



## BULLETIN N° 47

### LES OUVRIERS CHARBONNIERS AU HAVRE

Dès 1501 est créé au Havre un office de « mesureur de charbon de terre ». Ce charbon qui arrive d'Angleterre est utilisé pour cuire des briques, des poteries et les faïences fabriquées dans la région havraise et à Rouen.

Le charbon transporté dans la cale des bateaux est remonté sur le quai à l'aide de barils d'une contenance de 70kg que le journalier porte sur son dos. En 1783, il y a 18 porteurs travaillant sous les ordres d'un maître-porteur.

Au XIX<sup>ème</sup> siècle, les demandes en charbon deviennent de plus en plus importantes à cause des besoins des ménages pour la cuisine et le chauffage ainsi que pour l'industrie qui se développe.

Les bateaux anglais accostent quai Colbert qui est « le quai au charbon ».

Vers 1870, les hommes qui sont dans la cale remplissent des mannes en osier ou en bois d'une contenance de 100 kg environ, lesquelles attachées à un filin, sont hissées à bras au-dessus du pont jusqu'à un mât muni d'une poulie. Le balancement de la charge suffit à la faire passer du bateau au quai.

Après 1870, la demande en charbon s'intensifie car certains des grands transatlantiques en consomment jusqu'à 400 tonnes par jour. « La Provence », par exemple, emporte 3.400 tonnes pour faire un voyage. 800 à 1000 charbonniers sont affectés à ce travail.

Le système de déchargement au moyen de la poulie qui a causé de nombreux accidents est abandonné.

Les ouvriers-charbonniers dont les mannes sont remplies dans la cale, remontent sur le pont par une échelle et quittent le bateau en marchant sur une planche qui sert de passerelle entre le bateau et le quai. Des banneaux tirés par des chevaux vont porter le charbon vers le navire en partance. En raison de l'énorme quantité de charbon à charger, ce travail dure parfois plusieurs jours.

Dès 1904, la Compagnie Générale Transatlantique met en service une grue munie d'une benne-crapaud qui permet de raccourcir le délai de déchargement-chargement mais dont l'effet immédiat est la diminution du nombre de charbonniers.

En 1910, un engin appelé « Tancarville », sorte d'aspirateur installé bord à bord avec le transatlantique, fait passer directement le charbon d'une péniche dans la soute du navire.

La colère des charbonniers est à son comble. Ils forment un syndicat dont Jules Durand devient le secrétaire. Leurs revendications sont : réduction du temps de travail, augmentation du salaire, installation de douches à proximité afin de pouvoir se nettoyer en fin de journée.

La Compagnie Générale Transatlantique refuse ces revendications et le 18 août 1910, c'est la grève.

C'est le processus qui aboutira à la célèbre « affaire Jules Durand ».