

Zeitschrift:	Revue économique franco-suisse
Herausgeber:	Chambre de commerce suisse en France
Band:	38 (1958)
Heft:	3
Artikel:	Une industrie fondamentale du Nord : "La transformation des métaux"
Autor:	Lebeau, Paul
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-886412

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

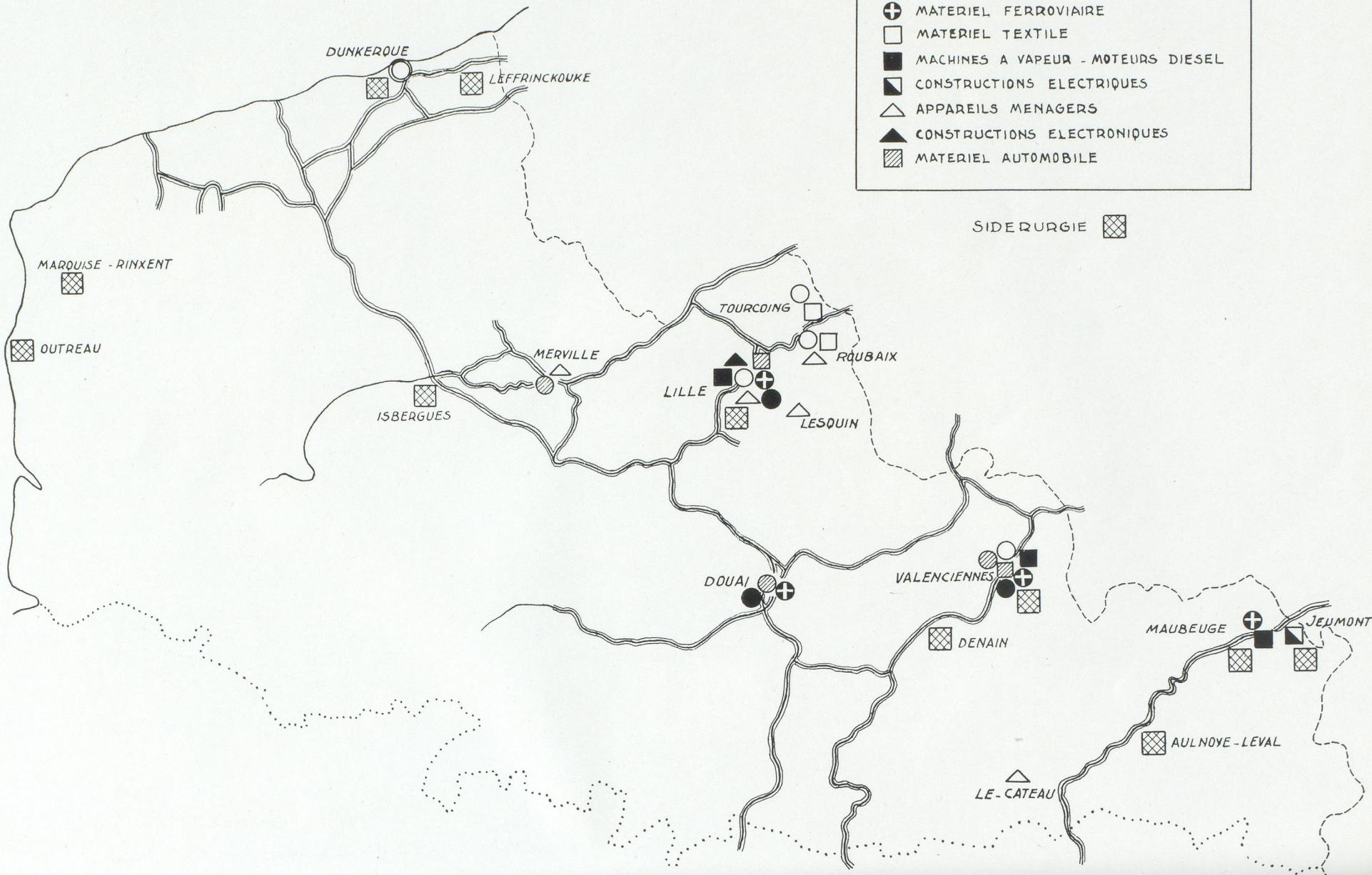
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Région du Nord

Transformation des Métaux - Sidérurgie

LÉGENDE

- MATERIEL ET OUTILLAGE AGRICOLE
- MATERIEL DE MINES
- ▨ CONSTRUCTION FLUVIALE
- CHANTIERS NAVALS
- + MATERIEL FERROVIAIRE
- MATERIEL TEXTILE
- MACHINES A VAPEUR - MOTEURS DIESEL
- ▨ CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES
- △ APPAREILS MENAGERS
- ▲ CONSTRUCTIONS ELECTRONIQUES
- ▨ MATERIEL AUTOMOBILE



Une industrie fondamentale du Nord :

" La transformation des métaux "

par Paul Lebeau,

Secrétaire général de la Chambre syndicale métallurgique de Lille

C'est indiscutablement en raison de la richesse du sol et du sous-sol que les industries métallurgiques, et en particulier celle de la « transformation des métaux », ont pris dans le Nord de la France une place très importante depuis de longues années, et que leur avenir est assuré, sous réserve, bien entendu, d'une adaptation rapide et rationnelle aux évolutions technique et économique, adaptation que la compétence de nos techniciens et de nos ouvriers, ainsi que le dynamisme de nos chefs d'entreprises, ne manqueront pas d'assurer.

Les différentes spécialités

Les énormes besoins de *matériel et d'outillage agricole*, créés par l'exploitation d'un sol exceptionnellement fertile, ont amené la construction sur place, d'abord de batteuses, faucheuses, moissonneuses-lieuses, puis, plus récemment, de tracteurs, de distributeurs automatiques d'engrais et de semences et de toutes machines facilitant le travail des agriculteurs et en augmentant le rendement.

Parallèlement, prenait une place considérable à Lille, Valenciennes, Roubaix et Tourcoing, l'*équipement des industries agricoles*, telles que les sucreries et les distilleries, conséquence d'une culture très développée de la betterave. Rapidement d'ailleurs, ce marché débordait le cadre régional et national, et c'est maintenant dans le monde entier que sont réalisés, par nos usines, des équipements identiques, ou même similaires comme pour le traitement de la canne à sucre (Java, Australie, Mexique, Antilles, Zambèze, Manille, etc.).

La richesse de notre sous-sol constitue également l'une des causes de l'essor des industries de transformation des métaux, car les besoins de notre bassin houiller, le plus important de France, sont considérables; de longue date, les industriels du Nord se sont orientés, principalement dans le secteur de Valenciennes, vers la fabrication du *matériel de mines*: chemins de fer à voie étroite pour la traction souterraine et au jour, matériel de travaux publics et de manutention, installations de surface et de fond.

Certaines firmes ont participé à des réalisations dans la ligne Maginot, des études ont même été faites pour le

projet de construction du tunnel sous la Manche, projet dont on reparlait à nouveau récemment.

D'autres industriels encore se sont spécialisés dans l'extraction, l'épuration du charbon et l'enrichissement du mineraï, dans le matériel de produits chimiques et certains ont créé des sections particulièrement bien outillées de génie chimique.

Bien qu'actuellement un effort considérable reste à faire pour améliorer notre réseau de voies navigables, il est certain que le développement industriel de la région a été facilité par les possibilités qu'il nous offrait.

Cependant, son importance même crée des besoins, et des chantiers de *construction fluviale* (Merville, Douai, Valenciennes), qui devaient en permettre une utilisation rationnelle, vinrent s'adjointre aux importants *chantiers navals* de Dunkerque.

Nos problèmes de transport furent également à l'origine de la création d'un ensemble ferroviaire extrêmement dense, où l'industrie de la « transformation des métaux » trouva immédiatement un très important débouché.

Le *matériel ferroviaire* (Valenciennes, Maubeuge, Lille, Douai) constitue, en effet, pour notre industrie, une très vaste activité, tant pour le matériel neuf (locomotives, wagons, plateformes) que pour son entretien et sa réparation; à côté d'ateliers importants de la S. N. C. F., de très grosses entreprises y trouvèrent une spécialisation intéressante, tandis que d'autres, plus petites, apportèrent également leur contribution à cette industrie, souvent comme sous-traitants.

L'essor extraordinaire de l'industrie textile eut évidemment pour conséquence la création d'ateliers de *matériel textile*.

Il est cependant à noter que la concurrence étrangère ne permit pas à cette activité d'avoir, dans la région, l'importance que l'on pouvait espérer et c'est ainsi qu'actuellement un très faible pourcentage (2 à 3 %) de la main-d'œuvre de « transformation des métaux » s'y consacre dans le seul secteur de Roubaix-Tourcoing.

La présence du charbon dans notre sous-sol a provoqué à Lille, Maubeuge et Valenciennes, l'installation de constructeurs de *machines à vapeur* et de centrales thermiques, qui ont étendu leur activité aux centrales hydro-

électriques, et à la construction de *moteurs diesel* pour la traction agricole, les transports utilitaires, les générateurs et la navigation.

C'est également une conséquence de l'importance du bassin houiller que le développement des usines de *constructions électriques*, notamment à Jeumont, fournisseurs des centrales et de l'ensemble industriel de la région.

Les habitants de notre région utilisent avant tout le charbon pour le chauffage et la cuisine, c'est rapidement que se sont installées et développées, principalement à Lesquin, Le Cateau, Merville, Lille et Roubaix, des usines de fabrication d'*appareils ménagers* qui, progressivement, s'orientèrent vers l'appareil électro-ménager, certaines d'entre elles, d'ailleurs relativement peu nombreuses, s'étant spécialisées dans la T. S. F. et la télévision.

Symboles du souci de la « Transformation des métaux » du Nord de suivre sans retard les évolutions, il faut citer la création récente, à Lille, d'une importante usine de *constructions électroniques* qui bénéficiera des possibilités d'emploi de la main-d'œuvre féminine et l'implantation d'une usine de fabrication de *matériel pour l'industrie du pétrole*, à laquelle nos industriels s'étaient déjà d'ailleurs intéressés, soit dans la fabrication de vannes, soit dans la production, actuellement en plein développement, de compresseurs d'air.

On a dit, à tort, que les « métallos » du Nord pouvaient difficilement assurer des fabrications de haute précision et que, de ce fait, la construction du *matériel automobile* ou aéronautique n'était pas possible dans la région; en réalité, l'industrie automobile est déjà sérieusement représentée dans les secteurs de Lille et de Valenciennes, et le développement considérable d'usines fournissant régulièrement de grands constructeurs français permet d'espérer que leur exemple sera largement suivi dans l'avenir.

Non seulement l'industrie automobile doit trouver sa place dans la région, mais également les fabrications de cycles et de motocycles, trop peu nombreuses actuellement eu égard à la population du Nord et à ses problèmes de transports individuels.

Les différentes branches que nous venons de passer très rapidement en revue occupent 70 à 75 % des salariés

de la « Transformation des métaux ». A côté de celles-ci, indépendamment d'importants ateliers de *charpente métallique*, de *forge*, de *chaudronnerie*, l'on trouve encore d'autres activités qui sont un complément indispensable de celles que nous avons déjà citées, telles que par exemple : *robinetteries industrielles*, *chaineries*, *boulonnneries*, *fabriques de ressorts*, *tréfileries*, ateliers de *traitement des métaux* et de nombreuses affaires, petites ou moyennes, de mécanique générale.

Avant de clore ce chapitre et de commenter quelques statistiques, on s'étonnera, comme on l'a déjà fait

Somme est principalement marquée par une spécialité trop peu répandue dans notre région : la construction de machines-outils.

A l'est, l'Aisne est caractérisée par l'existence de puissantes fonderies et des usines de matériel électrique et électro-comptable, alors que les Ardennes, dont la fonderie est l'activité principale, restent par ailleurs un centre très important de tréfilerie, de boulonnnerie et de ferronnerie.

Le tableau ci-après permettra au lecteur de situer, en effectif, l'ensemble de notre industrie dans les cinq départements.

considérations économiques qui déborde le cadre de cet article, nous tenons à attirer l'attention sur quelques points particuliers :

— 25 % seulement de l'effectif de nos usines travaille directement pour la fabrication de biens de consommation (appareils ménagers, automobile, cycles et motocycles, matériel pour l'alimentation, matériel électrique, machines agricoles, mobilier métallique, etc.), les autres produisant des biens d'équipement industriel. Ce pourcentage paraît insuffisant et il semble souhaitable que, dans l'avenir, notre région développe ce genre de fabrication.

— Par suite d'évolutions techniques, l'industrie textile réduit progressivement son personnel féminin, qui peut donc être utilisé dans certaines fabrications nouvelles auxquelles se prêtent d'ailleurs de nombreux bâtiments industriels à étages, rendus dès maintenant disponibles par suite de la concentration d'usines de filature.

— Le tableau, donné plus haut, montre que l'effectif moyen par entreprise, même dans le département du Nord, est relativement faible. Ceci provient du nombre important de petites affaires, familiales pour la plupart, qui, dans l'économie future, devront associer leurs efforts sous différentes formes (groupements commerciaux, bureau d'études commun, accords de spécialisation, etc.), faute de quoi beaucoup ne manqueront pas de courir de graves difficultés, peut-être insurmontables.

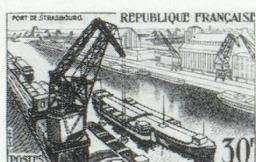
Conclusion

Suivant son activité propre, le lecteur pourra, pensons-nous, tirer d'intéressantes conclusions des lignes qui précédent.

Cependant, au moment où nous allons devoir affronter le Marché Commun, peu de temps avant que l'évolution démographique d'après-guerre commence à faire percevoir ses conséquences (augmentation de la main-d'œuvre disponible, développement de certaines consommations, nécessité d'étendre et d'orienter la formation professionnelle), alors que, dès aujourd'hui, notre pays se trouve dans l'obligation absolue d'augmenter ses exportations, des problèmes économiques importants se posent à notre industrie régionale, malgré l'impression de santé et de richesse sur laquelle parfois l'on insiste trop.

Le maintien et l'expansion de la « Transformation des métaux » dans le Nord ne seront pas possibles par le seul fait d'orientations individuelles et, dès maintenant, c'est sur le plan collectif que les données économiques régionales doivent être posées et discutées, en vue de conserver à notre région l'un de ses plus beaux fleurons.

Paul LEBEAU



Cette photographie a servi de modèle pour la gravure du timbre de 30 francs émis en l'honneur du port autonome de Strasbourg. Elle montre en premier plan une des dernières réalisations de grues parmi les 106 livrées par les Établissements Paindavoine Frères, constructeurs à Lille.

pour le matériel textile, que l'industrie de la *machine-outil* soit très peu développée dans la région, alors qu'il y a très certainement pour elle, sur place, un débouché extrêmement important.

Quelques chiffres

Les lignes qui précèdent expliquent particulièrement l'implantation de notre industrie dans le département du Nord, mais au sud et à l'est de celui-ci, la « Transformation des métaux » occupe également une position qui ne saurait être négligée et passée sous silence.

Au sud, dans le Pas-de-Calais, c'est surtout aux besoins des houillères et des ports de Boulogne et de Calais que satisfait notre industrie, tandis que la

	NOMBRE D'ENTREPRISES	EFFECTIF
Nord . . .	850	92.000
Pas-de-Calais.	200	12.000
Somme . . .	200	11.000
Aisne . . .	100	19.000
Ardennes . .	300	22.500
Total . . .	1.650	156.500

Perspectives

L'extrême variété de ses spécialités met notre industrie à l'abri de toute crise généralisée importante.

Cependant, sans rentrer dans des