

Histoire

Les Ziegler, une famille d'entrepreneurs

Spécialisés dans la réparation navale et la construction de remorqueurs, les Ateliers et Chantiers Ziegler, fondés sous le Second Empire, ont lancé en moins d'un siècle près de 200 navires de toutes catégories et parmi eux les premières unités à coque métallique. Présentation.



▲ François-Joseph Ziegler (1820-1896), le père fondateur des chantiers éponymes.

Lorsqu'on évoque le nom de Ziegler, on songe immédiatement à la jolie villa éponyme située avenue du Casino à Malo-les-Bains. C'est oublier que la famille Ziegler a fondé et dirigé durant plus d'un siècle l'un des plus importants chantiers de réparation et de construction navales de la région. Tout commence en 1845 lorsque François-Joseph Ziegler (1820-1896), un compagnon itinérant originaire de la petite ville de Benfeld en Alsace, arrive à Dunkerque à la faveur d'un déplacement professionnel. Âgé de seulement 25 ans, ce talentueux mécanicien découvre alors un port de pêche et de commerce débordant d'activité, mais dans lequel les navires à vapeur, déjà fortement représentés dans la plupart des grands ports de l'Atlantique, commencent seulement à faire leur apparition.

François-Joseph Ziegler, un entrepreneur visionnaire

Intelligent, avisé et clairvoyant, François-Joseph Ziegler comprend bien vite qu'il y a là une opportunité à saisir. En effet, à l'exception des frères Malo qui possèdent une petite fabrique de navires à vapeur, aucun Dunkerquois ne s'est encore spécialisé dans l'entretien et la réparation des machines équipant ces unités. Déjà fortement expérimenté, François-Joseph Ziegler décide donc de s'installer définitivement à Dunkerque et d'y ouvrir un petit atelier de mécanique générale en 1855. Situé à l'angle de la rue du Leughenaer et de la rue Henri Terquem, juste en face de la petite chapelle Notre-Dame des Dunes, cet atelier ne tarde pas à crouler sous les demandes en raison de la progression constante du trafic maritime et de l'augmentation du nombre de vapeurs fré-

quantant le port. Le nombre d'employés ne cesse alors de progresser. L'affaire fonctionne si bien que son propriétaire songe bientôt à élargir son activité à la chaudronnerie puis à l'entretien et à la réparation navals. Un projet ambitieux qui nécessite toutefois des qualifications et des connaissances qu'il ne possède pas.

Une entreprise familiale

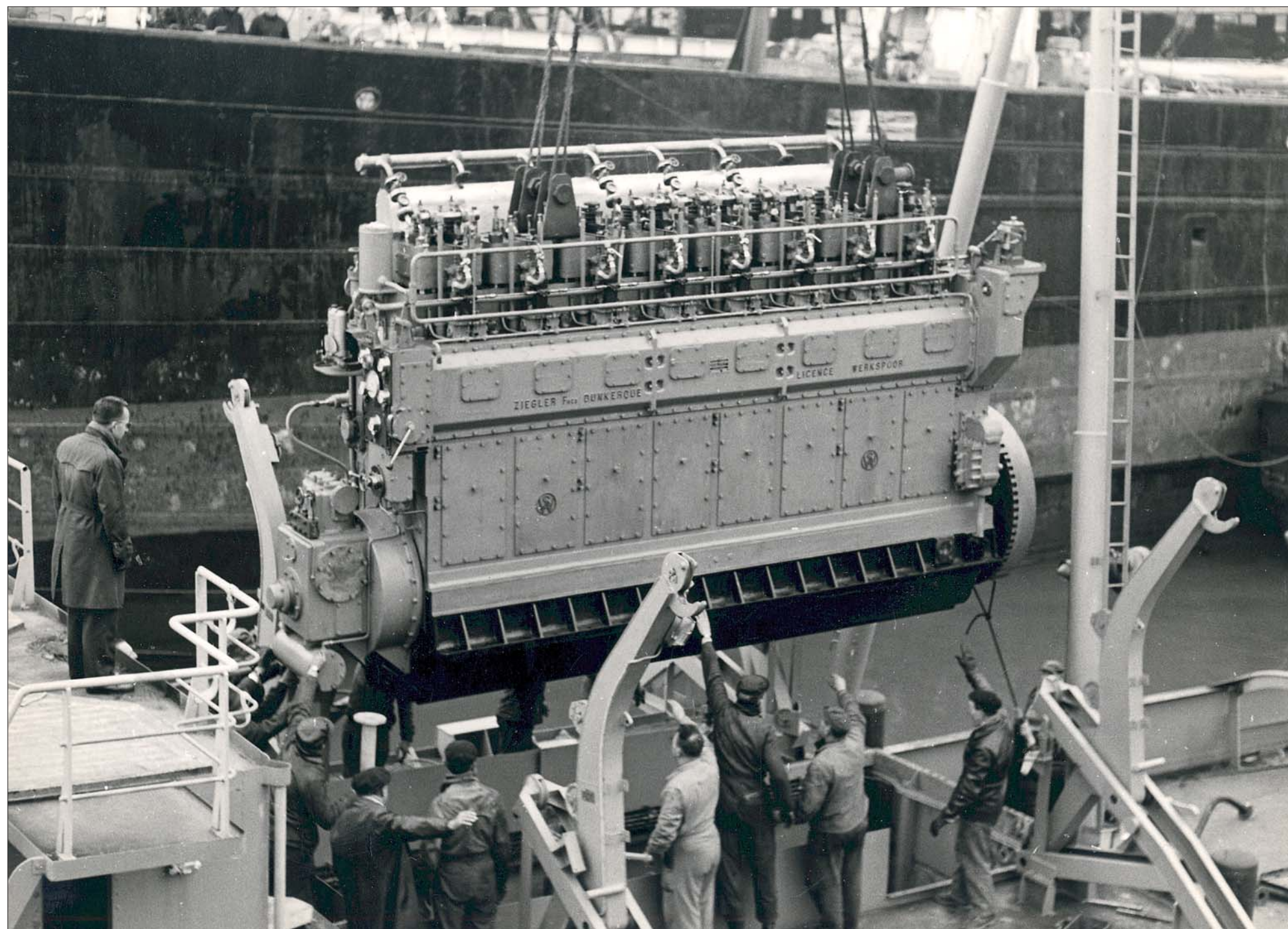
Pour réaliser son rêve, il prend donc la décision d'envoyer ses deux fils Charles (1853-1918) et Albert (1858-1916) en Écosse afin qu'ils y achèvent leurs études d'ingénieur et

s'y perfectionnent dans l'art de la réparation et de la construction navales. Sitôt rentrés en France, ils sont tous les deux associés à l'affaire familiale qui rencontre alors un franc succès. Forts de leur expérience écossaise, Charles et Albert permettent en effet à l'entreprise de gagner de nouvelles parts de marché dans les secteurs de l'entretien des machines à vapeur et de la réparation de petits navires en bois, en acier, à voile ou à vapeur. Désormais connue et reconnue pour la qualité et le sérieux de son travail, la maison Ziegler compte bientôt quelques-unes des plus grandes compagnies maritimes dunker-

quoises et françaises parmi ses principaux clients. S'appuyant en outre sur le savoir-faire de ses fondeurs, chaudronniers et autres mécaniciens, l'entreprise poursuit son développement en passant de la réparation à la fabrication des machines à vapeur. En seulement quelques décennies, la famille Ziegler est ainsi parvenue à transformer un banal petit atelier artisanal en un vaste établissement industriel. N'ayant plus rien à prouver et sachant la relève assurée, Joseph Ziegler décide de se retirer de l'affaire en 1888, laissant à ses deux fils le soin de poursuivre son œuvre.

De la réparation à la construction navale

Mus par le même esprit d'entreprise que leur père, Charles et Albert ne failliront pas à leur mission. Sous leur impulsion, l'entreprise franchit en effet une nouvelle étape en se lançant dans la construction navale. Pour ce faire, ils commencent par installer de nouveaux ateliers de mécanique, de tuyauterie et de chaudronnerie à proximité du quai de l'Île Jeanty. Puis, au tournant des XIX^e et XX^e siècles, ils se rendent propriétaires de quelques chantiers de construction navale situés dans l'arrière-port de Dunkerque.



▲ À la fin des années 1920, la société Ziegler se lance dans la fabrication de moteurs diesel sous licence Werkspoor.

73 remorqueurs construits en moins d'un siècle

Basés dans un port en pleine expansion mais difficilement accessible aux navires ne disposant pas d'une assistance extérieure, les Chantiers Ziegler se sont rapidement spécialisés dans la construction de remorqueurs capables de tracter et de pousser des unités de plus en plus imposantes. S'appuyant sur leur longue expérience en matière de réparation et de fabrication de machines à vapeur puis de navires à coque métallique, ils sont parvenus au fil des années à concevoir et lancer des bâtiments dont la robustesse, la stabilité, la manœuvrabilité et enfin la puissance de traction étaient très appréciées des armateurs et des marins eux-mêmes. Forts de ce succès, les commandes n'ont cessé d'affluer. Entre 1903 et 1977, ils ont mis à l'eau quelque 73 remorqueurs à vapeur et diesel, dont plus de la moitié pour le seul compte de la Société de Remorquage et de Sauvetage (SDRS) de Dunkerque. Dernier représentant local de cette flotte, l'« Entreprenant », un remorqueur lancé en 1965 et déclassé quarante ans plus tard, a rejoint le Musée portuaire en 2003.



En 1953, lancement du « Brave », l'un des nombreux remorqueurs commandés par la Société de Remorquage et de Sauvetage de Dunkerque.



À l'instar de ces deux ouvriers, des centaines de salariés s'activent quotidiennement dans les ateliers et chantiers Ziegler après la Seconde Guerre mondiale.

Mais contrairement à leurs prédécesseurs et à leurs concurrents les plus directs, ils abandonnent très vite la fabrication des traditionnels goélettes, dundees et autres chalands en bois pour se spécialiser dans la construction de petits bâtiments à coque métallique comme des barges, des chalutiers, mais aussi et surtout des remorqueurs à vapeur, pour la plupart destinés à la Société de Remorquage et de Sauvetage (SDRS) de Dunkerque (1), une compagnie lancée en 1897 avec le soutien de quelques entrepreneurs locaux, dont Charles Ziegler lui-même.

De solides liens avec les ACF

Aussi doué et intelligent que son père, ce dernier a en effet pleinement conscience que le développement de son entreprise est subordonné à celui du trafic maritime et de l'activité portuaire. Aussi n'hésite-t-il jamais à investir de l'argent dans un projet qu'il juge propice à l'expansion du port et à l'essor de ses ateliers de réparation et de construction navales. C'est ainsi qu'en 1899 il prend part à la création des Ateliers et Chantiers de France (ACF), un établissement avec lequel la maison Ziegler entretiendra toujours de solides



Derniers travaux avant la mise à l'eau en 1967 du « Nord Capen » un chalutier de pêche commandé par un armateur de la Rochelle.



Machine destinée à l'usinage de pièces pour la réparation et la construction navales.

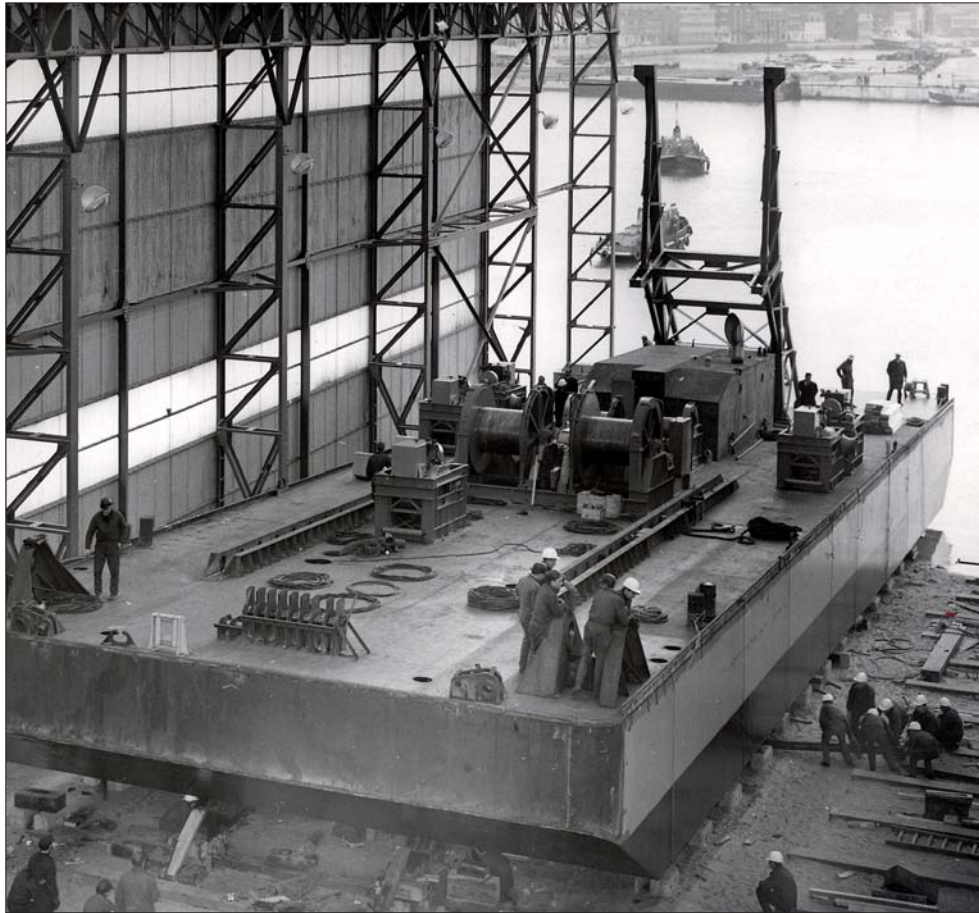
La transformation en société anonyme

Rebaptisée Ateliers et Chantiers Ziegler Frères à la suite d'un changement de raison sociale intervenu en janvier 1906, l'entreprise familiale diversifie encore ses activités sous les règnes de Pierre (1887-1958) et d'André (1888-1968) Ziegler (deux des fils de Charles), respectivement directeur de la société de 1918 à 1958 et de 1958 à 1964. Passionnés, travailleurs et énergiques, ils lanceront la fabrication de moteurs diesel dans les années 1920, transformeront la société en nom collectif en société anonyme en 1951 et prendront sept ans plus tard le contrôle des Chantiers Maritimes Dunkerquois, une entreprise créée en 1926. La société Ziegler est alors à son apogée. À l'instar de la branche réparation navale, le secteur de la construction connaît une augmentation d'activité sans précédent entraînant les lancements de nouveaux navires : une quarantaine de remorqueurs auxquels il faut encore ajouter quelques vedettes, des

chalutiers, des péniches, des petits cargos, des barges, des pontons-grues et enfin des bouées lumineuses. Pour fonctionner et répondre à la demande, l'entreprise emploie alors environ 350 ouvriers et agents de bureau répartis sur trois sites aménagés à proximité du quai de Mardyck, dans l'arrière-port et au niveau des formes de radoub, des locaux vieillissant et pour la plupart inadaptés aux nouveaux besoins.

« Se maintenir et prospérer »

Aussi, lorsque Charles Ziegler succède à son oncle André à la tête de l'entreprise en 1964, il jette immédiatement les bases d'un vaste programme de modernisation et de rationalisation des installations. « Pour se maintenir et prospérer, il faut s'adapter », déclare-t-il à un journaliste de la revue « Le port de Dunkerque » en octobre 1965. Et tandis que de nouveaux bâtiments permettant la construction de navires sur deux cales abritées sortent bientôt de terre, des machines plus sophistiquées font leur apparition



Spécialisés dans la réparation et la construction de navires, les Chantiers Ziegler ont également fabriqué divers bâtiments tels que des barges et des pontons-grues.

dans les différents ateliers de la société. Des changements et des améliorations qui s'avèreront toutefois insuffisants face à l'évolution rapide des technologies et des techniques de construction des navires modernes. Pour tenter de résister à la concurrence et de s'adapter aux nouvelles normes, la société Ziegler doit, à l'instar des deux plus importants chantiers de réparation navale dunkerquois (Béliard-Crighton et Flandres Industrie), consentir de gros investissements. Une situation délicate qui pousse les trois entreprises à constituer au début des années 1970 un groupement d'intérêt économique (GIE) baptisé Rénor (Réparateurs du Nord), dont les principaux objectifs visent à réduire les coûts d'exploitation et à optimiser l'utilisation des formes de radoub et des docks flottants.

Fusion et restructuration de la réparation navale

La situation économique nationale et internationale continuant toutefois de se dégrader, les Chantiers Ziegler se retrouvent bientôt au centre de la tourmente. Faute de nouvelles commandes, la direction est en effet contrainte en 1977 de stopper l'activité construction navale pour concentrer tous ses efforts sur la seule branche réparation qui connaît elle-même de grosses difficultés financières. Dès l'année suivante, les action-

naires doivent d'ailleurs se résoudre à accepter la proposition de rachat de l'établissement par les Ateliers Français de l'Ouest (AFO), un groupe qui se retrouvera bientôt à la tête de tous les chantiers de réparation navale dunkerquois. Une position qui ne lui portera toutefois pas chance puisque l'établissement, mis en liquidation en décembre 1984, passe sous le contrôle des Ateliers Réunis du Nord et de l'Ouest (ARNO), une société dont la situation n'est guère plus enviable. Mise en faillite trois ans plus tard, une partie de son activité et de son personnel est reprise par une nouvelle entité baptisée ARNO Dunkerque SA. Employant aujourd'hui plus de 200 salariés, cette entreprise est quant à elle parvenue en vingt ans à s'imposer sur le marché très concurrentiel de la réparation navale, en assurant l'entretien et la rénovation d'une soixantaine de cargos et autres car-ferries par an. ♦

(1) La SDRS deviendra en 1956 la Société de Remorquage et de Sauvetage du Nord.

Sources :

Musée portuaire.

Archives municipales.

Gustave Carton, « Historique de la famille Ziegler, de Benfeld à Dunkerque ».

Émile Schabaille, « La réparation navale à Dunkerque ».

Le saviez-vous ?

Un ingénieur fabricant décoré

Lors de leur venue à Dunkerque le 28 août 1867, Napoléon III et son épouse l'impératrice Eugénie ont tenu à visiter l'établissement de Charles Broquant alors réputé pour être la première fabrique mécanique de filets de pêche de France. Fort impressionné, le couple impérial remit à Charles Broquant, 52 ans, les insignes de chevalier de la Légion d'honneur et de l'ordre d'Isabelle la Catholique d'Espagne. Hautement honorifiques, ces deux distinctions venaient récompenser les efforts et l'obstination d'un homme qui travaillait depuis de nombreuses années à la mise au point d'un procédé de production qui devait révolutionner le secteur de la pêche maritime. Malheureusement, cet ingénieur fabricant n'eut guère l'occasion de profiter de cette soudaine notoriété ni même d'assurer la promotion de ses produits puisqu'il fut emporté par la maladie le 24 mars 1868. Installée rue de Calais, cette entreprise de 170 employés allait être rachetée en 1901 par la célèbre maison Dickson qui produisait déjà mécaniquement des toiles de voile de grande qualité.

Dunkerque et l'origine du système métrique

Longtemps considérée comme l'arc de référence pour tous les marins, géographes et voyageurs, la méridienne de Paris qui traverse la France du nord au sud, de Dunkerque à Prats-de-Mollo, et qui se prolonge jusqu'à Barcelone en Espagne, a servi à l'élaboration du système métrique au XVIII^e siècle. Tout commence en 1668 lorsque Colbert démontre au roi l'urgence d'établir des cartes géographiques de la France plus exactes que celles dessinées jusqu'alors. La réalisation du « châssis géné-

ral » est confiée à l'astronome Jean Picard qui adopte le principe de la triangulation pour mesurer l'arc reliant Paris à Amiens. Entre 1683 et 1718, Jean Dominique Cassini, son fils Jacques Cassini et Philippe de La Hire entreprennent de prolonger ce



travail vers Dunkerque au nord et Collioure au Sud. Vérifiée entre Dunkerque et Perpignan en 1739, cette méridienne zéro est de nouveau révisée de 1792 à 1798 dans le but d'élaborer une unité de longueur universelle : le mètre. Deux astronomes de

l'Observatoire de Paris, Jean-Baptiste Delambre et Pierre Méchain, sont alors chargés de remesurer la ligne imaginaire allant de Dunkerque à Barcelone, deux villes situées au niveau de la mer. Barcelone a notamment été préférée à Perpignan pour donner à cette opération un caractère international. À l'issue de cette aventure qui dura sept ans, les savants purent définir la longueur du quart du méridien terrestre et dès lors construire le mètre étalon aujourd'hui détrôné par les mesures extrêmement précises des longueurs d'ondes atomiques effectuées en laboratoire. Érigé en 1820, le monument du Méridien qui se trouve actuellement au fort de Petite-Synthe nous rappelle qu'en 1818 quelques astronomes français et anglais ont complété ces travaux en mesurant l'arc entre la France et l'Angleterre. ♦

La Dunkerquoise « océanisée »



Au large de Nouméa (Nouvelle-Calédonie) repose par 2500 mètres de fond l'épave de « la Dunkerquoise », un patrouilleur de la Royale volontairement coulé par la Marine nationale le 11 janvier 1987. Construit trente-trois ans plus tôt par le chantier canadien de Saint John Dry Docks, ce navire faisait à l'origine partie d'une série de six dragueurs de mines côtiers. Entré en service sous le nom de « Fundy » en mars 1954, ce bâtiment passe sous pavillon français le mois suivant dans le cadre d'un pacte d'assistance mutuelle. Il est aussitôt rebaptisé « la Dunkerquoise », un nom que deux flûtes lancées en 1669 et en 1676

avaient déjà porté avant lui. Équipé de moteurs développant 2500 chevaux et armé d'un seul canon antiaérien de 40 mm, il bénéficie d'une refonte complète avant d'être envoyé dans le Pacifique au début des années 1960. Basé à Nouméa, il assure alors le contrôle du trafic maritime au sein de la zone économique exclusive française, tout en effectuant des missions de surveillance et d'assistance aux navires. Désarmée en octobre 1986, « la Dunkerquoise » a eu le suprême honneur de terminer sa carrière en servant de cible d'entraînement. En souvenir de ses bons et loyaux services, la petite île de Norfolk Island au large de l'Australie a par la suite édité un timbre à son effigie. Un bel hommage pour un bâtiment qui n'a pratiquement jamais quitté le Pacifique. ♦

Source : Jean Riou.



Un fleuron des ACF au Grand Large

Considéré comme le plus grand pétrolier du monde à la fin des années 1930, l'« Émile Miguet » a dernièrement donné son nom à une place de Dunkerque située à proximité du groupe scolaire Neptune au cœur du quartier du Grand Large. Lancé par les Ateliers et Chantiers de France (ACF) le 12 avril 1937, ce bâtiment de 176 mètres de long et de 21 300 tonnes de port lourd passait pour un géant à côté des autres tankers dont la capacité ne dépassait guère à l'époque les 6 500 tonnes de port lourd. Un record que ce navire de la Compagnie navale des pétroles (filiale de la Compagnie française des pétroles aujourd'hui plus connue sous le nom de Total) ne détiendra toutefois pas longtemps puisqu'il est coulé au large de la Cornouaille par un sous-marin allemand le 12 octobre 1939, faisant un mort parmi les membres de l'équipage. Disparu prématurément, ce mastodonte aura néanmoins ouvert la voie aux futurs supertankers. ♦