

Patrimoine

De la manufacture à l'usi

L'essor industrialo-portuaire des XIX^e et XX^e siècles a considérablement modifié la structure de la société dunkerquoise. Les Archives municipales vous proposent de découvrir jusqu'au 13 octobre une exposition qui retrace l'histoire de ces bouleversements socio-économiques.

Depuis une vingtaine d'années, on assiste à une prise de conscience des valeurs techniques, culturelles et historiques du patrimoine industriel. À la fois mémoire de notre passé et témoin de la vie sociale et professionnelle des Dunkerquois, ce patrimoine constitue l'identité de notre ville et symbolise ce que nous sommes et ce qui fait notre force : un territoire à l'histoire singulière, longtemps convoité, mais qui a su développer une industrie puissante reposant sur une série d'innovations majeures, des activités et savoir-faire diversifiés. Liée à l'eau, au commerce maritime et au développement portuaire, l'industrialisation de l'ancienne cité corsaire a connu un remarquable essor au milieu du XIX^e siècle, entraînant dans son sillage des bouleversements socio-économiques sans précédent. La société s'est progressivement structurée autour de l'usine, avec d'un côté des capitaines d'industrie et de l'autre une classe ouvrière émergente employée dans le textile, l'agroalimentaire ou encore sur les chantiers navals...



La «révolution industrielle» a favorisé l'émergence d'une classe ouvrière.

ne



Les premiers combats syndicaux

Créé par Albert Sauvage en 1902, le syndicat des ouvriers du port est à l'origine des toutes premières luttes sociales à Dunkerque. En octobre 1902, les dockers déclenchent une grève générale destinée à soutenir l'action de leurs camarades mineurs. Des manifestants défilent et des barricades sont dressées pour faire face à l'armée. Il faudra l'organisation

d'un référendum pour que la reprise du travail soit décidée par les grévistes. A cette époque, le syndicat des ouvriers du port s'oppose fréquemment au patronat local réuni au sein du comité de défense des intérêts du port. En mars 1910, les dockers cessent de nouveau le travail pour dénoncer le développement du travail à la tâche. Les autorités locales

font alors appel à l'armée pour assurer le maintien de l'ordre en ville. Le mouvement ne prendra fin qu'au début du mois d'avril, après qu'une commission de conciliation pilotée par le maire de Dunkerque, Henri Terquem, le sénateur Jean Trystram et le sous-préfet ait trouvé un compromis satisfaisant pour les deux parties.

Une société tournée vers la mer

Dunkerque est longtemps demeurée un simple hameau où la pêche et le conditionnement des harengs constituaient les principales occupations de ses habitants. Après s'être essayés au milieu du XVIII^e siècle à la pêche au saumon et à la chasse à la baleine, les Dunkerquois se tournent vers la pêche à la morue au large de l'Islande, une activité qui dominera l'économie locale pendant plus d'un siècle et demi et dont on peut situer l'apogée entre 1850 et 1870. Pour préparer les tonnes de morue qui sont débarquées au port, des ateliers de salaison s'ouvrent dans tous les quartiers, mobilisant une masse considérable d'ouvriers. La pêche à l'Islande fait alors la richesse de quelques négociants qui arment chacun une dizaine de navires par an, sur lesquels embarquent des centaines de marins. Les conditions de travail sont très dures et les naufrages fréquents. 185 marins périssent au

cours de la seule campagne de 1839 et 12 navires disparaissent entre 1844 et 1846.

Au temps des manufactures

En parallèle, Dunkerque connaît un regain d'activité grâce à l'accroissement du trafic maritime. La construction navale et le commerce prospèrent, la ville s'enrichit et de grandes manufactures sont créées, à l'image de la soixantaine de fabriques de tabac vers lesquelles convergent quotidiennement près de 5 000 personnes, soit le quart de la population. Au milieu du XVIII^e siècle apparaissent également des unités de production étonnantes. Une fabrique de pipes faïencées dans laquelle s'activent 400 ouvriers est lancée en 1752 et une genièvrerie est ouverte en 1775 avec pour conséquence l'installation d'une fabrique de bouchons et de 5 verrieres. Au sein même de l'hôpital est fondée une manufacture de filets de pêche dans laquelle œuvrent des enfants. Près du port,



des raffineries de sel et de sucre viennent s'ajouter aux multiples ateliers, menuiseries, corderies et autres fabriques de toile à voile.

Une ville très animée

À la veille de la Révolution, Dunkerque qui dispose d'une centaine de maisons de négoce semble être la ville du royaume où l'on bâtit le plus. Les corporations y sont nombreuses et celles des maçons, des charpentiers et des menuisiers sont parmi les plus sollicitées. Les porte-sacs, déchargeurs et autres brouetteurs qui prendront le nom de dockers à la fin du XIX^e siècle sont également très présents. On en dénombrera entre 2500 et 4000 vers 1900. Une foule de « petits métiers » se développe également à la faveur de l'augmentation de l'activité portuaire et de la croissance économique. Pêcheuses de crevettes, boutonniers, galochiers et autres vendeurs ambulants arpen-

tent les rues et proposent aux habitants leur marchandise : bière, poisson sec, petits pois... Artisans et boutiquiers se concentrent, quant à eux, en centre-ville, non loin des grandes artères et de la place Jean Bart qui accueille le marché le mercredi et le samedi.

Les premières industries

Au cours du XIX^e siècle, l'industrie textile a constitué le laboratoire d'une nouvelle approche de la production tant sur le plan des modalités de travail que sur celui des moyens techniques employés. En 1843, David Dickson et Célestin Malo fondent à Dunkerque la première filature de jute française. Peu à peu, ce secteur d'activité accapare la plus grande part de la main-d'œuvre féminine et juvénile. Sur les 1264 ouvriers que compte la société Dickson en 1862, 456 sont des enfants. La « révolution industrielle » se poursuit avec la création d'établissements

brassicoles et l'implantation en 1856 d'une minoterie à l'angle des rues de la Verrerie et Saint-Charles en Basse Ville. Non loin de là, le long du canal de Bergues où se dresse aujourd'hui le groupe de logements Gustave Robelet, les frères Marchand avaient déjà obtenu en 1854 l'autorisation d'exploiter une huilerie dont le tiers des 300 salariés étaient employés au transbordement des marchandises. Dans les années qui suivent, de nouvelles huileries sont édifiées. L'usine Lesieur qui est inaugurée en 1908 fournit du travail à plus de 1000 ouvriers à l'aube de la Seconde Guerre mondiale.

Les chantiers navals

Considérée comme l'une des plus anciennes activités locales, la construction navale a connu un tournant décisif en 1855 avec la création de la firme Ziegler, première entreprise à construire des navires à coque métallique.

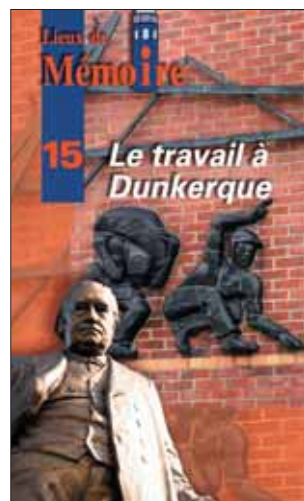


1- Lancement d'un navire aux ACF.
2- Raffinerie Wartel.
3- Hullerie Marchand .



« Lieux de mémoire » n°15

Dans le cadre de cette exposition, les Archives municipales et la direction générale de la communication ont édité un nouveau numéro des « Lieux de



mémoire ». Consacrée à l'histoire du travail à Dunkerque, cette brochure vous propose de partir à la découverte des installations industrielles anciennes grâce à un circuit patrimonial de deux heures.

Document disponible gratuitement aux Archives municipales, à l'Office de tourisme ou dans les mairies de quartier...

En 1898, Joseph Charles Ziegler, fils du fondateur de la société éponyme, participera en outre au lancement des Ateliers et Chantiers de France (ACF). Entre les deux sociétés, les liens sont très forts. Au gré des besoins, le personnel passe d'un chantier à l'autre. Entre 1898 et 1987, des dizaines de milliers d'ouvriers ont travaillé pour les ACF et pris part à la construction de 325 navires dont l'«Émile Miguet» (1937), le plus gros pétrolier jamais construit en France avant-guerre. Détruits durant la Seconde Guerre mondiale, les ACF sont reconstruits, agrandis et modernisés. L'atelier de préfabrication AP2 élevé en 1949 le long de l'avenue des Bancs de Flandre perpétue toujours le souvenir de cette belle aventure industrielle. Devenus Normed en 1982, les ACF ont fermé leurs portes en 1987 après avoir mis à l'eau un dernier bâtiment, le «Nord-Pas-de-Calais», un ferry qui assure toujours la liaison Calais-Douvres.

Un complexe industrialo-portuaire

En 1945, Dunkerque est sinistrée et le port en ruine. Mais tel un phénix, la cité portuaire va renaître de ses cendres et devenir un acteur économique majeur. L'installation du complexe sidérurgique Usinor à partir de 1959, l'arrivée d'une nouvelle génération d'usines métallurgiques et pétrochimiques et l'aménagement du port ouest ont joué un rôle déterminant dans le développement de l'économie dunkerquoise au cours des années 1960-1970. Durant cette période, le marché de l'emploi est sous tension. La sidérurgie réclame une main-d'œuvre abondante et débauche les ouvriers de la navale. Pour satisfaire aux besoins sans cesse croissants, des travailleurs affluent de toute la France et plus particulièrement du bassin minier. Afin de loger ces nouveaux arrivants, des zones à urbaniser en priorité (ZUP) sont alors mises en chantier. De 1962

à 1974, près de 22 000 habitations sont construites. En 1981, le littoral compte 45 593 ouvriers pour 91 000 actifs. À lui seul, le complexe Usinor emploie environ 11 000 personnes à la veille de la crise économique des années 1980. Pour assurer son développement, Dunkerque s'appuie aujourd'hui sur son port ainsi que sur ses pôles énergétique, sidérurgique et universitaire. ◆ 29

Sources : Archives municipales.

« De la manufacture à l'usine : histoire du travail à Dunkerque du XVIII^e siècle à nos jours », exposition visible jusqu'au 13 octobre aux Archives municipales, 9 bis quai de la Citadelle (fermée le lundi matin).

SNSM

Pêcheurs de vie

Recherche de naufragés, assistance aux navires en détresse, secours aux véliplanchistes : autant de missions de service public qui sont dévolues aux bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer, des marins au grand cœur qui n'hésitent pas à risquer leur vie pour sauver celle des autres.



Sauvetage d'un homme à la mer.



Concertation autour des moyens à mettre en œuvre pour l'intervention.

Courage, discrétion et modestie... Les qualificatifs ne manquent pas pour décrire les bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

Par abnégation et par solidarité entre gens de mer, ces hommes sont prêts à donner leur vie, quelles que soient les circonstances, pour sauver celle des autres. Barrée depuis trois ans par Alain Ledagueneil, pilote de Dunkerque, la station locale rassemble une trentaine de sauveteurs volontaires âgés de 24 à 63 ans. Ils sont pilotes maritimes, plaisanciers, mécaniciens, médecins, lamaneurs ou encore professeurs. Ils viennent d'horizons divers mais ont en commun l'amour de la mer, une amante exigeante et souvent très capricieuse. Marins confirmés, ils ont pour la plupart une grande pratique de la côte.

« Nous devons avoir une bonne connaissance de la mer, des courants, des écueils et des dangers de la zone que l'on couvre », explique Thierry Marmousez, vice-président et médecin du bord depuis dix ans. Il faut dire que leur secteur qui court de la frontière belge au détroit du Pas-de-Calais est l'un des plus fréquentés au monde. Des centaines de navires le traversent quotidiennement. Le danger est permanent et les fortunes de mer fréquentes.

Appareiller en vingt minutes

Collisions, chavirements, échouages, recherche de naufragés, secours aux véliplanchistes et aux kitesurfeurs : les marins de la SNSM sont formés à tous les types d'interventions. Disponibles 24 heures sur 24, quelle que soit la météo, ces hommes s'en-

gagent à appareiller dans les vingt minutes qui suivent l'alerte déclenchée par le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) du Gris-Nez. Quinze membres sont constamment sur le qui-vive. Il suffit d'un seul bip d'alerte pour qu'ils accourent à l'embarcadère prêts au branle-bas de combat. Responsable des opérations, le patron sonne le départ dès qu'un mécanicien, un radio et au moins trois canotiers sont à bord du bateau. « S'engager comme volontaire à la SNSM, c'est être prêt à prendre la mer dans des conditions extrêmes à n'importe quelle heure du jour et de la nuit », témoigne Alain Ledagueneil. Un vrai sacerdoce !

Parfaitement conscients que chaque minute compte, les sauveteurs tiennent en permanence armées deux embarcations : un semi-



© Flavie Evrard

Insubmersible et auto-redressable, le canot tous temps «Jean Bart II» constitue le fer de lance de la station.

Une société plus que centenaire

Fondée en janvier 1834 sous le nom de Société Humaine, la station locale est une des plus anciennes de France. Les sauveteurs étaient alors recrutés parmi de vieux loups de mer, souvent des pêcheurs de morue de retour d'Islande, des pilotes maritimes ou des marins au long cours. Alertés par deux coups de canon tirés à cinq minutes

d'intervalle, ils embarquaient à bord de canots à voiles et à avirons dotés de caisses à air d'insubmersibilité censées faciliter leur redressement après un chavirage ! Chaque sortie comportait de nombreux risques et relevait de l'exploit, voire de l'héroïsme. En 1875, les sauveteurs dunkerquois ont rejoint la Société

centrale de sauvetage des naufragés (SCSN) lancée dix ans plus tôt. Le 1^{er} octobre 1967, cette dernière a fusionné à son tour avec l'organisme des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB) pour donner naissance à la SNSM. Reconnue d'utilité publique, cette association perpétue la vocation séculaire qu'est le sauvetage des vies.

rigide et un canot tous temps. Insubmersible et auto-redressable, le canot SNS 087 « Jean Bart II » reconnaissable à sa robe orange et vert permet de sortir lorsque tous les autres bateaux se mettent à l'abri dans le port. Mue par deux moteurs de 380 chevaux, cette unité est taillée pour affronter des flots déchaînés et remorquer des navires d'une centaine de tonnes. Par temps favorable, elle peut atteindre une vitesse de 20 nœuds. Doté de systèmes de navigation et de localisation ultramodernes ainsi que d'un important matériel de premiers secours, ce bâtiment fait la fierté de ses servants.

Une trentaine d'opérations par an

« En dix ans de service, on ne compte plus le nombre de missions auxquelles il a pris part », souligne Michel Barbe, patron. L'an

dernier, il a participé à une trentaine d'opérations d'assistance et de sauvetage aux personnes, dont les deux tiers ont été lancées au profit de plaisanciers imprudents. « La dernière en date remonte au 13 juillet, se souvient Thierry Marmousez. Nous sommes intervenus vers 20 h 30 pour récupérer un navigateur allemand de 70 ans dont le voilier, poussé par des paquets de mer et un vent de secteur nord-est de force 6 à 7 sur l'échelle de Beaufort, s'était échoué sur le banc des phoques, à quelques encablures de la plage de Malo. » Aussi difficile soit-il, le sauvetage des personnes est gratuit, alors que le remorquage donne lieu à une participation aux frais engagés par la SNSM, selon des tarifs fixés par le ministère des Transports. Malgré l'excellente image véhiculée par les sauveteurs, la société éprouve les plus grandes

difficultés à récolter les fonds nécessaires à l'entretien de son matériel et mobiliser les gens de mer, tout particulièrement les plaisanciers. Mais en vieux bourlingueurs, les hommes de la SNSM ne sont pas du genre à se plaindre. Vaille que vaille, ils continueront à prendre la mer et à arracher des vies à la colère des éléments. ◆

Comment adhérer ?

Prendre contact avec la station :
tél. 03 28 63 23 60.

L'adhésion est de 20 €/an.

Pour en savoir plus : www.snsnm.net.