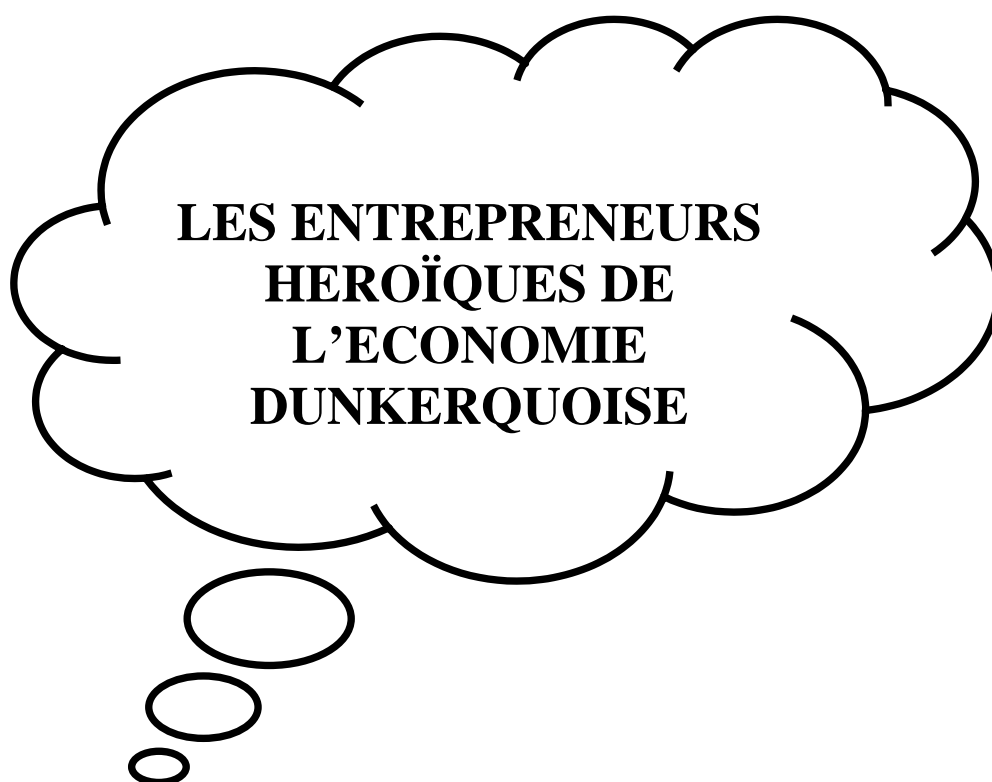


DOCUMENTS DE TRAVAIL

N°99

Avril 2005



**LES ENTREPRENEURS
HEROÏQUES DE
L'ECONOMIE
DUNKERQUOISE**

Nathalie MUDARD-FRANSEN

LES ENTREPRENEURS HEROÏQUES DE L'ECONOMIE DUNKERQUOISE

HEROIC ENTREPRENEURS OF THE DUNKIRK'S ECONOMY

Nathalie MUDARD-FRANSSEN

RESUME : La création d'entreprises diffère selon les territoires et l'histoire du milieu. Notre objectif est de relier l'histoire du milieu avec l'histoire de ses acteurs (l'entrepreneur). Dunkerque deviendra au cours du 19^e siècle le troisième port de France. De plus, à partir de cette période, l'entrepreneur n'est plus considéré comme un charlatan ou prétendu comme tel mais comme une sorte de bienfaiteur de l'humanité. Mais qui sont ces «faisers de projets», ces entrepreneurs ? Comment le deviennent-ils ? Quelles sont leurs caractéristiques ? L'étude historique est fondée ici sur le concept de capital social des entrepreneurs.

ABSTRACT : Entrepreneurship differs according to the territories and their history. Our aim is to link the history of the studied area with its actors (the entrepreneur). During the 19th century, Dunkirk has become the third French port. Since this period, the entrepreneur has no more been considered as a «charlatan» but as a man with a function of social usefulness. But who are these entrepreneurs ? How do they start their business ? What are their characteristics ? The historical analysis is combined in this paper with the concept of the social capital of entrepreneurs.

LES ENTREPRENEURS HÉROÏQUES DE L'ÉCONOMIE DUNKERQUOISE :

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	4
1. LE CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE DE L'ECONOMIE DUNKERQUOISE	5
1.1. La complexification des infrastructures	5
1.1.1. Le chemin de fer	5
1.1.2. Le port	6
1.2. Aspects du système productif local	7
1.2.1. La pêche à Dunkerque	7
1.2.2. Les industries agroalimentaires	10
1.2.2.1. L'industrie de la bière	10
1.2.2.2. L'industrie de l'huile	12
1.2.3. Les industries du textile	14
1.2.4. Les industries métallurgiques, construction et réparations navales	17
2. TROIS GRANDS TYPES D'ENTREPRENEURS À DUNKERQUE	18
2.1. Les entrepreneurs autochtones	18
2.1.1. Joseph Pierre Vancauwengergh-Lemaire : armateur à Islande	18
2.1.2. Joseph Ziegler : les Chantiers et ateliers Ziegler, construction et réparation navale	19
2.1.3. Rémi Gantois : brasserie Gantois	20
2.2. L'entrepreneur national	21
2.2.1. Georges Lesieur : huilerie Lesieur	21
2.3. L'entrepreneur étranger	25
2.3.1. David Dickson : la filature Dickson	25
CONCLUSION : CAPITAL SOCIAL ET FACTEURS DE REUSSITE	29
Annexe	32
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	33

INTRODUCTION

L'entrepreneur des premiers âges des sociétés industrielles peut être qualifié d'héroïque. On se rend compte qu'il correspond au portrait de l'entrepreneur de Richard Cantillon, Jean-Baptiste Say et Joseph Schumpeter. L'entrepreneur héroïque joue un rôle moteur dans le développement économique : outre la prise de risque, ce dernier innove et il est à l'origine du progrès économique et technologique. Les entrepreneurs héroïques sont à l'initiative de toutes les grandes activités industrielles et de services sur lesquelles a été développé le marché jusqu'au début du 20^e siècle. Au début de l'industrialisation, l'entrepreneur a donc façonné le système industriel. Intermédiaire entre le savant qui produit la connaissance et l'ouvrier qui l'applique à l'industrie, selon l'analyse de J.-B. Say. C'est ainsi que l'entrepreneur crée son entreprise, en s'appropriant des inventions, alors que les besoins sont en pleine expansion. Les choses se déroulent ainsi dans le domaine du textile à Dunkerque, par l'action entrepreneuriale de l'industriel de David Dickson. Encore faut-il que l'entrepreneur rencontre une demande solvable pour tirer parti de sa découverte pour un succès entrepreneurial.

Acteur de l'économie, l'entrepreneur agit prend des décisions, en fonction d'un ensemble de contraintes et de ressources qu'il mobilise dans un milieu. Le contexte économique et social joue un rôle important car il distingue les innovations qui vont émerger, qui constituent des opportunités d'investissements, de celles qui vont échouer. La création d'entreprises diffère selon les territoires et l'histoire du milieu. Notre objectif est de relier l'histoire du milieu avec l'histoire de ses acteurs (l'entrepreneur). L'étude de l'entrepreneuriat dans la région dunkerquoise est fort intéressante, à plus d'un titre, en ce qu'elle est liée essentiellement à l'essor économique du port. A partir du milieu du 19^e siècle, on assiste à l'industrialisation de l'économie de Dunkerque. La naissance de l'industrie moderne s'est affirmée grâce à la révolution des techniques (mécanisation, vapeur) et des transports (terrestres et maritimes) qui se traduit à Dunkerque par l'arrivée du chemin de fer en 1848, qui va notamment jouer un rôle prépondérant dans le développement du port ; puis à la modernisation de son port décidée par la loi de 1861 et, surtout, celle de 1879 en application du plan Freycinet¹. Dunkerque deviendra au cours du 19^e siècle le troisième port de France. De plus, à partir de cette période, l'entrepreneur n'est plus considéré comme un charlatan ou prétendu comme tel mais comme une sorte de bienfaiteur de l'humanité. Mais qui sont ces «faiseurs de projets», ces entrepreneurs ? Comment le deviennent-ils ? Quelles sont leurs caractéristiques ?

La croissance économique du 19^e siècle profita aux armateurs, aux grands négociants et aux industriels. Comment ces entrepreneurs dunkerquois se forment dans le milieu économique ? Nous avons réuni dans ce document de travail le résultat de portraits d'entrepreneurs dunkerquois à partir d'entretiens directs avec les descendants, de monographies, et de recours aux archives municipales et privées. Ces portraits sont construits à partir du capital social. Celui-ci appartient en propre à l'individu, à l'image du capital humain. Il se décompose en trois paramètres : capital-financier (ressources propres et potentielles), capital-connaissances (études, expériences professionnelles) et capital-relations (relations personnelles, familiales,

¹ Le plan Freycinet doit son nom à son auteur, Charles Louis de Saulces de Freycinet, lequel fut ministre des Travaux Publics en France de 1877-1879. Au cours de cette courte période, il tenta de réaliser un vaste programme de développement des voies de communication et d'aménagement des ports. La loi autorisant le plan Freycinet fut promulguée le 31 juillet 1879 et accorda un financement exceptionnel de 50 millions de francs pour la modernisation du port de Dunkerque. Les travaux entrepris à Dunkerque entraînèrent un accroissement spectaculaire de l'activité du port, faisant de Dunkerque le troisième port français pour le trafic de marchandises. Par ailleurs, l'expansion et la modernisation de l'infrastructure portuaire de Dunkerque favorisa à son tour l'industrialisation de la ville et de ses environs.

professionnelles, institutionnelles). Le capital social est le produit de la socialisation de l'individu.

L'étude de l'entrepreneuriat à partir du personnage de l'entrepreneur dans la région dunkerquoise suppose donc de construire une axiomatique permettant de cerner les facteurs clés de réussite de l'entrepreneur. «*L'entrepreneur ne crée pas ex nihilo, mais en tirant profit de circonstances particulières où entrent en jeu à la fois l'état du marché, des technologies, le niveau d'éducation, les rapports de forces entre les entreprises, des rapports personnels, etc.*»¹. Pour construire cette grille de lecture axiomatique, nous proposons d'ordonner, de façon typologique, la présentation des entrepreneurs selon la façon dont ils mobilisent les ressources tant technologiques, matérielles, financières, humaines qu'institutionnelles. L'intérêt de cette axiomatique est double : d'une part, «révéler» la créativité des entreprises et la diffusion des innovations dans l'économie dunkerquoise et, d'autre part, elle fait apparaître l'attractivité du territoire – que l'on dénommera *l'entrepreneurialité* (la création d'entreprise et l'esprit d'entreprise) de Dunkerque. L'entrepreneurialité vise à faciliter et à stimuler la création d'activités économiques et industrielles, synonymes de création de richesses et d'emplois, de transfert de technologies, par des avantages tant structurels que conjoncturels.

L'entrepreneurialité conjoncturelle se définit par les diverses dispositions réglementaires, financières et juridiques pour inciter à la création d'entreprise. L'entrepreneurialité structurelle offre aux entrepreneurs du personnel qualifié, la présence d'infrastructures, des technologies, etc. A ce titre, nous distinguerons trois portraits types d'entrepreneurs : les entrepreneurs autochtones, les entrepreneurs nationaux, les entrepreneurs étrangers. Ainsi, les dirigeants dunkerquois sont-ils issus d'une dynamique intrinsèque locale ou créent-ils cette dynamique ? Dans quels secteurs d'activité ?

Nous présenterons dans un premier temps le contexte socio-économique de l'économie dunkerquoise pour détecter les innovations majeures introduites à Dunkerque (nouveaux produits, nouvelles activités, nouveaux marchés, nouvelles méthodes de production et nouvelles sources de matières premières). Dans un second temps, nous mettrons en lumière les différents types d'entrepreneurs héroïques, illustrant les capacités de mobilisation des ressources productives et non productives déployées par chaque catégorie d'entrepreneurs inhérente à l'industrie de Dunkerque.

1. L'ÉCONOMIE DUNKERQOISE AUX TEMPS HEROÏQUES

1.1. Infrastructures et industrialisation

1.1.1. Le chemin de fer

Dans le domaine industriel, la vocation de Dunkerque et de sa région s'était affirmée dès le milieu du 19^e siècle avec l'ouverture, en 1848, d'une ligne de chemin de fer Paris-Dunkerque, le premier train venant de la capitale via Hazebrouck et Cassel, fait son entrée à Dunkerque en septembre. Cette ligne avait notamment eu pour effet de stimuler fortement l'activité portuaire dont le trafic était passé de 197 000 tonnes en 1844 à près de 750 000 tonnes en 1860².

¹ S. Boutillier, D. Uzunidis, «L'utilité marginale de l'entrepreneur», *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation* n°13, L'Harmattan, Paris, 2001-1, pp.17-18.

² *Dunkerque, son port, son commerce*, Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, 1900.

L'implantation du chemin de fer sur le territoire donna un avantage considérable pour l'écoulement des produits venant de l'agriculture et de l'industrie.

L'État attribua des concessions, c'est-à-dire le droit de construire et d'exploiter, à des compagnies privées, qui financent la construction des lignes et supportent les risques financiers liés à leur exploitation. L'État exerce aussi une surveillance des tarifs ferroviaires, considérant que les compagnies assurent un service public¹. La loi de 1842 fixa le statut des compagnies et les conditions de construction des grandes lignes, qui furent désormais concédées à des compagnies constituées en sociétés anonymes, PLM, Parcs Orléans, Est, Ouest, Midi et, bien sûr, compagnie du Nord. En ce qui concerne la ville de Coudekerque-Branche par exemple, la compagnie du Nord prit possession des terrains nécessaires à la construction de la voie sur la promenade du Jeu de Mail. La ligne Dunkerque-Lille fut ouverte à la circulation en 1848².

Le chemin de fer à Dunkerque doublait les moyens de transport jusqu'ici limités aux canaux, mais surtout assurait la régularité et la rapidité des échanges (il fallait huit jours pour transporter des marchandises par canaux entre Dunkerque et Lille)³. Il répondait donc à la nécessité de mieux assurer les besoins de l'arrière-pays en produits nécessaires à l'agriculture ou à l'industrie, au moment où se réalisaient les mutations de la révolution industrielle : engrais, produits chimiques, produits textiles, fer... Dunkerque allait ainsi développer son rôle d'entrepôt et sa vocation de port régional.

1.1.2. Le port

Au 19^e siècle, deux décisions sont essentielles pour l'avenir du port de Dunkerque : la loi de 1861 et, surtout, celle de 1879 en application du plan Freycinet. Face à l'accroissement du trafic, les installations portuaires devenaient exiguës, les bassins et les quais encombrés, les manœuvres des navires et les opérations de déchargement de plus en plus compliquées. En 1875, Dunkerque ne disposait toujours que de 11 ha de superficie de bassins à flot, 2 570 m de quai (270 m en plus qu'en 1860) alors que le tonnage avait presque triplé ; quant au nombre de navires, et en tenant compte de l'accroissement du tonnage moyen, il était passé de plus de 5 000 en 1859 à plus de 6 000 (moins de 3 000 en 1845)⁴. Dès lors la croissance du trafic est telle que des travaux d'agrandissement et d'aménagement du port étaient devenus nécessaires. Notons que les crédits de la loi de 1861 ont été plus ou moins absorbés par les travaux militaires pour les fortifications au détriment du port. Les travaux d'extension à l'Est seul, prévus par le décret de 1861, furent néanmoins commencés en 1874.

C'est l'action personnelle du député de Dunkerque, et président de la Chambre de commerce depuis 1875, J.-B. Trystram, auprès du ministre Freycinet, qui favorisa l'aboutissement du projet. J.-B. Trystram était le premier député républicain de Dunkerque. Homme d'affaires, né dans un milieu modeste (son père était douanier à Ghyvelde), il avait, pendant le Second Empire, créé et dirigé plusieurs entreprises industrielles ou commerciales (commerce du bois, scierie mécanique, distillerie d'huile de pétrole, commerce des fers et des fontes avec le Royaume-Uni). Il était entré à la Chambre de commerce en 1869⁵. Ainsi, comme Freycinet, lié aux milieux de l'industrie et de la finance, Trystram symbolise parfaitement les liens étroits

¹ <http://www.sncf.fr/co/sncf/histoire.htm>

² P. Oddone, *Histoire de Coudekerque-Branche*, Westhoek Editions des Beffrois, 1988, p.88.

³ A. Cabantous, *Histoire de Dunkerque*, Privat, Toulouse, 1983, p.142.

⁴ A. Cabantous, *Idem*, p.143.

⁵ *Idem*, p.144.

existants entre les notables et les intérêts économiques. Ainsi, le ministre des Travaux publics, Freycinet en personne, dans le cadre de son plan de grands travaux pour la France, vint en visite à Dunkerque en septembre 1878, et constata l'état d'encombrement du port. Freycinet s'engagea à prendre en considération les indispensables aménagements du port, justifiés par sa position stratégique (ancienne ville militaire) pour concurrencer les grands ports de la mer du Nord, notamment le port d'Anvers (intérêt national).

Un projet de loi déposé le 11 juillet 1879 prévoyait l'attribution d'une somme de cinquante millions de francs prise sur le budget des Travaux publics pour les travaux d'extension du port de Dunkerque. Cette loi fut promulguée le 31 juillet après le vote de la Chambre des députés et du Sénat. L'essentiel de ces travaux d'extension prévoyait, à l'ouest, la construction de nouveaux bassins communiquant entre eux par un bassin d'évolution relié lui-même au chenal ; le projet complet s'établissait ainsi :

- le prolongement du bassin de l'Ouest qui devenait la darse 1 ;
- le creusement des darses 2, 3, 4 ; les darses 3 et 4 et leur bassin d'évolution mis à une profondeur de 4,50 m au-dessus du 0 des cartes marines, les 1 et 2 à 2,50 m ;
- le creusement du canal de l'Île Jeanty qui liait le réseau de canaux de l'intérieur aux darses 1 et 2, permettant ainsi aux péniches de charger ou décharger directement les navires ;
- la construction de quatre formes de radoub nécessaires à la réparation navale entre le nouveau bassin, qui reçut le nom de bassin Freycinet, et l'avant-port¹.

L'État a eu un rôle important dans la modernisation du port de Dunkerque. Cette toute autre dimension du port va attirer et accroître les investissements privés à Dunkerque. Réalisé entre 1880 et les dernières années du siècle, le plan Freycinet entraîna un accroissement spectaculaire du mouvement du port qui passa de 1,4 millions de tonneaux de jauge et 1,1 millions de tonnes de marchandises en 1878, à 3,4 millions de tonneaux de jauge et 2,9 millions de tonnes de marchandises vingt ans plus tard. Au début du 20^e siècle, le port de Dunkerque se situait en quatrième position pour la jauge derrière Marseille, Le Havre et Bordeaux, et à la troisième place pour le trafic des marchandises derrière Marseille et Le Havre. Ses principales importations étaient les céréales (42 000 tonnes), le minerai de fer (18 000 tonnes), les graines et fruits oléagineux (16 000 tonnes) et le riz (13 500 tonnes).

L'expansion et la modernisation de l'infrastructure portuaire de Dunkerque avaient entraîné à leur tour une industrialisation rapide de la ville et de ses environs. Dès l'ouverture du chemin de fer, en 1848, des industries nouvelles - essentiellement le textile et l'industrie du bois - étaient venues s'établir à Dunkerque. Mais le mouvement prit véritablement de l'ampleur à partir du lancement du plan Freycinet. Dans les vingt dernières années du 19^e siècle, un grand nombre d'établissements vinrent ainsi s'installer au voisinage immédiat des canaux qui reliaient les bassins maritimes aux voies navigables de l'intérieur. Parmi les établissements d'une certaine envergure, on comptait des filatures de jute, de coton, des brasseries, des établissements de constructions métalliques et des huileries.

1.2. Aspects de système productif local

1.2.1. La pêche à Dunkerque

A Dunkerque, la pêche est une activité traditionnelle qui remonte aux origines mêmes de la cité, où l'on pratique la pêche au hareng. Certains auteurs pensent qu'elle aurait occupé, au début du 16^e siècle, la moitié de la population dunkerquoise et pourrait être estimée à 400 000

¹ A. Cabantous, *op.cit.*, p.145.

ducats par an et 500 à 600 bateaux de pêche vers 1520¹. Jusqu'au milieu du 18^e siècle, cette activité domine, puis les Dunkerquois s'orientent vers la pêche «à Islande».

La pêche même, accaparait alors une part prépondérante des occupations locales. La pêche était une activité essentielle de Dunkerque. Dès 1815, la pêche comprend et mobilise environ 1 000 marins-pêcheurs (809 en 1815, 1 196 en 1816). En 1876, environ 2 000 pêcheurs se consacraient à deux types de pêches : la première est la «pêche au poisson frais» (ou pêche au large de Dunkerque : ces prises sont les soles, limandes et raies ; cette pêche nécessite peu d'investissements ; elle se pratique tout au long de l'année : travail annuel des pêcheurs «sédentaires» et travail saisonnier d'appoint des «hauturiers» après leur retour de la campagne d'Islande) ; la seconde est la «Campagne d'Islande» (ou Grande Pêche : il s'agit d'une pêche hautement spécialisée, la pêche à la morue ; les hommes suivent la migration des morues de Terre Neuve au Spitzberg, de mars à septembre).

A Dunkerque, au 18^e comme au 19^e siècle, les armements sont appelés «Maisons de commerce». Ils ont commercé par armer au banc du Dogger, en mer du Nord, pour étendre progressivement puis exclusivement leurs pêches jusqu'à l'Islande. La morue salée, commercialisée dans l'arrière-pays, la région parisienne et l'est de la France ; elle a fait la richesse de certaines familles d'armateurs : Vancauwenberghe, Bonvarlet Frères, Durin, Govard, Beck, Verharne ou encore Bellais. Très représentative des vieilles dynasties d'armateurs locales, la famille **van Cauwenberghe**², dont trois Maisons portent le nom, totalise à elle seule 20% des navires de l'année 1888.

Les années 1872-1873 marquent la fin de la prospérité de cette grande pêche. On passa de 132 navires en 1858, meilleure année de cette pêche au long cours, à 100 navires en 1872 et la flottille se limita, en 1889, à 74 navires. La crise de la «grande pêche» Islande-Terre Neuve provoqua également une baisse considérable du nombre de pêcheurs et des armateurs, de respectivement de 1 470 en 1876 à 1 173 en 1886 et de 40 en 1876 à 25 en 1886³.

Comment pouvons-nous expliquer ce déclin de la pêche islandaise ? Globalement, ces années se caractérisaient par la succession de désastres et de disparitions de pêcheurs et par l'abondance des prises. Afin de pêcher le plus grand nombre de morues possible et le plus rapidement, les navires ont été tentés de partir de plus en plus tôt dès, fin janvier, février. Ils ont alors dû faire face à des conditions climatiques très difficiles, affronter les tempêtes d'équinoxe particulièrement violentes en Islande, la neige, qui seront causes de nombreux naufrages. Deux années sont particulièrement noires : 1877 et 1888, où l'on compte respectivement 94 et 163 disparus. A l'exception de van Cauwenberghe-Lemaire et Beck, aucune Maison ne prolongera son activité jusqu'à la première guerre mondiale. Plus de vingt d'entre elles auront cessé d'exister avant la fin du 19^e siècle.

Les causes étaient strictement économiques. D'une part, les campagnes très abondantes ont fait chuter les cours des prix de 25 à 50%. Ceci eut pour conséquence, d'une part, la chute des salaires des pêcheurs et ainsi la misère dans ces familles et, d'autre part, la limitation de la flottille par les armateurs, afin de contrôler le tonnage de poisson rapporté. D'autre part, une saturation du marché apparut liée à la stagnation de la demande de la morue devenue un

¹ P. Faulconnier, «Description de Dunkerque», tome I, Livre II, Bruges, 1730, cité par S. Curveiller, *Dunkerque ville et port de Flandre à la fin du Moyen Age*, Presses Universitaires de Lille, Arras, 1989, p.199.

² Dont Joseph-Pierre van Cauwenberghe (1829-1913) fut l'armateur le plus important de Dunkerque pour la pêche à Islande, voir le portrait de cet entrepreneur autochtone dans la deuxième partie.

³ D'après les listes électorales de 1876 et 1886 de la ville de Dunkerque.

produit moins recherché alors que le niveau de vie s'élevait. Il est facile de comprendre que la hausse du niveau de vie ne pouvait qu'entraîner la baisse de sa consommation. Les premières faillites des anciennes maisons d'armateurs eurent lieu en 1879.

Pour lutter contre cette situation dramatique pour tous (baisse des salaires et absence de profits), les armateurs se constituèrent en un syndicat d'Union générale, en août 1889. Ce syndicat devait fixer les prix de vente et essayait de les soutenir, sans toutefois réussir à obtenir le maintien des prix de vente à un niveau suffisant. Mais, la concurrence des autres ports, en particulier ceux de Normandie et de Bretagne, vendant à des prix plus faibles, eut très vite raison de cette tentative de réorganisation. De plus en plus, les armateurs vendent leurs goélettes aux ports de Bretagne. Rappelons que le Bassin des Chasses a été proposé comme lieu de stockage des nombreux navires islandais désarmés. On peut noter que, dès 1888, la pêche «à Islande» telle que la pratiquent les Dunkerquois, techniquement figée depuis plus de deux cents ans, n'est plus rentable. La morue repaquée dunkerquoise est un produit haut de gamme, mais son mode de conditionnement est onéreux, et elle subit la concurrence de la morue séchée, plus rustique, mais de transport plus facile et de prix de revient inférieur. A tel point que les grandes Maisons elles-mêmes placent leurs disponibilités dans d'autres activités comme l'industrie textile (comme van Cauwenberghe, Malo...).

La pêche, quelle soit côtière ou hauturière, est en plein déclin à la Belle Époque. Elle fait pourtant encore vivre, au bas mot, 4 000 à 5 000 personnes en 1900¹. Toute activité économique fait partie d'un ensemble : le commerce du port de Dunkerque et la grande pêche ont joué un grand rôle d'animation sur le plan régional. Nous avons vu plus haut que dans les années 1890, la flottille des grands navires islandais tournait autour de soixante-dix unités, montées par 1 600 hommes d'équipage en moyenne. Il a été considéré qu'un emploi en mer détermine trois emplois à terre, on a donc une idée du nombre de personnes concernées à Dunkerque et dans la région par les activités de pêche islandaise. Le développement du trafic et le commerce local qui en résulte, créent une foule d'emplois liés à la mer : marins, pilotes, lamaners, ouvriers de ports...

Armateurs, marins, négociants, tonneliers, cordiers, voiliers vivent de la pêche qui constitue alors l'essentiel de l'activité économique de la ville. Ainsi, il existe une interaction entre la pêche et les activités industrielles. Nous pouvons donc observer la présence de deux groupes importants, quoique traditionnels et de structure ancienne, sur l'agglomération dunkerquoise : d'une part, celui des industries navales et d'armements, liées à la pêche et, d'autre part, les industries basées sur l'agriculture.

Les armements importants avaient amené la création sur place de commerces variés : marchands de sel, voiliers, corroyeurs² ou tonneliers. La pêche «à Islande» a aussi généré une intense activité économique qui lui est associée : la construction et la réparation navale, les gréeurs, fabricants de toile à voile, tonneliers, ateliers de repaquage, la corderie... L'industrie navale était d'origine ancienne. Tout d'abord, les petites entreprises de construction et réparation navale en bois, pour la pêche localisée près du bassin de l'arrière port, avec 2 chaudronneries, avec construction métallique, 2 fonderies, quelques ateliers de forge.

¹ J. Denise, *op.cit.*, p.98.

² Ceux dont le métier est de corroyer les cuirs, c'est-à-dire de donner au cuir tanné les façons destinées à le rendre utilisable dans ses différentes applications (chaussures, maroquinerie, sellerie...).

Soulignons que la fabrication des toiles à voiles a fait la fortune de l'industriel et armateur dunkerquois Gaspard Malo¹ et fondateur de la ville de Malo-les-Bains, qui fit bâtir à partir de 1836 une filature de toiles à voiles en lin pour la marine à Coudekerque-Branche. Les familles telles que **Ziegler** ou les Pyotte, charpentiers ou constructeurs de navires, sont les prédécesseurs des Chantiers de France, implantés à Dunkerque en 1898. Deux scieries moyennes (250 ouvriers chacune) ont été fondées en 1856 et 1865. Elles utilisaient du bois importé pour l'essentiel du Nord de l'Europe et fournissaient des planches pour les charpentes, les constructions navales et le chauffage. La demande était évidemment très forte dans une région dépourvue de bois, et dont les besoins s'avéraient considérables en bois de chauffage, bois de charpente, de construction pour les maisons et les bateaux, plus tard en bois de mines. La clientèle semblait être constituée, pour une bonne part, par les chantiers navals. Les scieurs ne se limitaient pas à cette industrie, disposaient d'autres sources de revenus dans d'autres secteurs d'activités, en particuliers dans d'autres négoce, ou dans le transit et la consignation ; voire dans les entreprises de bâtiment ou de travaux publics.

1.2.2. Les industries agroalimentaires

1.2.2.1. L'industrie de la bière

Avec la fin de l'Ancien régime et l'abolition des privilèges, la libre entreprise et l'accroissement démographique des communes de l'agglomération dunkerquoise, les créations de brasseries vont se développer au 19^e siècle. Devant cette multiplication de la population dunkerquoise, le marché de la bière était largement ouvert. En effet, dans la région dunkerquoise, il n'existait ni source, ni puits d'eau potable. La seule eau était l'eau de pluie recueillie dans les nombreuses citernes où elle croupissait. En cas de sécheresse, il fallait tirer l'eau du canal de Bourbourg. Tout ceci provoquait des maladies infectieuses et une mortalité infantile bien au-dessus de la moyenne. La bière, elle ne contient pas de microbes nuisibles, car, pendant les diverses phases de sa fabrication, le liquide est porté à ébullition. Il convient de signaler que la bière était alors peu alcoolisée, bien qu'elle le fut un peu plus dans les arrondissements de Bergues, Hazebrouck et Lille, où l'on employait plus de grain à sa fabrication, d'où son prix plus élevé. En outre, toutes les classes d'âge, y compris les enfants dès le berceau et les femmes enceintes, consommaient de cette boisson aux vertus nutritives, *«prescrite par le climat et la médecine»*, et puis : *«la bière ça donne du lait ! c'est bien connu !»*

Le métier de brasseur était porteur d'avenir. La bière était donc l'unique boisson. La consommation de bière était donc une habitude bien ancrée dans la région. Vers 1900, les habitants de l'ensemble de la région dunkerquoise consommaient en moyenne 300 litres de bière par an et par individu. La production locale s'écoulait facilement. En même temps, la population de la région Nord/Pas-de-Calais afflue durant cette période d'industrialisation et d'urbanisation massives. Il s'agissait uniquement de bières en fûts vendues aux particuliers et aux débits de boissons.

Avant 1914, d'importants débouchés étaient assurés par une forte consommation familiale, en l'absence de concurrence d'autres boissons. Traditionnellement aussi, le port de Dunkerque exporte des bières vers d'autres régions françaises, vers les colonies, mais, en revanche, reçoit aussi des bières anglaises, hollandaises et allemandes. Le rythme de la fabrication étant

¹ Gaspard Malo (1804-1884), fils de corsaire et armateur, s'est rapidement révélé un grand entrepreneur, créant une fonderie en 1835 et une filature de toile à voile en 1836. Il a également construit des vapeurs, des navires pour l'État, des goélettes pour la pêche à Islande, des remorqueurs, des ponts métalliques, des voies ferrées.

influencé par les saisons, cette industrie pouvait compléter le travail d'une main-d'œuvre flottante, employée aussi dans d'autres activités, agricoles et industrielles. En 1914, on dénombrait plus de 140 brasseries dans la circonscription, dont 43 dans les 2 cantons de Dunkerque, 26 dans celui de Bourbourg ; 4 malteries (Dunkerque, Bourbourg, Bierne, Bergues). Le déclin, amorcé avant 1914, s'accentua après 1914.

Malheureusement, la «Grande guerre» a donné un coup d'arrêt à cette évolution positive. Un grand spécialiste de l'histoire brassicole, Pierre André Dubois démontre que *«c'est le propre des guerres d'accélérer les progrès techniques avec pour corollaire une accélération de la concentration des moyens de production. La machine à concentrer les brasseries se met en marche. Elle fonctionne de la façon suivante : pour moderniser il faut investir, pour investir il faut des capitaux, pour amortir rapidement ces capitaux, il faut augmenter la production et pour ce faire, dans un marché stable, il faut éliminer son voisin par une concurrence exacerbée. Beaucoup de brasseurs abandonnèrent ainsi leur véritable métier pour devenir «dépositaire» ; en fait pour vendre la bière d'un concurrent»*¹. Par l'élimination de nombreux fabricants, une concentration s'amorça en 1927, on comptait encore 125 brasseries dans la circonscription mais respectivement 30 et 22 dans les 2 cantons de Dunkerque et celui de Bourbourg. Un mouvement coopératif s'était amorcé, à Dunkerque notamment. Mais il est probable que, dès cette date, le nom de brasserie s'appliquait à de nombreuses entreprises devenues simples dépositaires revendeurs ayant conservé leur marque.

Cependant, il faut noter aussi l'importance d'habitudes nouvelles telles que la consommation d'eaux minérales, de limonade et surtout de vin rouge. Dans les tranchées, les flamands avaient pris l'habitude de boire le *«quart de pinard»*. Ne disait-on pas alors que c'était le pinard qui avait gagné la guerre ? De plus, l'eau potable se trouve largement distribuée dans les foyers de l'agglomération et l'on ne doit plus faire la queue à la pompe du coin. L'article de E. Thelliez², nous informe qu'en 1923, les industriels estimaient que la consommation locale avait baissé d'un tiers et ils invoquèrent la concurrence du vin, la régression de la consommation familiale. Devant la nécessité de ces nouveaux marchés, nous avons appris dans le paragraphe précédent, que Rémi Gantois père s'est associé de ses deux fils au sein des établissements Rémi Gantois et fils, négoce de bières, vins, spiritueux, boissons hygiéniques en gros et détail, eaux minérales, limonades.

Les brasseurs estimaient que la consommation par habitant est trois fois plus faible qu'en 1914, avec moins de 100 l/an. La vente de la bière en tonneau s'étant effondrée, beaucoup de brasseurs n'étaient évidemment pas outillés pour la production en bouteilles, encore moins en bocks ou canettes. Dans ce domaine, les grandes brasseries alsaciennes, lilloises, armentiéroises ont conquis une large place sur le marché local, aggravant la mévente chez les petits brasseurs. Ceux-ci ont conservé la ressource de devenir transporteurs, revendeurs, et parfois de conserver leur marque ; beaucoup sont d'ailleurs devenus de simples négociants en boissons, la bière n'étant qu'un des articles de vente.

Les affaires patronales se raréfient et de plus en plus les brasseries importantes sont devenues des sociétés anonymes ou des coopératives auxquelles les groupes financiers attachent de plus en plus d'intérêt ; intérêt qu'ils manifestent en prenant peu à peu le contrôle des brasseries en difficultés. La plupart des brasseries des bourgs et villages ont cessé toute fabrication. Dans les villes, de nombreuses autres ont été rachetées par des firmes puissantes. Par exemple, dans

¹ Brasseurs et Bières en Nord, *Les alchimistes de la saveur*, Laura Editions, déc. 1996.

² E. Thelliez, Les industries de l'agglomération dunkerquoise, *Revue du Nord*, tome XXXIX, n°155, juillet-septembre 1957, pp.13-49.

la seule agglomération dunkerquoise, le groupe Motte-Cordonnier contrôle 5 anciennes brasseries indépendantes dont une coopérative et la plus importante, à Coudekerque (90 salariés). Au total, 10 à 12 brasseries étaient encore en activité dans la circonscription, dont 5 dans l'agglomération, parmi lesquelles 2 au moins sont sous la dépendance de Motte-Cordonnier. Mais ces établissements étaient en voie de modernisation et leur propre production s'était accrue (au total, environ 150 000 hl, soit 5% de la production régionale). Les débouchés étaient d'abord locaux, au maximum 30 000 hl étaient vendus hors de la circonscription, et 5 à 10 000 hl. exportés surtout sous forme de bocks à destination de la France d'outre-mer, de l'Afrique du Nord. Naturellement les malteries ont suivi les brasseries dans leur déclin. Il en subsistait 2 à Dunkerque et à Bierne, concurrencées d'ailleurs par les malteries de l'intérieur. Au total, on peut estimer que la main-d'œuvre employée par l'industrie de la brasserie dans l'agglomération ne dépassait pas le chiffre de 200 personnes.

1.2.2.2. L'industrie de l'huile

Curieusement, la première industrie agro-alimentaire qui s'installe à Dunkerque est une huilerie dont les matières premières proviennent, en majeure partie de l'importation. Le déclin de la culture du lin dans la région entraîne une pénurie de graines locales si bien que la fabrication est alimentée, pour l'essentiel par des produits importés. Les huileries sont des industries caractéristiques des grands ports. Pourtant, elles ont ici des racines rurales. Jusque dans la seconde moitié du 19^e siècle fonctionnèrent dans les campagnes de nombreuses presses artisanales (moulins à huile) broyant des graines de colza, d'œillette, de lin. Les huiles, peu ou pas raffinées, servaient tout autant à l'éclairage, voire au graissage, qu'à l'alimentation. À Dunkerque, la consommation s'élargissait, car il fallait tenir compte des besoins de l'éclairage du port, des bateaux, de la peinture, de l'entretien et du graissage des bateaux, de leur avitaillement. Dès le milieu du 19^e siècle, le port recevait d'importantes cargaisons de graines oléagineuses des régions baltiques.

L'industrialisation des presses (mues mécaniquement), le développement du raffinage des huiles plaçaient l'artisanat en posture difficile. D'ailleurs, la production des oléagineux dans la région déclinait avec des fibres de lin, au profit des graines importées surtout de Russie et des Indes (lin, colza, moutarde, navette, œillette, plus timidement arachide, et plus tard, sésame et coton). Comme il n'existait pas, dans cette industrie jusqu'alors diffuse, de concentration spatiale et commerciale comparable à celle de l'industrie textile, Dunkerque devenait un centre assez propice à la réception et au traitement de ces matières premières très variées. L'arachide ne conquiert une place importante qu'avec lenteur ; en dehors de l'adaptation nécessaire à un produit peu connu et de goût nouveau, on peut invoquer la concurrence de Marseille, marché et bourse d'arachides, mieux placé pour importer les oléagineux de l'Inde et de Chine, et traitant plutôt des arachides décortiquées fournissant une huile de moins bonne qualité, mais moins coûteuse.

Peu à peu, d'autres usines vinrent s'édifier : d'abord une huilerie à Petite-Synthe, en bordure du canal de Bourbourg, et surtout, en 1908, les huileries Lesieur. Fondée au début du 20^e siècle, la société Lesieur développe à l'origine une double activité d'huilier et de pétrolier, une vocation qui doit beaucoup aux expériences antérieures de son fondateur, Georges Lesieur. A la veille de 1914, ses 3 établissements écrasaient près de 120 000 t de graines, représentant près de 50% des réceptions du port — desquelles il faut défalquer une grosse partie des graines de lin à usage industriel. Ils vendaient 40 000 t d'huiles. Leur personnel s'élevait à 450 salariés, dont plus de 300 pour la seule usine Lesieur. Cette dernière créa une savonnerie après 1918, ce qui permit l'utilisation d'une partie des sous-produits de l'huilerie. Après 1918, certaines modifications apparurent : l'huile d'arachide raffinée, de plus en plus neutre de goût,

aidée par la propagande et le désir de soutenir une production et un commerce coloniaux, conquit tout le marché national, en laissant toutefois une place, surtout après 1930, à d'autres corps gras d'origine coloniale, comme le coprah, le palmiste. Il semble que l'huilerie Marchand, la plus ancienne, ait connu au moins une relative stagnation entre 1918 et 1940. Sans doute son outillage était-il plus ancien ; en tout cas l'usine ne s'était pas spécialisée dans le traitement des arachides reçues en coques, et l'huile produite, bon marché, était aussi d'une qualité plus ordinaire. La clientèle, en dehors du marché local, était surtout composée soit d'entreprises recevant des huiles diverses en vrac et les revendant en bouteilles sous leur marque, soit de collectivités soucieuses d'économies.

Vers 1938, les 3 usines écrasaient 130 à 150 000 tonnes de graines, dont plus de 100 000 t par Lesieur, environ 30 000 t par Marchand. Le nombre de salariés atteint alors près de 1 000 pour la première usine, 250 pour la seconde. En 1938, Lesieur a produit environ 40 000 t d'huile, 55 000 t. de tourteaux, 11 000 t de savon (14% de la production française d'huile). L'exportation avait peu d'ampleur, sauf en ce qui concerne les tourteaux vendus avec plus ou moins de constance à la Grande-Bretagne ou, par voie terrestre, à la Belgique et même à l'Allemagne. Ce problème de l'écoulement des sous-produits que constituent les tourteaux, longtemps gênant, avait aussi trouvé peu à peu une solution tant par un meilleur rendement des presses que par une demande accrue des agriculteurs utilisant les tourteaux soit comme aliment du bétail, soit comme engrais.

Après 1939, 2 des usines furent totalement détruites, et l'usine Lesieur fortement éprouvée. L'huilerie Marchand, jadis située à l'angle du canal de Bergues et canal de jonction, dépourvue d'embranchement ferroviaire, s'est réédifiée avec un matériel ultra-moderne à Petite-Synthe, en bordure du canal de Bourbourg, cette fois avec une excellente desserte ferroviaire et fluviale. Elle n'occupe plus que 120 salariés environ, mais le travail y est remarquablement organisé. Sa production, discrète, n'a pas cherché à rivaliser avec celle des grandes marques ; elle se cantonne toujours dans les huiles ordinaires. Une bonne partie de l'huile est expédiée, anonyme, en citernes. Et pourtant, l'usine doit être, par son importance, la seconde de la région du Nord.

Après 1945, l'usine Lesieur fut reconstruite, réaménagée au même emplacement, en bordure du canal de Bourbourg, à la limite de Coudekerque-Branche et de Cappelle-la-Grande, bénéficiant d'une triple desserte par le canal, la route et des embranchements ferroviaires. A cette époque, on dit qu'elle était certainement l'huilerie la plus importante et la plus moderne d'Europe. Dans une période durant laquelle l'ensemble de la production métropolitaine d'huile a diminué, elle a pu accroître son niveau d'activité, tout en utilisant moins de salariés (920 en 1955) ; la part de la production française qu'elle assure est passée de 14% en 1938 à 18% en 1950, 21% en 1952, plus de 25% en 1955. Fonctionnant presque à pleine capacité, elle pouvait triturer plus de 120 000 t de graines par an pour produire environ 60 000 t d'huiles brutes ; elle en raffinait davantage grâce à ses réceptions d'huiles brutes de Dakar. Elle traitait aussi 10 à 20 000 t de palmistes dans sa savonnerie, qui pouvait livrer près de 20 000 t de savon de ménage (Persavon). En outre, elle fabriquait de la glycérine distillée et écoulait 60 à 70 000 t de tourteaux par an. L'entreprise offrait un exemple d'intégration partielle, car la chaîne des activités nécessaires est contrôlée par elle de bout en bout. En AOF, en dehors de la possession de l'huilerie de Dakar, elle contrôlait des comptoirs d'achat. A Dunkerque, elle assure son propre transit et l'usine fonctionne sous un régime douanier suspensif de droits (régime d'entrepôt fictif). N'oublions pas, pour évaluer l'importance de l'entreprise, de rappeler qu'elle s'intègre dans un groupement financier extrêmement puissant, la Banque de

l'union parisienne, et qu'elle est, en outre, directement associée à d'autres affaires comme les Magasins Au Printemps, et sur le plan local, à la SFBP.¹

1.2.3. Les industries du textile

La Flandre maritime française n'a jamais tenu une très grande place dans le travail de la laine. Par contre, l'activité était notable dans le secteur du lin et du chanvre. Dunkerque est située dans une région grosse productrice de lin, et les besoins, en particulier ceux de la marine et du port, en toiles, emballages et cordages, ont toujours été nombreux. Les fibres textiles telles que le lin et le chanvre étaient à peu près les seules à être employées pour la fabrication des sacs, cordages et toiles avant que Dickson fonde à Dunkerque la première filature de jute. Ainsi, la création de la société Dickson n'est que le prélude à un très important développement de cette industrie dans la région dunkerquoise.

Le secteur textile est très présent à Dunkerque avec le jute pour les sacs. Il pourrait être baptisé de «capitalisme commercial», souvent familial, faisant de l'autofinancement une règle, malgré la nécessité de l'apport d'énormes capitaux. De 1884 à 1914, cette industrie aux structures familiales locales n'a peu recours aux capitaux externes pour financer leur développement, à l'exception du Comptoir Linier de l'industrie linière, côté à Paris, puis à Lille en 1914².

Il semble bien que le travail du jute à Dunkerque soit le plus représentatif d'une expansion industrielle. Parente pauvre du textile, l'activité du jute a une importance économique considérable. Elle fabrique des articles de première nécessité. On peut noter que l'industrie du jute est une industrie utilitaire, liée à un besoin essentiel de l'économie, celui de l'emballage.

A Dunkerque, l'activité du jute est la plus concentrée ou plutôt la moins dispersée de l'industrie française du jute : elle produisait en 1953 environ 12% des filés de jute en France, soit plus de 28% des filatures de la région Nord/Pas-de-Calais, sur la mince superficie occupée par une ville et sa grande banlieue. Ce groupement local et la prééminence nette de la filature sont liés au voisinage d'un grand port, longtemps premier port importateur français de jute brut, qui a été favorable au développement de l'industrie jutière et, particulièrement, au premier stade de transformation, la filature. Le secteur dunkerquois comporte les centres de Dunkerque-Coudekerque, où l'activité jutière est partagée entre le Comptoir linier et surtout Weill et cie ; Saint-Pol-sur-Mer, domaine du Comptoir Linier, l'une des plus modernes filatures d'Europe.

En 1914, le travail du jute représentait déjà presque toute l'industrie textile locale. Elle accaparait, à côté de nombreux ouvriers, la plus grosse part de la main-d'œuvre féminine ou juvénile disponible, qui se recrutait jusqu'au-delà de Bergues. Encore, en raison du déclin rapide de la pêche à la morue, des progrès de la mécanisation sur les navires et dans l'outillage du port, tout un contingent de femmes, de filles de pêcheurs, de matelots ou de dockers se trouvait libéré pour des tâches apparemment moins pénibles, ou au moins équivalentes.

Le jute, tout en présentant l'avantage d'être moins coûteux, pouvait fort bien s'insérer dans le travail des petites fabriques produisant déjà de la toile à voile, des bâches, des cordages, des filets en lin, chanvre, coton. Le nouveau textile complétait les matières traditionnelles, ou mieux se substituait à elles. Techniquement, l'opération ne présentait pas de difficultés notables. L'achat du jute brut apparaissait simple, le marché international étant monopolisé

¹ Société française des British Petroleum.

² La Voix du Nord, dimanche 7 et lundi 8 mars 1999.

par l'Inde et la Grande-Bretagne. Ce sont d'ailleurs des Britanniques qui implantèrent les premières usines en France, à Dunkerque justement. Les problèmes de concurrence ne se présentaient pas sous le même jour que pour la laine et le coton. Enfin, outre les besoins de la marine, d'ailleurs rapidement réduits après 1870, la demande s'est vite accrue, soit en raison du transit de plus en plus volumineux, soit en raison des progrès de la production et du commerce des denrées agricoles. Maison du port, négociants, agriculteurs, industriels, clients des pays neufs, puis des colonies, toute une clientèle très diverse s'offrait ainsi.

A côté des intérêts britanniques, le capital local semble avoir été prépondérant à l'origine. Le nombre des établissements a peu varié jusqu'en 1914. A cette date, on dénombrait : 1 filature de coton, 3 filatures de jute, 3 tissages de jute, 3 filatures et tissages de jute, 1 filature de chanvre, 1 corderie mécanique, 1 établissement complexe (Malo-Dickson : lin, chanvre, jute, toiles ; bâches, filets de pêches), 6 voileries, des petites corderies ; dans la région limitrophe, 1 filature de jute à Bourbourg, 1 voilerie à Gravelines, des ateliers de confection (Bergues), de broderie (Hondschoote), de bonneterie (Bray-Dunes).

Avec les autres entreprises de la circonscription (régions de Watten, Steenvoorde, Bailleul), le groupe local traitait alors environ 50% du jute importé en France (importations du port en 1913 : 60 000 t et exportations de produits fabriqués : 5 000 t). Le nombre des salariés locaux atteint 3 000 vers 1900, près de 5 000 vers 1914. Mais à cette date, une première concentration s'est opérée au profit des firmes textiles de l'intérieur. Ainsi, le Comptoir Linier possédait 3 usines, dont celle de Saint-Pol-sur-Mer, acquise par rachat, employait 1 800 salariés, produisait 6 500 t de fils, tissus et sacs. La Société Saint Frères avait au moins 1 ou 2 usines. La Société Weill, d'origine alsacienne, en possédait 3, dont celle de Coudekerque, fondée en 1897, occupait 450 à 500 salariés. Les entreprises proprement dunkerquoises devaient donc déjà représenter un potentiel productif restreint.

La phase d'expansion de l'industrie du jute se prolonge après 1920, historiquement elle a suivi celle de la laine et du coton dans la région. La crise des années trente toucha de façon particulièrement violente le secteur textile. Le secteur du jute à Dunkerque semble aussi avoir été durement ressenti : son trafic au port a diminué de près de moitié. La production de la circonscription représente encore environ 25% de celle de la France, avec 12 000 t de fils, 14 000 t de toiles et sacs ; mais l'effectif des salariés, en raison du chômage et même des licenciements, n'est plus localement que de 3 000 personnes. Il est possible que certaines firmes aient transféré une partie de leur main-d'œuvre du secteur lainier, cotonnier ou linier vers le secteur du jute, particulièrement dans la région de Lille et de Roubaix, ce qui diminue d'autant la part de l'industrie dunkerquoise.

La dernière guerre a, ici encore, bouleversé les usines, toutes gravement endommagées ou totalement détruites. Les usines du reste du pays, ou même de la région, celles de la Somme en particulier, peu affectées, n'ayant que partiellement cessé leur activité après 1940, et ayant bénéficié des principaux investissements pour le renouvellement de l'outillage en pleine reconversion (notamment par l'adoption du métier circulaire), ont pu prendre une certaine avance. Par ailleurs, le port lui-même détruit, avait dû laisser à Boulogne ou aux ports normands l'essentiel du transit du jute brut.

La reconstruction et la reconversion technique furent très tardives. Elles se sont accompagnées d'une concentration technique et spatiale, ainsi que d'une délocalisation. Par exemple, il ne subsistait dans la ville de Dunkerque qu'un ou deux établissements très petits (moins de 50 salariés). La Société Saint Frères n'a pas reconstruit d'usine ; elle utilise ses

locaux comme entrepôt, agence de vente et de location, avec un atelier de couture et réparation (moins de 50 salariés).

En 1957, la fabrication d'articles de jute, de cordes et de ficelles occupait 15 à 20% des salariés de la région du Nord (Somme non comprise) et la production locale apparaît même secondaire vis-à-vis de la production nationale. Trois firmes importantes accaparaient 85% environ de la main-d'œuvre textile de l'agglomération (1 600 salariés au total). Le Comptoir Linier a fini par regrouper toutes ses activités ou presque dans la seule usine de Saint-Pol-sur-Mer, reconstruite, modernisée. L'usine la plus importante que possède la firme employait 450 salariés, où la présence féminine prédomine comme dans les autres usines de l'agglomération. L'outillage comporte près de 3 000 broches automatiques et plus de 200 métiers automatisés ; la production peut s'évaluer grossièrement à 4% des fils fabriqués en France (au moins 3 à 4 000 t), à un pourcentage un peu moindre pour les tissus et les sacs, ces chiffres datent de la période d'achèvement des travaux de remise en état et de modernisation.

La situation est sensiblement identique pour la Société Weill. Elle possédait 4 établissements en 1939, en 1957 les fabrications se sont regroupées dans 2 nouvelles usines, la filature de Petite-Synthe (150 salariés) et surtout l'usine de filature et tissage de Coudekerque-Branche (environ 330 salariés). Cette dernière est de beaucoup le principal établissement de la société avec 1 600 broches automatiques, 320 métiers rectilignes pour la plupart automatisés, et 10 à 20 métiers circulaires. Sa production de fil ne doit pas dépasser 2 à 3% de la production française, celle des tissus et sacs étant beaucoup plus importante. Tandis que l'usine Malo Dickson, à Coudekerque-Branche, moins spécialisée, elle, tissait lin, chanvre et coton, fabriquait des sacs, des bâches en jute, des fils et filets. Mais plus que les autres, elle a connu des périodes de chômage parfois total, peut-être cet établissement, moins touché par la guerre, ne disposait-il pas d'un outillage très moderne et, avec sa gamme de fabrication variée, mais d'un volume assez restreint par catégorie d'articles, éprouvait-elle des difficultés d'écoulement en raison de la concurrence inévitable des grosses firmes traitant le jute par exemple. En 1957, l'établissement a repris des activités variées, essentiellement la confection de bâches, le blanchiment, la teinturerie, traduisant donc une orientation différente. Une bonne partie de ses commandes provient de collectivités publiques, en particulier de l'armée ; en période normale, 250 à 300 salariés y travaillaient.

Au total, on peut parler d'un déclin, si l'on en juge par la nette réduction des effectifs, que l'amélioration de l'outillage et de la productivité ne suffit pas à expliquer. Les réceptions du jute au port même en tenant compte de la diminution du transit vers l'intérieur, sont plus faibles ; par contre les sorties par le port sont plus importantes qu'avant guerre. Il semble que les établissements locaux traitant le jute travaillent plus spécialement pour l'exportation. Peut-être s'agit-il d'une orientation volontaire en accord avec le groupement professionnel.

Sur le plan plus général, il est difficile de parler du déclin des firmes représentées localement. La situation dans les années 1950 résultait aussi bien d'un déplacement des régions de production et de profit, soit en France, soit dans de nouveaux établissements créés, par exemple, dans les territoires d'Afrique. Le cas de la firme Saint Frères, toujours présente à Dunkerque, mais non pas sur le plan de l'industrie, est un exemple. Par ailleurs, les liens unissant les entreprises chefs de file se sont accrus, ne serait-ce que par la constitution du groupement d'achat et de répartition des fibres brutes. Ils se sont manifestés encore avec la création par les Sociétés Carmichael, Saint Frères, Weill et le Comptoir Linier d'une Société pour la fabrication des feuilles, sacs et sachets en polyéthylène. L'usine de Saint-Pol-sur-Mer fabriquait déjà des sacs doublés ou étanchéifiés par imperméabilisation ou imprégnation de

matière plastique. Ces derniers faits soulignent le problème des débouchés. En effet, le marché déjà traditionnel des articles en jute risque de se rétrécir devant la concurrence des emballages en papier, en matière plastique, et devant la tendance au transport en vrac sur les véhicules, au moment, où l'industrialisation des détenteurs de jute brut — Inde et Pakistan — limite les possibilités d'exportation mondiale en conférant une position privilégiée aux 2 producteurs asiatiques.

A côté de ces grands établissements, qui livrent outre les fils et les tissus, les sacs, les bâches, les toiles d'emballages, existent des entreprises plus petites se limitant à la confection ou à la réparation des articles de protection ou d'emballage : comme la Société Dunkerquoise (40 salariés) à Rosendaël et une firme lilloise (50 salariés) installée à Dunkerque, en bordure de la voie ferrée. Des vieilles industries navales, concurrencées ici par les grandes maisons de fournitures pour la marine et les collectivités (dont Saint Frères et Malo-Dickson), subsistaient 3 entreprises : une petite corderie à Rosendaël (20 salariés), une fabrique de cordes, fils et filets de pêche près du port d'échouage à Dunkerque (30 à 40 salariés), et, surtout, un établissement plus important (85 salariés) situé à Tétéghem, en bordure de la route et du canal de Furnes. Ce dernier fabriquait des cordes, des fils et des filets, des câbles, des bâches en utilisant des fils et des tissus de coton, chanvre, sisal, nylon. L'effondrement des exportations (notamment vers la Scandinavie) a diminué son activité car vers 1949-50, on y dénombrait près de 150 salariés. Enfin, une petite usine (35 salariés) implantée à Leffrinckoucke file, tisse et apprête la laine, le lin et les poils de chèvre pour préparer de la toile tailleur.

1.2.4. Les industries métallurgiques, construction et réparations navales

En dehors de l'usine Firminy, presque toutes les autres entreprises se rattachaient plus ou moins à la construction et à la réparation navale. Cette branche occupait, en 1957, plus de 5 300 salariés, effectif en nette augmentation sur celui de 1954, date du recensement (4 610 salariés). Près de 40 établissements occupaient plus de 10 personnes. Mais, au sein de cette branche, il régnait une grande disparité quant à leur taille et leur activité. Le chef de file, les Ateliers et chantiers de France (ACF) occupait en 1957 3 000 salariés (2 000 à 2 500 entre 1952 et 1954), les chantiers Ziegler environ 300, les chantiers des Deux-Synthes 400, les ateliers de réparation Beliard et Crighton 400, les ateliers d'une compagnie maritime complexe, près de 150, une entreprise de carénage 150 également, soit plus de 75% de toute la main-d'œuvre employée.

Inutile de rappeler que l'activité navale avait ses lettres de noblesse à Dunkerque et qu'elle est la plus permanente des industries locales. Tout au long du 19^e siècle, quelques entrepreneurs comme les frères Malo ont maintenu le mariage traditionnel du bois et de la voile jusqu'à l'arrivée des coques métalliques. La grosse industrie apparaît réellement à Dunkerque à la fin du 19^e siècle. L'installation de chantiers de construction navale modernes permet la fabrication de navires en acier et à vapeur.

C'est en premier lieu la grosse métallurgie qui s'installe : construction navale et aciéries. Les ACF était la principale entreprise de la région. Ils se sont implantés à partir de 1898 au bord d'une anse débouchant dans le chenal de l'ancien port. A l'époque, ils disposaient de grandes commodités pour le lancement des navires, et d'espaces libres assez vastes. La réception des matériaux n'offrait aucune difficulté par la mer ou par voie d'eau ; une voie ferrée de raccordement longe encore le chenal puis les vieux bassins. Dès avant 1914, le nombre de

cales s'est accru, et l'activité s'est étendue à la construction de machines marines, à la grosse chaudronnerie.

Les autres chantiers étaient les chantiers Ziegler : dans la première section de ce même chapitre nous avons vu également que la famille **Ziegler** a été portée par une dynamique locale. Bien plus modeste, que les ACF, cette entreprise représente la plus ancienne entreprise navale, fondée sous le Second Empire et qui fut la première à construire des navires à coque métallique. D'abord, c'était une entreprise familiale, puis elle s'est constituée en société anonyme. Ces chantiers fabriquaient de petites unités, chalands, remorqueurs, petits cargos. En outre, l'entreprise fabriquait des chaudières, des moteurs, réparait et entretenait les navires. Ces installations étaient situées près d'une forme de radoub dont elle est concessionnaire, des ateliers de mécanique, forge, tuyauterie et chaudronnerie au quai de l'Île Jeanty. De toute évidence, cette firme complète l'activité des ACF. avec lesquels les liens étaient solides ; selon les besoins, cadres et ouvriers des deux entreprises peuvent être employés à l'une ou l'autre. Des rapports existaient donc entre la grande entreprise et les petites entreprises (relations de coopération, sous-traitances) au sein de l'économie dunkerquoise.

En 1913, l'Usine des Dunes des Établissements Firminy se construit, en dehors de la ville, sur le territoire de Leffrinckoucke, à 8 km à l'est (elle sera productive en 1918), bien placée en bordure du canal de Furnes et de la voie ferrée de la Belgique, en face d'une briqueterie qui pouvait trouver sur place l'argile nécessaire à la fabrication des briques réfractaires. Sa localisation sur le territoire de Leffrinckoucke est le résultat d'une recherche rationnelle. La proximité du port facilitait une éventuelle exportation et surtout la réception de houilles à coke, de minerais riches (hématites). La taille de l'établissement, les tonnages de matières premières à stocker et à manipuler ne permettaient pas une implantation à proximité immédiate de Dunkerque. Pas question de l'édifier à Malo, station balnéaire. A Leffrinckoucke, on pouvait disposer de vastes terrains moins coûteux. En 1920, l'ensemble industriel comportait : 1 briqueterie pour produits réfractaires, 1 cokerie (capacité : 14 000 t/mois), 1 haut-fourneau (capacité : 7 000 t/mois), qui remplaçait celui de l'usine-mère. Elle était aussi proche de la Belgique qui pouvait fournir un certain nombre des 1 000 ouvriers dont l'usine avait besoin, car le développement démographique plus tardif de l'agglomération dunkerquoise a posé des problèmes de recrutement aux grosses firmes. Au total, l'usine employait, en 1957, 1 450 salariés contre 1 250 environ vers 1954 (4,5% des effectifs de la région du Nord). Sur le plan local, elle n'exerçait pas la même attraction que les ACF.

Les entreprises métallurgiques, tels les Ateliers et chantiers de France, les constructions mécaniques d'Anzin (cale portuaire de hâlage), les Aciéries et forges de Firminy (Loire) à Leffrinckoucke (1912) possèdent leurs sièges sociaux hors de Dunkerque, ainsi que leurs capitaux (Bourses de Lyon, Paris, Lille). L'absence de sièges sociaux et de capital au sein de l'économie territoriale de Dunkerque constituera un frein à sa diversification d'activités.

2. TROIS GRANDS TYPES D'ENTREPRENEURS À DUNKERQUE

2.1. Les entrepreneurs autochtones

2.1.1. Joseph Pierre Vancauwenberghe-Lemaire : armateur à Islande

Joseph Pierre Vancauwenberghe-Lemaire (1829-1913) fut, surnommé *Quinze côtes*, tant sa carrure était impressionnante, à lui seul, le plus important armateur à Islande de la place. Sa flotte compte jusqu'à dix navires à l'apogée de la pêche à la morue, entre 1860 et 1870. Ce

personnage d'exception fut aussi conseiller municipal, trésorier de la Chambre de commerce, vice-président de la commission supérieure du Pilotage, etc. Travailleur acharné, amateur d'opéra, il engendra d'énormes capitaux à la fin du 19^e siècle, les cours de la morue furent au plus haut. Le déclin s'amorça en 1905, car les vapeurs apparaissaient. Joseph Pierre Vancauwenberghe-Lemaire s'obstina à ne pas tenir compte des bouleversements techniques et, en particulier, de la motorisation. Il n'avait pas su s'adapter au progrès. Il décéda en 1913. La campagne à Islande de Dunkerque en 1914 vit s'en aller l'*Amiral Lhermitte*, le *Postillon*, la *Blanche*, le *Figaro*, la *Dunkerquoise*, derniers bateaux de sa maison, qui furent mise en vente en 1916 et achetée par une société d'armement à la grande pêche et au cabotage (armateurs dunkerquois et gravelinois).

Joseph Pierre Vancauwenberghe-Lemaire était un armateur avec un capital-connaissances important. Les premiers armateurs dunkerquois à la morue se recrutèrent tout naturellement parmi ceux qui, autrefois, armaient à la course et au commerce¹. Le métier d'armateur à Islande nécessite de l'expérience. L'armateur organisait les opérations d'armement. Il faut non seulement armer des navires spécifiques avec des équipages qualifiés, mais aussi traiter le poisson, le repaquer, le vendre et éventuellement le stocker en attendant que les cours soient favorables. Le capital financier devait l'être aussi puisque la mise de fonds était conséquente, en revanche le retour sur investissement souvent long et aléatoire. Pour R. Cantillon, la caractéristique de l'entrepreneur est la prise de risque. Depuis la Restauration jusqu'à l'aube de la Belle Époque, la pêche à l'Islande fut une activité profitable, qui permit à une partie de la petite bourgeoisie dunkerquoise d'amasser de coquettes fortunes². Le capital-relations de l'armateur a également pesé dans sa réussite entrepreneuriale. Ses fonctions institutionnelles, politiques et professionnelles à l'échelle locale ont eu sûrement un impact positif pour le développement de son entreprise.

2.1.2. Joseph Ziegler : les chantiers et ateliers Ziegler, construction et réparation navale

François-Joseph Ziegler (1820-1896), (appelé Joseph), était un homme intelligent, compétent, excellent professionnel. Il était aussi un manuel habile, comme en témoigne la magnifique machine à vapeur à balancier qu'il exécuta de ses mains et qui est toujours en état de marche : achevée en 1855, on peut l'admirer de nos jours au Musée Portuaire de la ville de Dunkerque. Joseph comprit de suite qu'il avait une place à prendre dans l'entretien et la réparation des machines à vapeur : en effet, l'ère de la vapeur entraînait dans la marine au détriment de la voile. Les premiers bateaux mixtes faisaient leur apparition. Vers 1855, Joseph ouvrait un atelier de chaudronnerie, à l'emplacement de la rue du Leughenaer et de la rue Henri Terquem, face à la Petite Chapelle Notre-Dame-des-Dunes, à proximité de la cale des Pêcheurs, où se trouvait en 1990 l'Union maritime et commerciale. Très vite, sa petite affaire prospéra et, toujours prévoyant l'avenir, il pensa à transformer son atelier artisanal en entreprise industrielle. Mais cela demandait des connaissances en construction navale qui lui faisaient défaut. C'est ainsi qu'il décida d'envoyer ses fils, Charles et Albert, tous deux ingénieurs, en Écosse pour apprendre et se perfectionner dans l'art de la construction navale. Il semble d'ailleurs que Joseph Ziegler ait eu antérieurement des relations avec les Britanniques puisque ces deux filles aînées, Henriette et Emma, ont épousé des Anglais. Lorsque les deux frères Charles et Albert revinrent à Dunkerque, l'entreprise commençait à se développer dans la construction et la réparation navale : bateaux en bois, puis en acier, essentiellement chalutiers et remorqueurs. C'est alors l'installation de l'atelier au quai de l'Île Jeanty, du chantier au fond de l'arrière-port

¹ J. Denise, *La Belle Époque à Dunkerque*, tome 2 : *Les Dunkerquois au travail : les métiers de la mer*, Collection Mémoire Collective, Westhoek Editions, 1987, p.101.

² *Idem*, p.101.

et de l'annexe des cales sèches, en complément de son gros atelier de chaudronnerie. Joseph Ziegler mourra le 29 août 1896 à Dunkerque, à l'âge de 76 ans.

J

oseph Ziegler, grâce à son capital-connaissances de qualité et au progrès technique, saisit l'opportunité d'investir dans l'entretien et la réparation navale. Certes, nous n'avons pas de renseignements sur son capital financier, mais il devait sans doute être modeste au démarrage car il a commencé tout d'abord par la création d'un atelier artisanal (peu de capitaux). Dans une vision de développement de l'entreprise, il associe ses deux fils, dont le capital-connaissances est également élevé, pour pallier son manque de connaissances en construction navale. L'accroissement de l'entreprise Ziegler est marqué par son changement de statut juridique, elle est passée de l'atelier artisanal familial à une société de capitaux. Ses descendants avaient tissé un capital-relations dense dans les milieux notables, institutionnels et professionnels locaux et internationaux.

2.1.3. Rémi Gantois : brasserie Gantois¹

Rémi Gantois (1864-1936), diplômé en poche, créa la brasserie Gantois en 1892, rue Paul Machy (alors rue de la Gare) à Rosendaël. Il a fondé son entreprise tout seul avec un capital financier fourni par les fonds de famille (riches fermiers). L'entreprise brassicole exigeait un investissement très lourd en matériel. Pour fabriquer de la bière, il fallait énormément de matériels (cuves de fermentations, etc.). Il connaissait le métier de brasseur. Il avait acquis le savoir-faire de la fabrication de la bière à l'école de brasserie de Douai. L'activité de la brasserie avait une structure traditionnelle avec des procédés de fabrication s'apparentant à l'artisanat familial. Le petit-fils Jean-Rémy se souvenait «*des grandes cuves de fermentation en inox ouvertes en continu ainsi que des compresseurs à l'ammoniaque qui produisaient le froid*». Aussi, la brasserie Gantois utilisait le malt produit au sein de leur propre malterie, juste à côté de la brasserie. Rémi Gantois était un homme entreprenant en affaires. Il fit preuve d'une grande bonté vis-à-vis de tous, auprès de ses enfants et il était aussi apprécié de ses ouvriers. A l'époque de Rémi Gantois, l'activité «brassicole» est prospère et la production locale s'écoule facilement chez les particuliers et les débits de boissons (les estaminets² et les guinguettes³). Les sous-produits, tels que la levure et la drêche (résidu solide de l'orge, que l'on appelle aussi «*le spout*»⁴ à Dunkerque) sont revendus, les uns aux boulangeries, et les autres aux agriculteurs pour l'alimentation des bovins.

Le 1^{er} octobre 1929, Rémi Gantois père s'associe avec ses deux fils, Rémi et Daniel, tous deux nés à Rosendaël, le premier en 1904, le second en 1908. Au sein des établissements Rémi Gantois et fils, négoce de bières, vins, spiritueux, boissons hygiéniques en gros et détail, eaux minérales, limonades. Ces deux fils, ont participé, à des tâches complémentaires, et joué un rôle déterminant dans le développement de la brasserie. Rémi était chargé de diriger la brasserie à Rosendaël ; au début, il sera aidé, à la direction, par son père et Daniel dirigea l'entrepôt de boissons à Wambrechies. L'arrivée des jeunes générations allait confirmer un certain esprit «dynastique». Il convient de noter que le savoir-faire est ainsi véhiculé de génération en génération au sein de la famille de brasseur. Le petit-fils Jean-Rémy, à son retour de la guerre d'Algérie, succéda à son père, décédé en 1961, au sein de l'entreprise

¹ A partir d'entretiens directs avec ses descendants : petits-fils Jean-Rémy et Hervé Gantois.

² Le terme "estaminet" était largement employé dans la partie nord de la France pour désigner ce qu'aujourd'hui on appelle vulgairement un café, un bistrot.

³ Le terme "guinguette" désigne un lieu de divertissement où l'on venait en famille, les enfants pouvaient jouer en plein air et les parents buvaient quelques canettes et dansaient.

⁴ En néerlandais Spoeling = drêche.

familiale afin d'aider sa mère. L'affaire restait donc dans la famille des descendants de Rémi Gantois. Il faut souligner que «l'esprit de famille» régnait dans la profession, et à Rosendaël peut-être plus qu'ailleurs. Guy Desaegher¹ a démontré que les brasseries de Rosendaël étaient effectivement des affaires de famille.

Cette brasserie était essentiellement positionnée sur le marché des particuliers, des petits cafés, des petits commerçants, épicerie, des petits entrepôts. Jean-Rémy va se lancer, après la fin des grands conflits mondiaux, dans l'approvisionnement en boissons de tous les bateaux du port de Dunkerque, avec l'aide de ces relations du port et, surtout, de son ami, Carta, le directeur de la Société hôtelière de ravitaillement maritime (SHRM). Le capital-connaissances de Rémi Gantois est élevé, il créa la brasserie avec un diplôme d'ingénieur brasseur. Dans sa démarche, il fut soutenu et financé par sa famille. Il possède un capital relationnel et familial important. D'ailleurs, il s'inscrit dans une logique d'héritage. De plus, Rémi Gantois tira le meilleur parti des ressources et des débouchés locaux. La famille Gantois est un témoignage de véritables dynasties familiales autour de l'activité brassicole dunkerquoise, qui se traduit par le savoir-faire traditionnel, l'héritage social et le sens relationnel.

2.2. L'entrepreneur national

2.2.1. Georges Lesieur : huilerie Lesieur

Georges Lesieur (1848-1931)², parisien, décida, à l'âge de 60 ans, d'entreprendre son grand projet d'édifier un "groupe d'huilerie" à double activités d'huilier et de pétrolier, une vocation qui doit beaucoup aux expériences antérieures du fondateur. Georges Lesieur achète 100 hectares de terrains, à la limite des communes de Coudekerque et de Capelle, en bordure du canal de Bourbourg. Là va s'édifier la société Lesieur dans la banlieue immédiate du port de Dunkerque, depuis 1908, et qui représente encore de nos jours, la plus grande huilerie française. Ne pouvant sans risque s'installer au Havre, où se trouvait déjà l'huilerie Desmarais, et moins encore dans la moitié sud du pays, domaine réservé de l'huilerie marseillaise, marché et bourse d'arachides. Les huileries sont des industries caractéristiques des grands ports.

Avec le lancement du Plan Freycinet en 1879, l'industrie huilière dunkerquoise connut son véritable essor : à partir de 1880, les arrivages massifs de graines de lin, de colza et surtout d'arachides - venues pour l'essentiel des Indes - favorisèrent l'apparition dans la ville et autour du port, de nombreux établissements, généralement de petite taille, permettant à Dunkerque de devenir, dès les premières années du 20^e siècle, le troisième port arachidier français derrière Marseille et Bordeaux³. Nul doute que ce dernier aspect fut l'un des éléments déterminants qui poussèrent Georges Lesieur à installer une huilerie à Dunkerque. De ce fait, Georges Lesieur tira profit des infrastructures modernes du port et des voies ferroviaires de la ville de Dunkerque. Rien de bien original d'affirmer que le port avec ses facilités de transport, surtout dans le cas d'exportation de produits fabriqués à partir de matières premières d'importation, incitait à l'installation d'usines de traitement de produits importés.

Le site présentait d'autres avantages : certes le développement de l'infrastructure portuaire, mais également la présence sur place d'une main-d'œuvre ouvrière abondante, la proximité des grands centres urbains du Nord et de l'Est de la France permettant d'écouler la production,

¹ G. Desaegher, *Brasseries et Brasseurs de Rosendaël*, Plath'iou n°10, avril 1993.

² Nous empruntons à la thèse de Tristan Gaston-Breton, l'histoire du fondateur-propriétaire et dirigeant de l'entreprise Lesieur.

³ A. Cabantous, *op.cit.*, 1983.

l'existence enfin de débouchés agricoles pour les tourteaux - notamment la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, pays avec lesquels Dunkerque était lié par un important réseau de canaux - autant d'éléments qui justifiaient l'installation d'une huilerie à cet endroit¹. *«La région du Nord réunissant les conditions les plus propices à nos opérations, écrivait-il, c'est le port de Dunkerque que nous avons choisi pour les arrivages de nos graines et leur transformation en huiles et tourteaux. Les relations de ce grand port avec le monde entier, les agrandissements constants de ses bassins bien outillés, garantissent à nos graines les meilleurs frets, d'autre part, sa situation exceptionnelle ouvre des débouchés précieux à nos produits manufacturés aussi bien par voie maritime que par voie de fer, tant pour leur expédition sur l'intérieur de la France ou sur les côtes, que pour leur exportation sur l'Algérie, la Tunisie, les colonies françaises, l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, les pays scandinaves, les deux Amériques, etc.»*²

D'autres facteurs ont été déterminants pour la réussite de l'entreprise de G. Lesieur. T. Gaston-Breton montre bien quelle force a été, pour l'entreprise Lesieur, pendant de longues années, la cohésion familiale. L'histoire de Lesieur est, de ce point de vue, originale. En 1908, Georges Lesieur, un homme de 60 ans et père de cinq enfants (trois fils, Maurice, né en 1883, Paul, né en 1885 et Henri, né en 1888, et deux filles, Germaine, née en 1887, et Simone, née en 1904 ; tous jouèrent, d'une manière ou d'une autre, un rôle au sein de la société fondée par leur père), ne se lança pas seul dans l'aventure immense que devait représenter, à cet âge, la création d'une nouvelle entreprise. Ce rôle déterminant de la famille apparaît d'abord avec Georges Lesieur qui s'entoure dès le début de ses trois fils, Maurice, Paul et Henri, dont l'avenir professionnel - raison officielle du départ de leur père de la Société Desmarais - se trouvait ainsi assuré, qui constituèrent une véritable fratrie au sein de laquelle s'opérait une certaine répartition des tâches.

L'une des caractéristiques les plus frappantes est le degré élevé de formation. Maurice, fils aîné de Georges Lesieur, âgé de vingt-cinq ans en 1908, jeune ingénieur de l'École Centrale, il supervisera, entre autres tâches, les aspects techniques de l'activité pétrolière de son père. Paul Lesieur, deuxième fils de Georges Lesieur, âgé à l'époque de vingt-trois ans ; tout juste diplômé d'HEC, il sera plus particulièrement chargé - sous l'autorité de son père - de superviser l'achat des graines oléagineuses. Et enfin, son fils cadet Henri, à l'époque âgé de vingt ans. Le haut degré de formation apparaît aussi avec les gendres du fondateur, plus particulièrement avec Jacques Lemaigre Dubreuil qui joua un rôle essentiel dans la fondation des établissements africains. Elle se poursuit sous Paul Lesieur, deuxième fils et successeur de Georges Lesieur, puis sous Michel Lesieur, qui engagèrent, l'un et l'autre, l'entreprise dans des voies nouvelles. Véritable «colonne vertébrale» de l'entreprise, la famille fondatrice permit en outre la diffusion d'un esprit maison très particulier, fortement teinté, dans le domaine social, de paternalisme, et qui contribua à préserver la cohérence de l'entreprise jusque tard dans les années 1960. Mais cette importance essentielle du noyau familial au sein de l'entreprise avait un revers : elle exigeait une parfaite cohésion entre ses membres. Lorsque celle-ci se fissa, au début des années 1970, l'entreprise y perdit son indépendance et, en grande partie aussi, son âme³.

Georges Lesieur a transféré son savoir, son savoir-faire et la puissance de son réseau de relations, formé pendant plus de quarante ans d'expérience dans la direction d'une autre

¹ T. Gaston-Breton, *op.cit.*, p.71.

² *Idem*, pp.67-68.

³ T. Gaston-Breton, *op.cit.*, pp.14-15.

entreprise, Desmarais Frères. Le fondateur de la société Lesieur est originaire d'une famille de la petite bourgeoisie, propriétaire de terres et cultivateurs dans la commune de Septeuil. Son père fut également maire de sa commune. Autodidacte, il doit sans doute l'essentiel de sa réussite à sa volonté propre et à ses mérites. Il entra dans la vie active en 1863, âgé de quinze ans, comme employé de commerce chez Desmarais Frères, société d'abord spécialisée dans l'épuration et la distribution des huiles végétales pour l'éclairage, qui se tourne progressivement vers le pétrole qui devient un moyen d'éclairage.

Pendant toutes les années de croissance de la firme Desmarais, Georges Lesieur avait connu une carrière remarquable. Il gravit peu à peu les échelons hiérarchiques de la société jusqu'à accéder, au tournant des années 1870-1880, aux fonctions de fondé de pouvoirs chez Desmarais Frères. A l'époque où Georges Lesieur occupait une position clé au sein de la société Desmarais, il vit ses compétences professionnelles reconnues par ses pairs qui l'accueillirent, en 1895, à la Chambre de commerce de Paris et au sein d'un grand nombre de comités et de conseils d'administration de sociétés. Entre 1901 et 1903, il est trésorier de la Chambre de commerce de Paris, de 1903 à 1904, vice-président et président de 1905 à 1907. Ce qui lui ouvrit de nombreuses portes dans le monde des affaires, de l'entreprise, de la vie culturelle et du monde de l'éducation. Et surtout révèle un homme très au fait des questions liées au commerce international - douanes, exportations, achats en temps de guerre...- et, notamment, au négoce des graines oléagineuses ; mais c'est aussi un homme sensibilisé aux questions touchant le bien public - sa nomination au comité consultatif de l'hygiène publique en France en témoigne - et sans doute pas indifférent aux questions culturelles, comme le montre sa présence au sein du conseil de perfectionnement des langues orientales vivantes. Surtout, ces nominations suggèrent l'existence, au profit de Georges Lesieur, d'un réseau de relations et d'amitiés sans doute très étendu dans tout ce que Paris compte alors de «décideurs» publics et privés, financiers et industriels¹.

Les différentes fonctions occupées par Georges Lesieur lui permirent de voyager aux États-Unis, d'où la société Desmarais importe une partie de son pétrole. Au cours de ses voyages, il visita des entreprises appartenant au secteur pétrolier et huilier. Ces voyages, peut-être le sensibilisèrent aux idées d'organisation industrielle, déjà très répandues outre-Atlantique. Lesieur faisait partie de ces quelques industriels (Citroën, Renault, Michelin) qui étaient allés voir aux États-Unis les nouvelles organisations industrielles. Homme de relations mais aussi véritable industriel aux compétences très étendues, tel nous apparaît en définitive Georges Lesieur. Connaissant bien les métiers de l'huile et du pétrole, assuré d'y trouver de multiples appuis, c'est tout naturellement vers eux qu'il décide, au printemps 1908, de se tourner².

L'entreprise Lesieur sera rapidement très florissante. Le niveau de vie des populations européennes s'améliorant peu à peu, la consommation de corps gras augmente. Il fut également à l'origine d'innovations dans le commerce de l'huile alimentaire puisqu'il fut le premier (en 1924) à commercialiser l'huile en bouteille et sous sa propre marque. Il dépose en 1923 la marque «Lesieur» devant le tribunal de commerce de Paris. Jusqu'alors l'huile alimentaire était vendue en tonneaux aux épiciers qui la revendaient sans marque aux particuliers, lesquels apportaient leur récipient pour obtenir la quantité d'huile désirée.

Comme nous l'avons vu un peu plus haut, Georges s'est entouré de ces trois fils mais aussi et surtout de trois de ses anciens collaborateurs de chez Desmarais : Victor Cladière, Henri Doyen et Joseph Flipo. Joseph Flipo, titulaire d'un diplôme d'ingénieur chimiste acquit à

¹ T. Gaston-Breton, *op.cit.*, p.60.

² *Idem*, pp. 61-62.

l'Institut catholique des arts et métiers de Lille (ICAM) et ayant fait jusqu'ici carrière chez Desmarais. Il sera chargé, dès l'origine, à l'âge de 34 ans, en collaboration avec Georges Lesieur, de concevoir et de réaliser l'usine Lesieur de Coudekerque. Un tel rôle à un tel âge en dit long sur les liens qui l'unissent à Georges Lesieur et sur la confiance que celui-ci lui accorde mais aussi sur son degré de formation très élevé. Victor Cladière, diplômé d'HEC, ancien collaborateur de Georges Lesieur chez Desmarais, devait faire office dès le début de directeur commercial, ses attributions s'étendant essentiellement à la distribution des produits Lesieur. Et enfin, Henri Doyen, venu lui aussi de chez Desmarais, juriste de formation, devait être plus particulièrement chargé des questions administratives, c'est-à-dire du personnel et de la comptabilité. Notons que Georges Lesieur s'entoure d'une équipe d'hommes d'expérience où s'exerçaient des compétences scientifiques et techniques de haut niveau et complémentaires (ingénieur, commercial et juriste).

L'entreprise familiale Lesieur a été constituée par l'apport personnel de Georges Lesieur. D'après les sources notariales, aussi bien l'acquisition des parcelles de terrains que les travaux d'édification de l'usine et de l'entrepôt furent effectués sur «*les deniers personnels de monsieur et madame Lesieur*», les établissements de Coudekerque et de Saint-Ouen dépendant «*de la communauté des biens réduite aux acquêts existant entre Georges Lesieur et son épouse Esther Dupuis*»¹. Il s'agit d'un bien patrimonial et non d'une société, aucun associé n'étant par ailleurs mentionné. Ces mêmes sources estiment la valeur totale de l'usine de Coudekerque et de l'entrepôt de Saint-Ouen à 3,5 millions de francs dont 3 millions pour la première. Compte tenu des capitaux énormes engagés, T. Gaston-Breton suppose qu'en raison des relations qu'il s'était faites lors de son passage à la Chambre de commerce et d'industrie de Paris, Georges Lesieur n'eut guère de mal à réunir les sommes nécessaires au financement des travaux de l'usine².

Georges Lesieur, est venu implanter à Dunkerque en 1908 la société Lesieur dans la banlieue immédiate du port de Dunkerque. De ce fait, G. Lesieur tira profit non seulement des infrastructures modernes du port et des voies ferroviaires, mais également des ressources humaines nombreuses, et de la position géographique de l'économie dunkerquoise. Son capital-connaissances est important comme celui de son équipe dirigeante (fils et anciens collaborateurs de chez Desmarais). Georges Lesieur connaît bien son secteur d'activité. Il est autodidacte de haut niveau, puisqu'il possédait une longue expérience professionnelle de plus de quarante ans. Relativement âgé, il a su bien s'entourer depuis l'idée de la création d'entreprise. L'équipe qu'il réunit était formée de jeunes hautement diplômés (ingénieurs des grandes écoles). A l'origine, le motif de sa création d'entreprise est d'assurer l'avenir de ses trois fils (raison familiale). Ce qui explique le caractère familial très soudé de son entreprise pendant de longues années. G. Lesieur était ouvert au monde extérieur et il a mis à profit ses voyages d'observation aux États-Unis pour une meilleure productivité, par la mise en application d'une nouvelle organisation managériale au sein de son équipe dirigeante. Celle-ci, structurée de façon rationnelle, était composée de postes bien différenciés et de tâches spécialisées. G. Lesieur possède également un capital-relations important. Il bénéficie d'un réseau relationnel dense parmi les milieux professionnels et institutionnels. Son capital financier l'est aussi : l'entreprise familiale Lesieur a été constituée par l'apport personnel de Georges Lesieur. Soulignons que les biens industriels et immobiliers et le patrimoine familial étaient confondus. C'est la preuve que G. Lesieur est un entrepreneur et non un manager. Il a

¹ Archives Lesieur : "Établissement de la propriété des immeubles apportés par monsieur Lesieur dans la société Lesieur", 18 décembre 1911 à l'origine de la propriété est, sur ce point, très claire : c'est Georges Lesieur qui a financé la construction de l'usine, cité dans la thèse de T. Gaston-Breton, *op.cit.*, p.73.

² T. Gaston-Breton, *op.cit.*, pp.73-74.

sans doute exploité au maximum son capital-relations. G. Lesieur aura donc trouvé les appuis nécessaires au financement de son entreprise.

2.3. L'entrepreneur étranger

Les hommes nouveaux dans l'entrepreneuriat local sont apparus très tôt dans le 19^e siècle : le plus connu fut David Dickson. Le portrait de ce grand modernisateur peut aider à dégager l'apport des immigrés sur le territoire dunkerquois.

2.3.1. David Dickson : la filature Dickson

David Dickson, dont la carrière a été décrite par Odette Bonte¹, fut sans doute l'un des entrepreneurs les plus innovateurs et originaux du début de l'industrialisation dunkerquoise. Protestant écossais de pure souche, il est né en 1812, descendant de fermiers habitant la région de Clockbridge, petite localité située entre Arbroath et Forfar, entre Montrose et Dundee. Il quitta la ferme paternelle, pour apprendre son métier de filateur, chez un de ses oncles à Dundee avant d'arriver en France. Lorsqu'il arriva en 1831 à Dunkerque muni d'une lettre de recommandation, il rencontra les dirigeants de l'entreprise Gaspard Malo, installée en Citadelle (la femme de Gaspard Malo était écossaise). Cette rencontre lui permit d'entreprendre l'année suivante, en collaboration avec Célestin Malo dans un premier temps, un commerce de lin et d'écorce de chêne avec l'Angleterre. Puis, ils comprirent très vite, qu'il serait plus intéressant de créer sur place, à Coudekerque-Branche, une industrie nouvelle, à savoir une filature de lin, activité qui n'existait pas encore de ce côté-ci de la mer du Nord.

Implantée le long du canal de Bourbourg, ce fut la première filature de lin de l'agglomération dunkerquoise. Elle fut fondée en 1837, d'une part, par la pratique de David Dickson et, d'autre part, la maison Gaspard Malo qui apporta des fonds. L'affaire commença modestement avec un capital social de 150 000 francs, fourni à la fois sur leurs fonds propres et par neuf actionnaires commanditaires. Dans le cas de D. Dickson, la nouveauté de l'installation en France se traduit, peut-être par son statut de célibataire et, surtout, par une fortune personnelle encore limitée, de l'ordre de 150 000 francs. Les sommes engagées permirent l'acquisition de métiers à filer le lin au sec, mus à vapeur et d'autant de métiers à tisser à la main, pour faire de la toile à voile.

Le voyage outre-Manche apporte le plus souvent à de nouveaux venus l'élément technique original qui leur manquait pour assurer pleinement leur succès. Il n'est pas surprenant pour cet Écossais qu'il fasse venir une partie de ses machines et les métiers à tisser d'Angleterre, (pourtant inventés par un Français, Philippe de Girard, au début du 19^e siècle, qui porta son invention en Angleterre - la France ne l'ayant ni connu, ni encouragé - en fraude, à une époque où leur exportation était interdite : filature mécanique du lin en 1837 et du jute en 1840 ; en effet, l'Angleterre voulait garder un monopole industriel dans le textile, en conservant la suprématie des techniques dont le métier mécanique à filer le lin). «*Les métiers à tisser arrivent par morceaux en France, dans les soutes à charbon de bateaux semi-smoggeurs.*»² Les métiers furent établis sur les plans de la filature de David Dickson, ex-directeur de filature à Arbroath. En 1840, Malo et Dickson y ajoutaient un tissage mécanique de toiles à voile, puis une filature de jute, la première en France.

¹ O. Bonte, «Coudekerque-Branche, les Dickson et la colonie d'Écossais», *Revue de la Société Dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n°26, nov. 1992, pp.155-184.

² *Idem*, p.162.

Le jute d'origine indienne avait été découvert par la puissante Compagnie anglaise des Indes orientales, et Dundee était un grand centre de filature et de tissage du jute ; dès 1844, parvinrent à Dundee 87 000 balles de jute brut. A cette date, l'industrie du jute n'existait pas encore en France. Ce fut donc D. Dickson qui, voyant la prospérité de la filature du jute en Écosse, se préoccupa d'introduire à Dunkerque la nouvelle fibre en 1857. Les maisons de l'Inde consignaient d'ailleurs les jutes dans les entrepôts de Londres et David Dickson achetait directement une partie de la marchandise à Londres.

A l'exposition nationale de 1844, David Dickson reçoit les plus hautes récompenses pour avoir fait profiter son pays d'adoption des nouvelles techniques permettant un équipement moderne du textile. En 1845, la filature Malo-Dickson se transforme en société «Dickson et Cie» et devient, vers le milieu du 19^e siècle, l'une des plus grandes entreprises du Nord de la France. En 1849, la fabrique comptait 524 ouvriers ; en 1860, elle comptait 900¹.

D. Dickson chercha de façon continue à mettre sur le marché des produits nouveaux et introduit des procédés industriels de travail inédits par rapport à la concurrence. L'innovation est sa raison d'être : *«J'ai innové, en créant en France, l'industrie des toiles à lin tissées, sans apprêt. Avant cette époque, elles étaient apprêtées avec du suif et de l'amidon. Tout cela faisait pourrir les toiles à la mer, ce qui était désastreux pour la navigation. L'amélioration est tellement grande, qu'au bout de dix ans, mon établissement pour le tissage des toiles à voile est devenu très considérable. À cette époque, je tissais à la main, mais à partir de 1847, j'ai commencé à tisser les toiles à voile à la mécanique. Mon tissage à la mécanique (...). «Tout le monde maritime a entendu parler de la fabrique de MM. Malo & Dickson, de Dunkerque, tous les jours on constate un nouveau progrès. (...) Cette fabrique a aussi obtenu un brevet de toiles à bandes. Nous nous plaisons d'autant à signaler de tels succès, que cette fabrique qui devient considérable, entretient un nombreux personnel d'ouvriers. Les toiles à voile sont particulièrement appréciées dans le monde maritime, elles sont vendues dans les ports français à la marine impériale, les capitaines n'ont, en pays étranger, de confiance, que dans la qualité des toiles Dickson»².*

Dès 1840, la société prend son essor, les bénéfices progressent, le capital social de la société passe de 150 000 francs à 900 000 francs. De tels succès amplifièrent sa notoriété sur la scène maritime internationale et son influence politique. L'expansion³ de l'usine se continue jusqu'en 1860, où elle arrive à son apogée.

La renommée de David Dickson s'accroît, le ministère de l'Industrie et du Commerce lui demande son avis sur l'opportunité d'une protection douanière plus forte sur le lin, le chanvre et le jute, et s'intéresse également à son usine et, surtout, sur la situation du textile en Angleterre et en Belgique.

David Dickson n'arriva pas en France, seul, ni les mains vides, il amena avec lui, ses machines, son matériel, son savoir-faire, comme nous l'avons vu et aussi sa main-d'œuvre, nommée par O. Bonte de «*colonie d'Écossais*» pour installer son usine de Coudekerque-Branche, ce qui constitue un des facteurs essentiels de la réussite de l'entreprise Malo-Dickson. Quelle était l'importance de cette colonie ? Quelle était la composition de cette main-d'œuvre étrangère ? Malgré les difficultés d'évaluer le nombre d'Écossais qui ont

¹ *La Gazette Nord Pas de Calais*, Histoire d'Entreprises centenaires de la Région Nord Pas de Calais, 1992, p.I.79.

² Extrait du Journal de Dunkerque du 28 décembre 1852, cité dans l'article de O. Bonte, *op.cit.*, pp.165-166.

³ O. Bonte, *op.cit.*, p.166.

travaillé à l'usine Dickson, Lehock en dénombre environ 80 dans la monographie sur Coudekerque-Branche, durant la période de 1855 à 1872 (d'après le registre des livrets de travail qui se trouve aux archives de Coudekerque-Branche¹). O. Bonte a pu établir une liste plus exhaustive et détaillée de la main-d'œuvre étrangère recrutée, par nationalité et par âge, à partir du registre des livrets de travail mais aussi des registres d'état-civil de la ville de Coudekerque-Branche et des registres de l'Église Réformée : 190 travailleurs écossais sont recensés à partir de ces trois sources, entre les années 1837 et 1870, date d'arrêt de l'immigration d'Écosse. Pour la plupart, ils arrivent de Dundee, grand centre de filature, d'Arbroath, ville natale de David Dickson, de Montrose et d'Aberdeen. Ils viennent par familles entières, frères et sœurs, individus isolés. Le dénombrement donne les chiffres suivants : individus isolés : 36 femmes, 21 hommes ; familles : 23 avec ou sans enfants ; frères et sœurs : 17, quelques femmes veuves avec leurs fils ou leurs filles, des pères accompagnés de leur fils.

Cette main-d'œuvre était qualifiée pour le textile, c'est-à-dire était composée d'ouvriers qualifiés, de contremaîtres, d'ingénieurs. Plus précisément, les ouvrières qualifiées étaient des fileuses, dévideuses, prépareuses, ou simples journalières, ouvrières de fabrique. Quant aux ouvriers, ils étaient peigneurs de lin, tisserands, teilleurs de lin, forgerons, menuisiers. Le métier de fil de jute nécessitait l'emploi de bonnes ouvrières. David Dickson disait qu'il était obligé de recruter en Angleterre : «*je n'ai pas ici d'assez bonnes ouvrières dans la filature*»².

De plus, il ne faut pas oublier que la situation géographique de Dunkerque permettait facilement l'approvisionnement des matières premières des usines de David Dickson venant de l'étranger et aussi d'autres régions françaises. Les matières premières sont les lins, les étoupes, le chanvre et le jute. «*Je les tire de la Russie, de la Prusse, de la Hollande, de la Belgique, de la France aussi bien entendu. Le département du Nord et l'arrondissement de Dunkerque produisent beaucoup de lin. La moitié de mes jutes vient directement de Calcutta, je tire l'autre moitié des entrepôts d'Europe*»³. L'accroissement considérable des transports commerciaux terrestres et maritimes contribue aussi à l'exportation des produits finis. «*Je suis également fort bien situé pour l'expédition de mes marchandises, le port de Dunkerque fournit des voies suffisantes pour nos transports par mer et le chemin de fer nous sert pour les expéditions à Lille et à l'intérieur (...)*»⁴.

Sur le plan économique national et international, les relations continues de David Dickson avec Londres, les industriels de Dundee, les achats de marchandises partout dans le monde, la Russie, la Prusse, la Hollande, la Belgique, Calcutta, l'Angleterre, influaient sur le trafic du port de Dunkerque et nourrissaient un courant commercial conséquent⁵. L'industrie dunkerquoise arrivait à concurrencer sérieusement la production textile belge et anglaise. Malo et Dickson obtinrent de nombreuses récompenses à des expositions, notamment en 1844, 1855 et 1867. En 1856, Célestin Malo⁶ se retira, laissant David Dickson, qui reçut le statut d'étranger en 1857, administrer seul la manufacture jusqu'en 1869, date à laquelle victime d'un accident mortel il fut remplacé par son fils, Emile.

¹ C'est une liste limitative, elle ne concerne que la période allant des années 1855 à 1872.

² Rapport de David Dickson, au ministre du Commerce et de l'Industrie, sur les filatures, cité dans l'article de O. Bonte, *op.cit.*, p.171.

³ O. Bonte, *op.cit.*, p.165.

⁴ *Idem*, p.165.

⁵ *Idem*, p.183.

⁶ Célestin Malo partit en retraite, et ce qui était la filature Malo-Dickson devient Dickson et Cie.

Dickson et Cie subit, au début des années 1870, une grave crise due à la guerre de 1870-71, à la concurrence des produits anglais et, plus particulièrement pour le lin, à son remplacement par le coton, crise qui fit sombrer nombre d'industries voisines. La société résista et se diversifia en instaurant, dès 1878, la fabrication de toiles imperméables et de bâches dont le marché ne faisait que croître, à l'intention des compagnies de chemin de fer françaises et étrangères, ainsi que celle des toiles parcheminées et cirées pour les havresacs et carcasses de képis de l'armée française. Le problème des imperméabilisations fut l'objet d'études constantes et c'est ainsi qu'en 1901, Walrave ingénieur fut associé à la firme qui devint Dickson-Walrave et Cie.

La manufacture se développa encore en prenant la succession de la fabrication de filets de pêche créée par la maison Broquart. Déjà, en 1897, elle commença en France le mercerisage du coton. Des succursales avaient été implantées à Boulogne-sur-Mer et au Pré Saint-Gervais. La maison Dickson dont certaines fabrications intéressaient au plus haut point la Défense nationale prit pendant la première guerre mondiale un grand essor¹.

Cet essor trop rapide accroît malheureusement la vulnérabilité de l'entreprise. En dépit ou à cause de ses succès commerciaux, Dickson connaît, à nouveau, une grave crise financière qui la mène, cette fois-ci, au dépôt de bilan le 26 juillet 1926. Les raisons de cette crise sont essentiellement d'ordre financier. La situation industrielle et commerciale n'est pas directement mise en cause.

L'affaire est reprise par ses créanciers, des filateurs et des banquiers principalement. La crise financière de 1926 affecte profondément et durablement le destin de Dickson. Elle entraîne un resserrement de ses activités autour de sa vocation industrielle : la fabrication de toiles lourdes répondant à des exigences techniques ou pratiques précises, destinées à une clientèle essentiellement industrielle et administrative².

Le capital-connaissances de David Dickson est important puisqu'il connaissait très bien les rouages du métier de la filature. Il a appris son métier au sein du milieu familial, puis il fut dirigeant d'une filature à Arbroath. Il a accumulé un modeste capital lors de sa première expérience entrepreneuriale. Donc, son capital financier est faible. En revanche, son capital-relations est élevé et il l'a exploité au maximum. Sa rencontre avec les dirigeants de l'entreprise Gaspard Malo (entrepreneur autochtone) lui a permis de se lancer dans les affaires dans l'agglomération dunkerquoise. Puis, Célestin Malo et David Dickson ont saisi une opportunité nouvelle d'investissement en créant la première filature mécanique de lin du continent. La maison Gaspard Malo a engagé également des fonds dans la nouvelle entreprise en raison des moyens financiers très importants que nécessite l'industrie du textile (industrie intensive en capital). Les sommes engagées permirent l'acquisition de machines venues d'Angleterre en fraude.

Bravant l'interdiction d'exportation d'Angleterre des machines, D. Dickson réussit à importer les pièces essentielles d'un métier à filer. Célestin Malo et David Dickson encourent, outre les risques financiers, des risques plus graves comme des peines d'emprisonnement. David Dickson est un innovateur schumpétérien, il a mis sur le marché local des nouveaux produits et introduit des procédés industriels de travail nouveaux par rapport à la concurrence (l'industrie des toiles à lin tissées, sans apprêt, le jute, le tissage mécanique...). D. Dickson a pu tirer profit du marché du textile (lin, jute) qui était en pleine expansion en Angleterre. Et

¹ P. Oddone, *op.cit.*, p.90.

² *La gazette Nord Pas-de-Calais, op.cit.*, p.I.79.

parallèlement, il fit profiter à la France des nouvelles techniques permettant un équipement moderne du textile. Ses relations continues avec Londres, les industriels de Dundee, lui donnèrent un avantage pour s'approvisionner en marchandises à travers le monde et, de plus, il est toujours bien informé des nouvelles technologies et des nouvelles matières premières arrivant en Angleterre. Enfin, D. Dickson fit venir avec lui une «colonie» de travailleurs écossais pour installer son usine de Coudekerque-Branche, ce qui est un des facteurs essentiels de la réussite de l'entreprise Malo-Dickson.

D. Dickson profita également de la situation géographique de Dunkerque et des infrastructures qui permettaient facilement l'approvisionnement en matières premières de ses usines, venant de l'étranger (Russie, Prusse, Hollande, Belgique) et aussi d'autres régions françaises.

CONCLUSION : CAPITAL SOCIAL ET FACTEURS DE REUSSITE

Il nous paraît intéressant de mettre en évidence les facteurs de réussite de l'aventure entrepreneuriale des entrepreneurs «héroïques» à Dunkerque, sur la base de l'axiomatique éclairant leurs différentes dimensions (le capital social, l'entrepreneuriat structurelle, l'entrepreneuriat conjoncturelle, les domaines d'activité). L'enseignement que nous pouvons retenir en priorité de ces portraits est l'importance du contexte et de l'environnement pour la réussite entrepreneuriale. Le tableau suivant retrace les caractéristiques du capital social mobilisé par les différents types d'entrepreneurs étudiés et montre que la création d'une entreprise ne peut être isolée du milieu dans lequel se trouve l'entrepreneur potentiel. Ce milieu conditionne par ailleurs la valorisation du capital social, et inversement. L'entrepreneur est sensible à son environnement, au monde qui l'entoure et c'est ainsi qu'il exploite les ressources tant technologiques, matérielles, financières, humaines qu'institutionnelles.

Les maraîchers (jardiniers) vont devenir des brasseurs. Les créations de brasseries vont se développer au 19^e siècle. Ceci s'explique par l'accroissement de la population de l'agglomération dunkerquoise durant la période d'industrialisation et d'urbanisation massive. Le marché de la bière est largement ouvert en l'absence de concurrence d'autres boissons (à Dunkerque, il n'existait ni source, ni puits d'eau potable à cette époque) et s'écoule aisément. La bière est la boisson ordinaire de toutes les classes sociales et toutes les classes d'âge. Le vaste déplacement de population vers les villes qu'imposa l'essor industriel du 19^e siècle et l'argent plus facile provoquèrent une véritable prolifération des débits de boisson dans le Nord de la France. Le déracinement de la population, le travail pénible et difficile et l'accès au loisir favorisèrent la consommation de la bière dans les «estaminets» et les guinguettes de Rosendaël le dimanche.

Dans cette vaste période, l'arrivée du chemin de fer et les travaux de modernisation de l'infrastructure portuaire ainsi que la position géographique privilégiée de Dunkerque jouent un rôle important dans le développement des activités industrielles de l'économie dunkerquoise (nous évoquerons plus loin la révolution des transports à Dunkerque). Ce contexte fait apparaître un vivier d'entrepreneurs héroïques localement implantés.

Les entrepreneurs du 19^e siècle, jusqu'à la seconde moitié du 20^e siècle, ne portaient pas de rien. En ce qui concerne les entrepreneurs autochtones, le capital-connaissances théoriques et pratiques joue un rôle important. Joseph Ziegler est à ses débuts, en 1855, un compagnon, fondateur d'un atelier de chaudronnerie qu'il transforma en entreprise industrielle. Mais sa

formation n'était pas suffisante pour se lancer dans la construction navale et J. Ziegler envoya ses fils se former et acquérir les connaissances scientifiques et techniques en Angleterre. Rémi Gantois, contrairement à Ziegler, est hautement diplômé de l'école brassicole. Outre le capital-connaissances, le capital-relations est aussi important. Tout d'abord, la famille a très largement soutenu le développement de l'entreprise, en apportant les connaissances utiles ou les capitaux nécessaires au démarrage. De plus, ces entrepreneurs exerçaient souvent des responsabilités locales, Joseph Pierre Vancauwenberghe était conseiller municipal, trésorier de la Chambre de commerce de Dunkerque, vice-président de la commission supérieure du Pilotage. Charles Ziegler fut membre de la fondation de la Compagnie de remorquage et il participa à la création des Ateliers et chantiers de France. Ces entrepreneurs autochtones sont présents dans les activités manufacturières traditionnelles comme la pêche, la construction et la réparation navale et l'agro-alimentaire de l'économie dunkerquoise (nous y reviendrons plus loin).

Concernant l'entrepreneur national, il possède une fortune personnelle et familiale. G. Lesieur créa son entreprise avec ses propres capitaux. Le père de G. Lesieur était un riche fermier, il possédait alors de nombreuses terres. Il exerçait un rôle de notable, il était maire de la commune de Septeuil, en Seine-et-Oise. Ces nouveaux entrepreneurs ont su également s'entourer. L'entrepreneur n'est pas seul. Il est porté par son entourage, par ses relations. L'huilerie Lesieur a été lancée par une équipe de personnes disposant de compétences distinctes et complémentaires (techniques, commerciales et juridiques). Cette équipe est composée de la famille et d'anciens collaborateurs de travail hautement diplômés et/ou dotés de longues années d'expériences professionnelles. Là encore le capital-connaissances est primordial. De plus, G. Lesieur a tiré profit de la dynamique de son réseau de relations construit tout au long de sa vie professionnelle (décideurs publics et privés).

Concernant l'entrepreneur étranger, son capital-connaissances est élevé, mais son capital-financier l'est moins ; ainsi il contourna cet obstacle en exploitant son capital-relations. David Dickson a démarré ses affaires en s'associant avec Célestin Malo, un entrepreneur autochtone qui apporta des capitaux indispensables au développement de l'entreprise. D. Dickson se servit de ses relations privilégiées avec l'étranger, et notamment à Londres, pour faire entrer sur le territoire de la main-d'œuvre écossaise, plus qualifiée que les Français, des nouvelles technologies et pour obtenir des informations nécessaires à la réalisation de nouvelles opportunités d'investissements et de marché avec succès mercantile, c'est-à-dire augmentation des profits des entrepreneurs (Schumpeter, 1912). Il créa son entreprise dans un secteur d'activité peu développé encore à Dunkerque (surtout axée sur les activités portuaires) du fait de son retard d'industrialisation par rapport au centre industriel de la région du Nord/Pas-de-Calais c'est-à-dire la région lilloise.

Pour résumer, ces entrepreneurs héroïques implantés à Dunkerque, qu'il s'agisse de l'entrepreneur autochtone, de l'entrepreneur national ou de l'entrepreneur étranger, les trois pôles (capital financier, capital-connaissances et capital-relations) interviennent toujours, mais à des degrés plus ou moins importants. On peut remarquer que ces entrepreneurs s'assimilent aux entrepreneurs «révolutionnaires» de S. Boutillier et de D. Uzunidis (S. Boutillier, D. Uzunidis, 1995). En effet, ces entrepreneurs sont innovateurs, tirant profit des connaissances des autres, ils ont su combiner les compétences des uns et des autres, dans le but de réaliser leur projet. Ce qui nous ramène bien à la définition que Schumpeter donne de l'innovation ou des «nouvelles combinaisons», c'est-à-dire de concevoir et d'introduire sur le marché ou dans

le processus de production de nouvelles marchandises et/ou de nouveaux dispositifs techniques et organisationnels¹.

Mais, nous devons aussi souligner que l'intégration des entrepreneurs venus d'ailleurs s'est faite dès lors qu'ils ont imposé leurs ambitions et leurs préoccupations économiques, politiques, religieuses et sociales (paternalisme). «*L'apport de ces entrepreneurs révolutionnaires ne sera donc pas seulement important sur le plan technique mais aussi sur le plan social puisqu'ils vont contribuer à créer de nouvelles valeurs, de nouveaux repères sociaux. Mais la montée de ces entrepreneurs n'est pas étrangère à l'implication directe de l'État dans les activités de production et de régulation économique*»². Ceci montre les limites de l'entrepreneur héroïque. Il ne peut assurer son succès entrepreneurial sans l'intervention massive de l'État.

Ces pionniers ont su profiter de l'entrepreneurialité conjoncturelle comme les incitations financières de l'État, c'est-à-dire les primes à l'exportation ou des subventions aux armements, ou comme des mesures législatives protectionnistes (tarifs douaniers), ou de la demande de nouveaux biens et services marchands des consommateurs et des commandes publiques. Par exemple, considérant la «grande pêche» comme une pépinière de marins aguerris pour le service de la Royale, l'État a toujours encouragé cette activité, avec des barrières tarifaires protectionnistes à l'importation, des primes à l'exportation ou des subventions aux armements. Ils ont aussi bénéficié de caractéristiques plus structurelles (l'entrepreneurialité structurelle) comme la présence de main-d'œuvre qualifiée, de matières premières, de grandes infrastructures de transport et de communication, coûts de production, etc. Notons que l'entrepreneurialité d'un territoire est nécessaire pour attirer les nouvelles entreprises (création de richesses et d'emplois) des entrepreneurs «héroïques», ce qui se vérifie dans le cadre de l'industrialisation de l'économie dunkerquoise. Nous pouvons toutefois observer la faiblesse de celle-ci envers les entrepreneurs nationaux et étrangers car ces derniers sont en minorité par rapport aux entrepreneurs autochtones.

D. Dickson a su s'approprier l'invention d'autrui, en l'occurrence il a acquis les machines à tisser inventées par M. Girard, c'est en cela que Dickson fut un entrepreneur héroïque par définition. Il a su appliquer une technique nouvelle au processus de production dans les filatures. Son succès commercial est porté par la croissance de la demande de toiles à voile pour la marine. Au 19^e siècle, le marché du jute était vierge en France. G. Lesieur, de son côté, a pu bénéficier des connaissances scientifiques et techniques grâce à ses relations avec les mondes politique et scientifique. Il a aussi su combiner les compétences des uns et des autres dans le but de réaliser son projet entrepreneurial. J. Ziegler qui transforme l'atelier en chantier de réparation navale, activité artisanale au départ, en activité de production de masse. Dans le domaine des activités liées à la mer, les entrepreneurs héroïques (par exemple, ici, Vancauwenberghe et Ziegler) ont bénéficié de l'intervention massive de l'État. Pour les brasseurs, le contexte a joué un rôle important car au 19^e siècle, la consommation de bière est en plein expansion.

Au cours de cette période, l'État a joué un rôle réel d'initiateur de l'industrialisation, c'est-à-dire qu'il a construit et maintenu un cadre légal de l'économie de marché, propice à l'expansion de l'économie de l'entreprise (accumulation). A la fin du 19^e siècle, le lancement

¹ J.A., Schumpeter, *op.cit.*, 1912.

² S. Boutillier et D. Uzunidis, De l'entrepreneur héroïque à l'entrepreneur socialisé : les métamorphoses de la petite entreprise, *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation*, n 8, Petite entreprise le risque du marché, L'Harmattan, Paris, 1998-2, p.18.

du plan Freycinet (1879) avait permis, par exemple, à Dunkerque, l'aménagement et la modernisation du port et la construction d'axes ferroviaires, financés largement par emprunt. De ce fait, Dunkerque est devenu un port prospère à partir du moment où les autorités publiques ont réalisé les investissements nécessaires. Malgré certaines apparences, ce plan s'inscrivait dans la logique de l'orthodoxie libérale. Pour les disciples d'Adam Smith, il appartenait à l'État de créer des infrastructures financièrement non rentables pour le capitalisme privé. Il faut également évoquer la loi de 1893 protectrice de la marine marchande. L'État a mené une politique de primes à la construction de navires afin d'enrayer le déficit de la flotte marchande française. Cette politique d'engagement industriel permit la modernisation des infrastructures et le développement des activités industrielles. Nous avons pu constater que certains ministères, à commencer par celui des Finances ou celui des Travaux Publics, avaient un rôle économique évident.

L'économie dunkerquoise est révélatrice des rapports économiques et politiques qui se sont historiquement noués entre les grandes familles locales et l'État pour le développement et l'expansion des activités industrielles. L'«héroïsme» des entrepreneurs de la construction navale, de l'agroalimentaire et du textile, peut-il être atténué par les nombreux appuis dont ils ont bénéficié de la part de l'autorité politique ? N'est-il pas évident aussi que cette même autorité a façonné l'image «héroïque» des industriels locaux ?

Annexe

Tableau 1 : Cas de portraits d'entrepreneurs dans l'économie dunkerquoise de la deuxième moitié du 19^e siècle jusqu'à la première moitié du 20^e siècle

		Les entrepreneurs autochtones (Joseph Pierre Vancauwenberghe, Joseph Ziegler ; Rémi Gantois)	L'entrepreneur national (Georges Lesieur)	L'entrepreneur étranger (David Dickson)
Capital social	Capital financier	Faible, potentiellement important du fait du : - patrimoines familiaux - personnels	Important : patrimoine familial	Faible, potentiellement important du fait du : - capital personnel accumulé - actionnaires
	Capital-connaissances	Important : - études - formations de compagnonnage	Important : longue expérience professionnelle	Important : connaissances et savoir-faire techniques
	Capital-relations	Important : famille, institutions, professionnelles	Important : famille, amis, relations professionnelles, institutions	Important : famille, amis, institutions
Entrepreneurialité structurelle		- Ressources humaines (main-d'œuvre qualifiée) - Ressources technologiques - Ressources matérielles	- Ressources humaines (main-d'œuvre abondante) - Infrastructures, - Terrains disponibles - Position géographique (proximité des approvisionnements, des débouchés commerciaux)	- Infrastructures - Position géographique
Entrepreneurialité conjoncturelle		- Marchés - Ressources institutionnelles (tarifs protectionnistes à l'importation, primes à l'exportation ou subventions aux armements)	- Marché - Ressources institutionnelles (plan Freycinet)	- Marché - Ressources institutionnelles (protection douanière, commandes publiques)
Domaine d'activité		Pêche Entreprise navale Agro-alimentaire	Agro-alimentaire	Textile

Source : *Etabli par nos soins*

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bonte O., «Coudekerque-Branche, les Dickson et la colonie d'Écossais», *Revue de la Société Dunkerquoise d'Histoire et d'Archéologie*, n°26, novembre 1992, pp.155-184.
- Boutillier S., Uzunidis D., *L'entrepreneur, une analyse socio-économique*, Economica, Paris, 1995.
- Boutillier S., Uzunidis D., *Port et industries du Nord*, Clichés Dunkerquois, Coll. Économie et innovation, *Série Clichés*, L'Harmattan, Paris, 1998.
- Boutillier S., Uzunidis D., *La légende de l'entrepreneur Le capital social, ou comment vient l'esprit d'entreprise*, Syros-La Découverte, Paris, 1999.
- Boutillier S., Uzunidis D., «De l'entrepreneur héroïque à l'entrepreneur socialisé, les métamorphoses de la petite entreprise», *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation*, n 8, Petite entreprise, le risque du marché, L'Harmattan, Paris, 1998-2, pp13-28.
- Boutillier S., Uzunidis D., «L'utilité marginale de l'entrepreneur», *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation*, n°13, L'Harmattan, Paris, 2001.
- Boutillier S., Laperche B. et Mudard-Franssen N., *Frontaliers du Nord, Europe, régions, migrations*, série *Clichés*, Col. «Économie et Innovation», Innoval-L'Harmattan, Paris, 2002 (a).
- Boutillier S., Uzunidis D., *Comment ont-ils réussi ? L'histoire des entrepreneurs du XVIII^e siècle à nos jours*, Studyrama, 2002 (b).
- Boutillier S., *L'entrepreneur dans une région industrielle en reconversion. Enseignements théoriques à partir d'une réflexion critique sur le concept de capital social, l'entrepreneur traditionnel, l'entrepreneur technologique, l'entrepreneur de proximité*, Rapport RUEE-Lab.RII, ULCO, Programme «Entrepreneuriat», Pôle régional du Nord/Pas-de-Calais de l'entrepreneuriat, mai 2004.
- Cabantous A., *Histoire de Dunkerque*, Privat, Toulouse, 1983.
- Cantillon R., *Essai sur la nature du commerce en général (1755)*, INED, 1952.
- Dunkerque, son port, son commerce*, Chambre de commerce et d'industrie de Dunkerque, 1900.
- Curveiller S., *Dunkerque ville et port de Flandre à la fin du Moyen Age*, Presses Universitaires de Lille, Arras, 1989, p.199.
- Denise J., *La Belle Époque à Dunkerque ; tome 2 : Les Dunkerquois au travail : les métiers de la mer*, Collection Mémoire Collective, Westhoek Editions, Dunkerque, 1987.
- Desaegher G., *Brasseries et Brasseurs de Rosendaël*, Plath'iou n°10, avril 1993.
- Faulconnier P., «Description de Dunkerque», tome I, Livre II, 1730.
- Gaston-Breton T., *Histoire d'une grande entreprise familiale : Lesieur (1908-1993)*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, Université de Paris IV, octobre 1996.
- La Gazette Nord Pas de Calais*, Histoire d'entreprises centenaires de la Région Nord Pas de Calais, 1992.
- Laperche B., Bellais R., Entrepreneurs innovateurs, capital-risque et croissance des grandes entreprises, *Innovations, Cahiers d'économie de l'innovation* n°12, 2000-2, pp.137-155.
- Laperche B. (coord.), *L'innovation orchestrée. Risque et organisation*, Économie et Innovation, L'Harmattan, Innoval, Paris, 2003.
- Mudard-Franssen N., *Grandes entreprises et entrepreneurs à Dunkerque, Quand la grande entreprise asphyxie l'esprit d'entreprise*, Document de travail n°46, Lab.RII, ULCO, Dunkerque, octobre 2001.
- Mudard-Franssen N., «Champs de l'entrepreneuriat et dynamique des sociétés», in *Profils d'entrepreneurs dans un milieu fortement industrialisé : le cas de Dunkerque*, 2^e Congrès de l'Académie de l'Entrepreneuriat, 17 et 18 avril 2002, Université Montesquieu Bordeaux IV.

Mudard-Franssen N., *Approches et réalités économiques de l'entrepreneuriat. Etude appliquée aux régions anciennement industrielles. Le cas de Dunkerque*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université du Littoral Côte d'Opale, octobre 2004.

Oddone P., *Histoire de Coudekerque-Branche*, Westhoek Editions des Beffrois, 1988.

Say J.B., *Traité d'économie politique*, L.II, Paris, 1841.

Schumpeter J.A., *Théorie de l'évolution économique, Recherche sur le profit, le crédit, l'intérêt et le cycle de la conjoncture* (1^{re} édition en langue allemande : 1912), Dalloz, Paris, 1935.

Thelliez E., «Les industries de l'agglomération dunkerquoise», *Revue du Nord*, tome XXXIX, n°155, juillet-septembre 1957, pp.13-49.

La Voix du Nord, dimanche 7 et lundi 8 mars 1999.