADSM 3 U2/1316 Année 1848.

sages. Cet avantage est parfois intégré au calcul des salaires : « Un complément de quelque importance se trouverait, assure-t-on, dans le produit des ramassis de cale, qui sont abandonnés à l'entrepreneur. Peut-être aussi certains ouvriers consentent-ils à une diminution de salaire, dans l'espoir de mettre à profit les facilités que le séjour à bord des navires offre pour les détournements. »¹⁵ Ensuite, après plusieurs autres opérations de manutentions, il reste dans les abris et magasins à terre des produits dont on ne peut identifier le propriétaire : les balayures. « Les négociants du Havre, que font-ils eux-mêmes des balayures provenant de leurs propres magasins dans lesquels les marchandises sont consignées ? Ou ils les vendent à leur profit, ou ils les abandonnent à leurs ouvriers, » observe Périer.¹⁶ Enfin « des vols, des détournements de diverse nature ont lieu à bord des navires et sur les quais. La création du dock les fera cesser, » affirme de façon un peu optimiste le directeur des douanes.¹⁷

Pour lui, la fin de ces ponctions extralégales bénéficie aux négociants, mais la Compagnie du dock ne saurait exiger un paiement pour ce service parce que, au fond, c'est l'État qui en est la source en permettant à la Compagnie d'interdire au public l'accès de l'établissement. Par contre, la clôture du dock fait subir une perte aux ouvriers qui méritent donc une compensation : « S'il existait des manutentions pour lesquelles les abus actuels puissent être considérés comme fournissant aux ouvriers un indispensable supplément de salaire, l'équité voudrait que dans la discussion des nouveaux tarifs, cette circonstance fut prise en considération. »¹⁸

Le débat sur les ramassages et balayures

En 1856, la Compagnie annonce qu'elle distinguera les ramassages des balayures, et qu'elle compensera l'élimination de l'ancien usage par des mesures particulières pour les balayures. « L'article 11 de la 2^e partie du règlement stipule que les marchandises provenant des sondages, débourrages

15. AN F12 6390 Commerce. Correspondance concernant l'arrêté du 3 décembre 1856. Rapport du directeur des douanes du 26 octobre 1856.

16. Joseph Périer et Charles Le Lasseur, lettre du 30 juillet 1856. AN F12 6390.

17. AN F12 6390 Commerce. Correspondance concernant l'arrêté du 3 décembre 1856. Rapport du directeur des douanes du 26 octobre 1856.

18. *Idem*.

et ramassages, celles échappées des colis et qui n'auront pu y être réintégrées seront remises au commerce en même temps que les échantillons. Le produit des balayures sera l'objet d'un compte spécial destiné à alimenter une caisse de fonds de réserve pour les ouvriers du dock. »¹⁹ On apprend plus loin que ce fonds de réserve doit servir à secourir les ouvriers. La Compagnie s'oppose donc à ce que les ouvriers se répartissent directement entre eux le produit des balayures, en parts « de 100 à 200 francs, quelques autres [de] 300 et même 400 francs. » Elle préfère « augmenter de plus de quatre mille francs » le traitement de ses employés plutôt que de leur reconnaître ce droit.

La Chambre de commerce répond que c'est le bureau de bienfaisance de la Ville du Havre et non un vague fonds de réserve de la Compagnie qui doit recevoir le produit de la vente des balayures, et qu'il est trop facile, à l'abri des regards du négociant, de son commis et de l'équipe en qui il a confiance, de transformer des ramassages, dont le propriétaire est identifiable, en balayures.

Justement, Frédéric de Coninck est victime d'une telle dérive en juin 1857, et s'en plaint à M. Lamoisse, le commissaire du commerce auprès de la Compagnie du dock entrepôt du Havre. Pendant le déchargement du navire français Valentine commandé par le capitaine Thomas, venant de Colombo, un fût de café a été défoncé dans la cale et son contenu transféré dans un sac par les tonneliers. Le lot a été vendu dans la tente publique le 28 juin, sans ce sac. Dix jours après, la douane prévient la maison de Coninck qu'un sac a été retrouvé « mêlé aux sacs de balayures de café, replacé derrière des morceaux de bois ». De Coninck apprend alors qu'il pèse 28 kg de moins que le contenu déclaré du fût. « C'est donc cette différence que l'on cherchait à soustraire à notre attention; ce qui est assez démontré par la place où la douane a découvert le sac. »²⁰

En même temps, la Chambre de commerce s'interroge sur l'utilisation du fonds de réserve provenant des balayures. « La Compagnie proteste contre la pensée qu'elle ne voudrait pas appliquer le produit des balayures à secourir les ouvriers blessés, et à leur faire tous les soins désirables. »²¹ Malgré ces dénégations, on note que plus d'un an après le démarrage de sa gestion, la Compagnie n'a toujours pas fixé le mode de gestion

19. Joseph Périer et Charles Le Lasseur, lettre du 30 juillet 1856. AN F12 6390. Ce problème est traité dans l'article 30, Ramassages et balayures, des règlements ultérieurs.

20. AN F12 6388. Lettre de Frédéric de Coninck à M. Lamoisse du 14 juillet 1857. Le sac de café est marqué South Peacock NC n° 11.

21. AN F12 6388. Lettre du Ministère du commerce à M. Lamoisse.

du fonds. En juin 1857, plusieurs accidents graves se produisent au dock et M. Lamoisse demande à vérifier combien d'argent a été effectivement dépensé pour les soins et secours. On apprend ainsi que vingt et un ouvriers, dont onze auxiliaires, ont été blessés ou sont tombés malades dans la première année, et que tous ont reçu les mêmes soins et secours.

Mais la correspondance révèle aussi que le Ministre a jugé bon d'envoyer à la Compagnie une copie des « Statuts de la société de secours mutuels entre les ouvriers des ateliers d'Oullins, fondée le 15 décembre 1856 » (dans les chemins de fer), un résumé du modèle de société utilisé dans le service des douanes, ainsi qu'un projet de règlement de la caisse de secours à créer, rédigé par le Ministère. Il prévoit la formation d'un comité de dix membres, dont trois chefs d'équipe et trois ouvriers mariés, qui désignerait à son tour deux délégués ouvriers. Enfin une lettre du 12 août 1857 invite la Compagnie à voir M. Chevalier, sous-chef au secrétariat du Ministère de l'Intérieur, chargé du service des caisses de secours mutuels entre ouvriers.²² On voit que l'initiative de la recherche de formes de conciliation et de canalisation de la revendication ouvrière, à condition qu'elle soit strictement économique, vient de l'État.

Les acteurs en présence

Que nous révèle cette affaire ? Elle montre d'abord une opposition durable entre le négoce havrais, représenté par la Chambre de Commerce, et la finance basée à Paris, représentée par la Compagnie du dock entrepôt de Joseph Périer. Il s'agit en fait d'un épisode d'une longue guerre qui oppose les intérêts d'origine havraise aux capitaux non-havrais attirés par l'essor de la place. Cependant, il faut nuancer la notion de négoce havrais et de capitaux non-havrais. En effet, on note une certaine concurrence entre plusieurs capitaux non-havrais, notamment la Compagnie du chemin de fer de Rouen au Havre, de Mallet et consorts, et celle du dock entrepôt de Périer et consorts, chacun essayant de s'attirer les faveurs du gouvernement, de la ville, et de quelques alliés parmi les négociants du Havre. Ainsi, Joseph Périer associe à la direction de son établissement de l'estuaire de la Seine des négociants havrais comme Raoul-Duval et Pouyer-Quertier. De même

22. J. LEGOY, III, p. 144, cite une « Société de secours mutuels des employés de la C^{ie} des docks » qui apparaît en 1872, environ pour deux ans. Faut-il la distinguer de la caisse de secours mutuels voulue par le gouvernement, et du fonds de réserve annoncé par la compagnie en 1857?

dans le camp de la Chambre de commerce, tous les intérêts ne sont pas strictement havrais. Ainsi, certains capitaines de navire attachés à d'autres ports français ou étrangers soutiennent les négociants havrais avec lesquels ils ont l'habitude de traiter.

En second lieu, l'incident nous montre une alliance forte entre les ouvriers d'origine artisanale du port, emmenant derrière eux les journaliers qui participent habituellement à leurs équipes, et les négociants havrais. Les ouvriers dits du commerce protestent contre l'interdiction qui leur est faite d'exercer dans l'enceinte de la Compagnie et réclament le maintien des privilèges locaux traditionnels, notamment celui de s'approprier les balayures. Ils sont soutenus dans ce domaine par les négociants de la place. Mais la Compagnie commence à mettre en pratique une politique de fidélisation de sa main-d'œuvre par l'octroi à ses salariés d'avantages matériels dont elle contrôle strictement le montant et les bénéficiaires : c'est le système de la caisse d'indemnités pour blessures alimentée par le produit des balayures. Tout comme la mensualisation de ses salariés et la création d'une cérémonie de la Saint-Bonaventure, fête des ouvriers de la Compagnie des docks, célébrée fin juillet ou début août sous le haut patronage de son directeur, il vise à attacher les ouvriers à la Compagnie. Ainsi perçoit-on un commencement de divergence des intérêts des ouvriers journaliers du port, traditionnellement alliés au patronat havrais, de ceux des salariés de la Compagnie du dock.

Enfin, l'incident nous montre plusieurs organes de l'État à l'action dans la vie portuaire. Le Service des douanes soutient la centralisation des opérations sous l'égide de la Compagnie du dock entrepôt, mais estime que les ouvriers du port ont droit à une compensation. Cette politique semble jouir également du soutien du Ministère de l'Intérieur, ou du moins du service du Ministère de l'Intérieur chargé de l'encouragement à la création de caisses de secours mutuels. Le Service des Ponts et Chaussées défend la capacité de la Compagnie du dock entrepôt à assurer sa rentabilité. Le Ministère du Commerce adopte un positionnement dans lequel, garant de la bonne marche de l'établissement, il se doit de contribuer à la solution des problèmes qui surgissent, comme celui des ramassages et balayures.

Au niveau local, la municipalité se range plutôt du côté des négociants havrais et des ouvriers d'origine artisanale. C'est ainsi que la Chambre de Commerce réclame que le produit de la vente des balayures de la Compagnie du dock soit versé à la caisse municipale qui assiste tous les pauvres de la ville. Néanmoins, la municipalité profite du fonction-

nement de la Compagnie du dock, puisqu'elle en tire d'importants revenus. C'est ce qui explique qu'elle ait acceptée la rétrocession de la concession à la Compagnie et qu'elle n'agisse pas avec plus de vigueur contre celle-ci.

On retrouve ainsi dans le microcosme de l'affaire des ramassages et balayures les profils particuliers de chacun des principaux acteurs du port dans toute leur complexité.