



Arnaud Berthonnet

GAGNERAUD Père & Fils

(1880-2010)

130 ans d'une histoire industrielle et familiale





réface **de François GAGNERAUD**

Cent trente ans après la création en 1880 de l'Entreprise GAGNERAUD, notre groupe familial peut s'enorgueillir d'être un cas unique dans le secteur de la construction.

D'origine creusoise, notre maison a connu à sa tête depuis sa fondation cinq générations d'Entrepreneurs : mon trisaïeul, Jean Gagneraud, créateur de l'Entreprise, Antonin et Ferdinand, deux de ses fils qui ont poursuivi l'œuvre engagée, Marcel, mon grand-père, promoteur de la diversification des activités, puis Francis, mon père, développeur en particulier sur le continent américain et, aujourd'hui, moi-même, héritier très fidèle de toute une tradition d'Entreprendre.

Une originalité de cette exceptionnelle longue histoire de bâtisseurs est que l'entreprise a toujours été exclusivement familiale.

Cette caractéristique et d'autres encore témoignent d'une entreprise solide et totalement indépendante. Dans un premier temps, elle a exercé ses activités en France, puis dans l'empire français, au Maroc et en Algérie. Dans un deuxième temps, après la Seconde Guerre mondiale, à partir de 1950, elle a pris pied sur les marchés extérieurs, en Argentine, au Chili, au Brésil, aux États-Unis mais aussi en Europe Occidentale.

Si nos activités se sont toujours heurtées aux incertitudes du marché et à des conjonctures économiques souvent difficiles aussi bien en France qu'à l'International, nous n'avons jamais changé profondément de stratégie. Tout en développant la branche des travaux publics, métier d'origine, le groupe s'est diversifié et a élargi ses activités en fonction des opportunités, des synergies et des savoir-faire acquis au fil du temps, notamment dans la construction, l'exploitation des matériaux et également les services à l'industrie.

De cette histoire atypique, nous tirons les axes principaux de notre stratégie d'Entreprendre. En effet, le groupe a forgé son identité dans la durée, forte et respectée, qui le différencie indéniablement de ses grands concurrents. Ce livre décrit cette culture d'entreprise qui imprègne en profondeur nos différentes structures et l'ensemble des équipes d'Entrepreneurs que je dirige.

Mon objectif, en confiant à un universitaire historien d'entreprise, Arnaud Berthonnet, la rédaction de cet ouvrage était clair : raconter une chronique non seulement familiale mais aussi et surtout industrielle de 1880 à 1983, année du décès de mon père, Francis.

C'est pour cette raison que la quatrième et dernière partie de cet ouvrage (1984 à nos jours) est plus concise. Aux générations futures d'écrire la suite.

Chaque histoire d'entreprise est bien particulière comme vous allez le découvrir dans cet ouvrage, permettant ainsi de mieux comprendre le développement de notre groupe.

Je tiens à remercier chaleureusement celles et ceux qui ont participé d'une part à l'élaboration de ce livre et, d'autre part, à cette merveilleuse aventure entrepreneuriale.

Bonne lecture à tous.

Partie 1

Le temps des pères fondateurs (1880-1921)



0 6 0 1

Partie 2

Essor et diversification des activités (1922-1945)



5 0 5 1

Partie 3

Émergence d'un grand groupe familial
de construction (1946-1983)



1 0 0 1 0 1

Partie 4

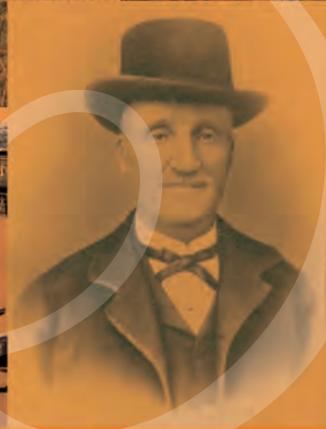
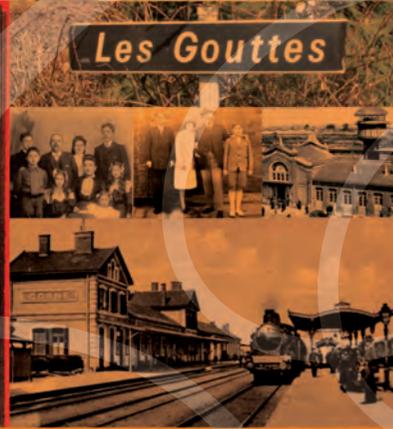
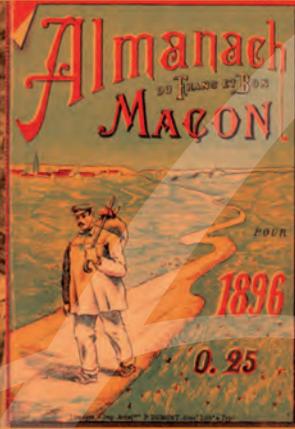
Renforcement des activités du groupe (1984-2009)



1 9 6 1 9 7



BLANCHISSERIE • MÉTROPOLE • TEINTURERIE
LOCATION DE LINGE
17, RUE DE L'ANCIENNE MAIRIE
92 - BOULOGNE - TEL. 805-57-46 & 85-98



Partie 1

Le temps des pères fondateurs (1880-1921)





ORIGINAIRES DE LA MARCHE, LES GAGNERAUD ONT DÉVELOPPÉ DEPUIS CINQ GÉNÉRATIONS UNE SOCIÉTÉ ORIGINALE à la culture d'entreprise omniprésente et à l'identité forte. Cette maison familiale a été créée en 1880 par un Creusois qui mène alors une double activité, agriculteur et maçon. Agé de cinquante-six ans, Jean Gagneraud (1826-1914) s'associe avec ses trois fils, Silvain dit "Antonin" (1852-1926), Ferdinand (1855-1939) et Chéri (1860-1936) pour fonder la société Gagneraud Père et Fils (GPF).

LA JEUNE ENTREPRISE TRAVAILLE D'ABORD AU PORT DE DIEPPE, puis le père et ses fils développent une activité de travaux ferroviaires pour la construction des chemins de fer secondaires. Leurs principaux clients sont les grandes compagnies de chemins de fer. Enfin, les Gagneraud étoffent leur outil industriel en se lançant, avec succès, au début du vingtième siècle, dans une politique d'achats, d'ouverture et d'exploitation de carrières et de ballastières, notamment dans le Nord de la France.



Chapitre

La Creuse : terre de maçons et d'entrepreneurs



Depuis la fin du Moyen Âge, le Limousin est une terre de migrations pour les maçons, les tailleurs de pierre, les scieurs de long, les charpentiers, les tuiliers, les terrassiers, les paveurs, les couvreurs, etc. Toutefois, il existe deux “Limousin” : d’une part un “Limousin migrant”, la Creuse en sa totalité et, en Haute-Vienne, les plateaux de la Marche et la partie septentrionale de la Montagne et, d’autre part, un “Limousin sédentaire”.

Plus que des migrants, des bâtisseurs...

Dans le "Limousin migrant", les paysans ouvriers partent à pied sur les routes de France¹. Ils prennent le plus souvent la direction de Paris mais aussi de Lyon, Bordeaux, La Rochelle, Saint-Étienne et bien d'autres villes. Ces hommes participent à la construction des cathédrales comme Notre-Dame de Paris, des palais comme celui des Papes à Avignon, des hôtels particuliers, des maisons bourgeoises, etc.

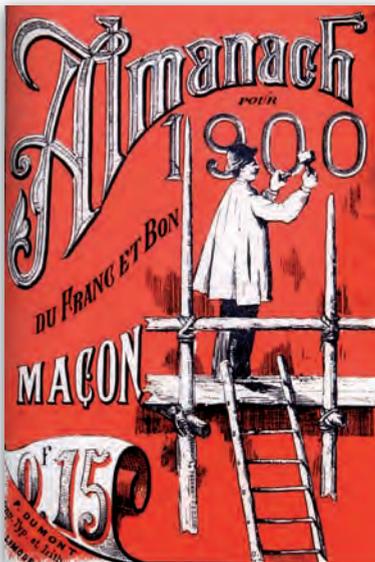
Ces migrants quittent leur village au printemps, une fois les grues passées, baluchon sur l'épaule, pour ne revenir auprès de leur famille qu'avant l'hiver, autour de la Saint-André. Au sein même des communes, l'importance du phénomène varie d'un village à l'autre. Des paysans de certains hameaux émigrent presque en totalité, d'autres, en revanche, lorsque leur terre est composée de métairies, restent au pays².

Les réseaux familiaux jouent un rôle primordial et central dans ces pérégrinations et leur réussite. Les hommes d'un même village voyagent ensemble, ce qui les rassure pour affronter la longue route et le dur voyage.

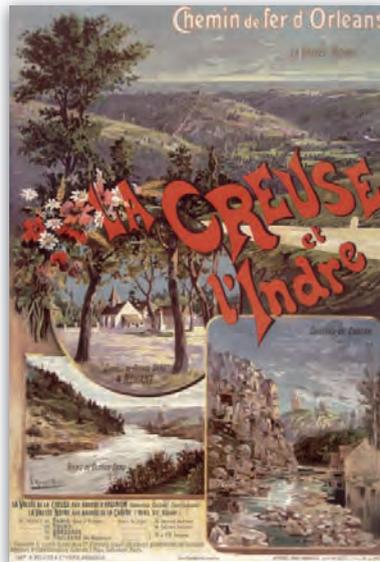
Dans ces villes, les migrants habitent des garnis et leurs conditions de vie et de travail sont dures. Ces hommes sont souvent des cadets de famille qui quittent les plateaux de la Haute-Marche et de la Basse-Marche pour chercher ailleurs les ressources nécessaires à leur survie ; en effet, leurs parcelles de terres s'avèrent insuffisantes pour nourrir toute une famille.

La Creuse ne compte aucune ville importante et elle est dépourvue d'industries significatives, sauf les manufactures de tapisseries d'Aubusson et de Felletin. À partir de la Restauration et jusqu'aux premières années de la Troisième République, ces mouvements migratoires s'intensifient – 45.000 migrants par an vers 1880 – et le plus grand nombre de ces hommes se dirige vers la capitale et sa banlieue en constitution.

Cet essor des migrations temporaires résulte d'une part de l'évolution démographique – la population creusoise passe de 218.000 habitants en 1801 à 279.000 en 1881 – et, d'autre part, du développement des chemins de fer en Limousin. La première ligne de Limoges à Châteauroux est ouverte en 1856.



Plus que des maçons migrants, les Creusois se révèlent être dans l'histoire de la construction de grands bâtisseurs.



Les migrations creusoises ont atteint leur point culminant sous le Second Empire en raison du boom du bâtiment à Paris et de l'essor des chemins de fer.

1- BRELINGARD Désiré, *Histoire du Limousin et de la Marche*, Paris, PUF, collection Que sais-je ? 1950, 120 p.

2- CORBIN Alain, *Archaïsme et modernité en Limousin au XIX^e siècle 1845-1880*, Paris, Marcel Rivière et C^e, 1975, 2 vol., p. 182. Voir du même auteur l'article suivant : "Migrations temporaires et société rurale au XIX^e siècle, le cas du Limousin", *Revue historique*, octobre-décembre 1971. Voir également dans le *Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin*, les articles concernant les mouvements de population en Haute-Vienne de 1821 à 1920.



L'architecture des gares est associée aux révolutions industrielles et techniques de par les formes et les matériaux utilisés. À partir des années 1830, elles viennent s'ajouter aux cathédrales et églises, beffrois et mairies, comme des lieux repérables par tous. Les gares ferroviaires construites de 1900 aux années 1920 hésitent encore entre le siècle de la vapeur et le siècle de l'électricité¹. À l'opposé, les gares de province, si elles affichent une pureté de lignes, un esthétisme fonctionnel inspiré par un mouvement architectural moderne, doivent néanmoins composer avec les contraintes de la traction à vapeur.

Cependant les quartiers de gares participent pleinement au développement urbain des années 1850 à 1950. C'est dans ce cadre architectural particulier que les Gagneraud réalisent de beaux chantiers urbains qui se présentent sous le double aspect de site industriel et d'édifice public. La gare ferroviaire ne se réduit pas à un seul bâtiment de voyageurs mais aussi à des postes d'aiguillages, des châteaux d'eau, des ateliers ou encore des entrepôts pour messageries ou marchandises.

Après les travaux d'agrandissement de la gare de Laon pour la Compagnie des Chemins de fer du Nord au début des années 1890, l'entreprise Gagneraud est chargée dix ans plus tard de la rénovation complète de la gare de Dijon pour la Compagnie du PLM. Cette gare, située sur les lignes Dijon-Besançon-Gray et Paris-Lyon, a été ouverte aux voyageurs le 2 septembre 1849.

Les travaux réalisés au début du vingtième siècle correspondent à un grand besoin d'agrandissement dû à l'emplacement de la gare, située à un carrefour de communication stratégique. Ce chantier comprend aussi l'élargissement de la tranchée des Chartreux et le soutènement du chemin de Ferrières, des travaux annexes importants.

Les Gagneraud participent en parallèle d'une part à l'élargissement de tranchées pour pose de voies de la gare de Mouchard dans le Jura et, d'autre part, à l'agrandissement en gare de Châteaudun du dépôt et de la remise des locomotives. **C'est en 1905 que l'entreprise se lance dans une nouvelle activité : la fourniture de 100.000 mètres cubes de ballast à Beaune pour la Compagnie du PLM. C'est un fait capital dans l'histoire de l'entreprise, une date charnière qui conditionnera le développement futur de l'entreprise.**

Un peu plus tard, elle perce en gare de Vierzon un tunnel routier sous les voies du Pont Saint-Martin. Construit en moellons, ce tunnel de 8 mètres d'ouverture mesure 300 mètres de long et comprend, de place en place, des cheminées d'aération. Les chantiers importants auxquels sont associés les Gagneraud se succèdent au début du nouveau siècle comme celui de l'allongement et de l'élargissement, en gare de Limoges, des ponts de Paris et de la Grande Garat. Enfin, sur la ligne de Paris à Toulouse, l'entreprise réalise la substitution de voies et de ballasts sur la section comprise entre Châteauroux et Saint-Sulpice-Laurière, à quelques kilomètres même du berceau familial.



De gauche à droite : Jean, Ferdinand, Marcel et Roger, quatre générations de Gagneraud (septembre 1913).



1- Par exemple, si la gare d'Orsay à Paris érigée en 1900 à l'occasion de l'Exposition universelle est conçue comme un palais riche d'ornements qui la rattache au XIX^e siècle, son aménagement intérieur découle de l'importance de l'énergie électrique que lui fournissent l'usine électrique d'Ivry et les sous-stations d'Orsay et d'Austerlitz.

Avec l'intégration rapide de Marcel Gagneraud, la succession de l'entreprise passe presque directement de la première à la troisième génération. Dans l'histoire de la construction ou dans l'économie industrielle en général, de telles passations de pouvoir sont rares !

Fixé à Dijon depuis 1900, le siège social de l'entreprise est transféré en 1910 à Orléans au 7, rue Saint-Marc, un lieu très proche du centre ville historique. Tandis que l'entreprise poursuit ses activités dans l'aménagement de lignes de chemins de fer et la construction de gares ferroviaires, elle amorce un virage stratégique en développant une première activité industrielle et en investissant dans l'achat de ballastières et de carrières.



Marcel Gagneraud
au service militaire.

Le baptême de Roger Gagneraud en 1911 réunit les familles Gagneraud et Kermina.

En haut, de gauche à droite : Antonin Gagneraud, Lucienne Kermina (qui devient sœur Clarisse), Marcel Gagneraud, Georges Kermina, Ferdinand Gagneraud, Francis Kermina, Lucien Kermina.

En bas, de gauche à droite : la gouvernante, Rosalie Gagneraud, Hélène Gagneraud, Magdeleine Kermina épouse Gagneraud, Roger Gagneraud, Victorine Kermina, Germaine Kermina, Joseph Kermina, Marie Kermina.



Chapitre 5

Marcel Gagneraud (1886-1967), un entrepreneur de son temps



Au lendemain de la Première Guerre mondiale, rares sont les firmes de travaux publics qui ne s'identifient pas à la personnalité d'un entrepreneur même si, depuis les années 1880-1890, se sont développés les premiers grands groupes de construction comme les Grands Travaux de Marseille – GTM – (1891) ou la Société Générale d'Entreprises – SGE – (1899). Parmi les plus grandes entreprises familiales, on peut citer les frères Fougerolle, les frères Hersent, Alexandre Dumez, puis les frères Chaufour, André Borie, Simon Boussiron, Henri Daydé, Léon Chagnaud, Léon Ballot, Gaëtan Brun, Edmé Campenon, etc., qui ressortent comme les figures emblématiques de la profession des travaux publics au début du vingtième siècle.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES OUVRIERS : UNE PRÉOCCUPATION PERMANENTE DE MARCEL GAGNERAUD

L'exploitation et la valorisation des laitiers de hauts-fourneaux représentaient au début du vingtième siècle un travail humainement très pénible. Jusqu'au début des années 1920, ces travaux épuisants et dangereux sont effectués à la main : les sous-produits sont récupérés dans des bacs et traités à la pioche et au sabot. C'est Marcel Gagneraud, l'un des premiers, qui, devant l'inhumanité de ce métier de "bagnard", a l'idée et l'ingéniosité d'utiliser des pelles à vapeur pour remplacer le travail à la main éreintant des ouvriers. Les premières pelles à vapeur sont achetées et mises en place sur les sites industriels dès le milieu des années 1920. Pour information, l'entreprise Gagneraud conserve dans son fonds d'archives historiques, au siège social, des documents techniques, publicitaires et iconographiques sur ces pelles à vapeur.



Pelles à vapeur Gagneraud en action sur les sites industriels du Nord (1929).



Deux ouvriers concassant des laitiers de hauts-fourneaux à Trith-Saint-Léger.

PARTICIPATION AUX PREMIERS GRANDS PROGRAMMES DE LOGEMENTS SOCIAUX DE LA RÉGION PARISIENNE

La volonté des communes d'Épinay et d'Argenteuil est d'engager une politique de construction de logements sociaux radicalement nouvelle. Leur objectif est de créer un type d'architecture répondant au mieux aux besoins des habitants. À Paris et en Région parisienne notamment, les architectures des groupes de logements sociaux des Offices publics d'HBM restent tributaires des concepts mis au point à la fin du XIX^e siècle. Seuls des pionniers comme l'industriel Willy Blumenthal ou le socialiste Henri Sellier proposent dans les décennies 1910 et 1920 un concept de logement social moderne qui a pour nom cité-jardin¹.

C'est ainsi que Willy Blumenthal, négociant en peau, fonde en 1912 la Société anonyme des cités-jardins d'Épinay qui construit de 1912 à 1914, puis de 1919 à 1927, près de 300 pavillons, une salle des fêtes et un dispensaire, sur un terrain situé entre l'avenue de la République et la route de Saint-Leu. Il fonde aussi la Société anonyme de construction d'Habitations à bon marché des Cités-jardins d'Épinay et il fait travailler l'architecte Georges Vaudoyer.

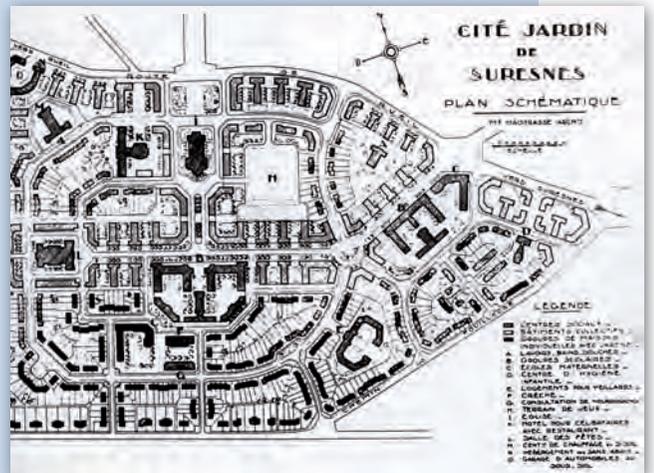
La cité "Blumenthal" est un ensemble à majorité pavillonnaire sur le modèle quadrillé des cités patronales dont elle reprend nombre d'attributs. Peu après, une seconde cité-jardin voit le jour en 1928 à cheval sur les communes d'Argenteuil et d'Épinay : la cité d'Orgemont (1929-1932).

Il s'agit d'un projet de construction urbaine d'une toute autre ampleur que le premier : il est destiné d'abord à l'accession à la propriété mais les difficultés financières – conséquences de la crise de 1929 – le transforment en un programme en majorité de logements locatifs. Cette construction d'envergure, pilotée par les entreprises Gagneraud, Chapelon et Gervais ainsi que Triouiller et Legrand, comprend 627 pavillons et 19 immeubles, édifiés pour la Société des Cités-jardins de la Région parisienne.

Cette opération importante de construction de logements sociaux débute avant la crise de 1929 et s'achève en pleine crise. Située sur le territoire d'une commune de banlieue, c'est un exemple rare de continuité de la maîtrise d'ouvrage. L'entreprise Gagneraud participe également au début des années 1930 à la construction d'un programme de 500 logements pour l'Office départemental des HBM de la Seine. Cet Office construira, autour de 1930, quinze programmes de cités-jardins ce qui représente quelque 20.000 logements, dont les plus célèbres sont les cités HBM de Châtenay-Malabry (la Butte-Rouge), de Suresnes et de Stains.



Vue aérienne de la cité-jardin d'Orgemont, construite par Gagneraud entre 1929 et 1932, sur le principe des cités-jardins d'Épinay et de Suresnes.



UN CHANTIER RÉFÉRENCE : L'ÉCOLE MILITAIRE DE L'AIR DE SALON-DE-PROVENCE

Fondée en 1935, et installée à Versailles dans un premier temps, l'École militaire de l'Air rejoint la base aérienne 701 de Salon-de-Provence en novembre 1937. Elle prend ses quartiers dans des bâtiments neufs construits par l'entreprise Gagneraud. Cette école qui regroupe les cinq écoles d'officiers de l'Armée de l'air forme principalement les futurs officiers de l'air (navigants) mais aussi les officiers mécaniciens de l'air ainsi que les officiers des bases de l'air.

Les études techniques de l'École militaire de l'Air de Salon sont conduites par Roger Gagneraud, le premier fils de Marcel. Ce projet constitue la première étude de ce jeune ingénieur issu de l'École des Travaux Publics (ETP). Il décède, le 25 juillet 1936, à Soins-en-Sologne, dans un accident d'automobile. La maison Gagneraud construit plusieurs bâtiments, notamment le foyer, et réalise les travaux de génie civil des hangars d'aviation. Cet ensemble est dans son histoire déjà plus que cinquantenaire l'un des plus prestigieux chantiers de bâtiment.

Soixante-dix ans plus tard, entre 2006 et 2008, Gagneraud Construction réalisera sur la même base militaire d'importants travaux de restructuration du mess-mixte pour un montant de 5,5 millions d'euros.



École militaire de l'Air. Travaux en cours.



École militaire de l'Air. Travaux achevés.



Diaporama de la construction d'un hangar de l'École militaire de l'Air de Salon-de-Provence.
L'entreprise Gagneraud construira le même type de hangars d'aviation sur la base aérienne de Toulouse-Francazal.

Chapitre

Diversification des activités : les compagnies de transport de voyageurs



En 1936, la réputation de l'entreprise de BTP et industrielle Gagneraud n'est plus à faire. Un historique de plusieurs pages qui récapitule son essor depuis cinquante ans est publié la même année dans l'ouvrage *Les grandes entreprises françaises*. Son histoire côtoie la chronique des entreprises Allary Frères, Joya Chabert, Labalette Frères, Lefaure, Pascal et fils, compagnie Paul Piketty, Société de pavage et des asphaltages de Paris (SPAPA), Pitance Frères, Truchetet et Tansini pour les plus célèbres¹.

Désormais Les Rapides du Littoral sont la seule entreprise de transport de voyageurs importante sur les lignes Menton-Nice-Cannes. Les cars de la compagnie parcourent chaque jour 30.000 kilomètres et règnent en seuls maîtres sur une région densément peuplée et où séjourner d'une façon permanente de nombreux touristes français et étrangers.

Peu à peu, l'entreprise pénètre le cœur des villes de la Côte d'Azur et ajoute à ses activités les lignes intra-urbaines. En septembre 1938, Les Rapides du Littoral se substituent aux TNL pour assurer le service urbain de la ville de Menton ; puis, en janvier 1939, elle signe une convention avec le département des Alpes-Maritimes pour développer plusieurs lignes de transport à Cannes et dans ses environs.

Sous l'impulsion de Marcel Gagneraud, est créée dans l'arrière-pays niçois une colonie de vacances destinée aux enfants des chauffeurs de car. Mais Les Rapides du Littoral et ses dirigeants voient plus grand et plus loin...

Dans le cadre d'un plan de développement du tourisme italien sur la Riviera, Les Rapides du Littoral décident de pousser leur activité en direction de l'Italie, en particulier vers Vintimille et San Remo, mais l'État fasciste refusera les prolongements de lignes demandés.

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la diversification du groupe Gagneraud dans le transport de voyageurs est une réussite qui en appelle d'autres... En quelques années, Marcel Gagneraud a investi des fonds assez importants pour développer un réseau de transport de voyageurs sur la Côte d'Azur.

Pendant la guerre, son fils Francis et lui vont s'appuyer sur ce réseau de transport et ses infrastructures multiples pour fonder et organiser un véritable réseau de résistance et de camouflage de matériel de l'Armée, réseau qu'ils vont étendre à la région lyonnaise et aux Alpes.



©André Lebecque

Autocar Renault ZPDF de la société Les Rapides du Littoral. La tenue des chauffeurs et receveurs en blouse et casquette blanches sera conservée lorsque Les Rapides du Littoral seront rebaptisés Les Rapides Côte d'Azur pendant la guerre.

À la Libération, les Gagneraud vont poursuivre leur développement dans les transports de voyageurs d'une part en rachetant et relançant Les Rapides de Lorraine – qu'ils acquièrent auprès de la famille Hinzelin – et, d'autre part, en relançant Les Rapides du Littoral rebaptisés Les Rapides Côte d'Azur pendant la guerre.

L'essor dans le secteur des transports de voyageurs ne s'arrêtera pas à la métropole puisque les Gagneraud prennent position sur les marchés extérieurs en créant de nouvelles sociétés de transport de voyageurs d'abord au Maroc, puis, au-delà de l'Atlantique, au Chili.

Ils participeront également avec Sylvain Floirat à la création de la compagnie aérienne Aigle Azur et seront dans le groupe restreint des premiers actionnaires de la compagnie Air Inter.



Autocars Renault 1937 de la société Les Rapides du Littoral.

Chapitre 8

La Seconde Guerre mondiale : résistants de la première à la dernière heure

Entreprises GAGNERAUD Père & Fils, JARDIN Frères & BILLIARD

DES

025

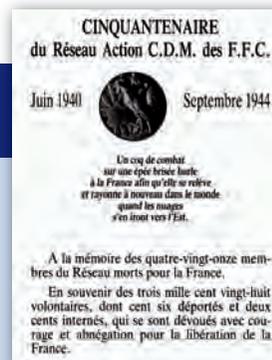
CARTE DE COMBATTANT
VOLONTAIRE DE LA RESISTANCE

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'activité générale de l'entreprise Gagneraud se met en veille totale, à l'exception des filiales "Transports" : la société Les Rapides du Littoral – rebaptisée Les Rapides Côte d'Azur – et la société Éclair à Marseille qui est rachetée début 1941. Néanmoins, des membres du personnel sont, pendant le conflit, affectés dans les campagnes à la coupe de bois et la production de charbon de bois pour alimenter les gazogènes qui équipent les autobus et camions.

LE RÉSEAU DU CAMOUFLAGE DE MATÉRIEL DE GUERRE DE L'ARMÉE (CDM) : UNE ACTION DE RÉSISTANCE D'ENVERGURE¹

Le CDM germe dans l'esprit des officiers entre le 18 et le 25 juin 1940. Le 18 juin, l'appel du général de Gaulle invite les Français de la métropole à organiser la Résistance : "la France a perdu une bataille, elle n'a pas perdu la guerre". Il faut au plus vite relever le courage et le moral de l'Armée et promouvoir une action d'envergure. Le but poursuivi est de camoufler tout ce qui peut être caché dans n'importe quel domaine pour préparer la seconde bataille de France. Le 25 juin, l'armistice entre en vigueur : le signal de la Résistance est donné et débute la lutte clandestine.

Le CDM va immédiatement se vouer à plusieurs tâches : 1/ empêcher la Wehrmacht de prendre possession de tout le matériel que lui abandonne l'armistice ; 2/ retirer de ces mêmes dépôts que contrôlent les Commissions d'Armistice le matériel qui lui est nécessaire ; 3/ envisager la fabrication des matériels qui ne peuvent être pris aux Allemands et qui font gravement défaut ; 4/ saboter le matériel livré par Vichy et non récupéré ; 5/ stocker, entretenir le matériel camouflé et en assurer la conservation, tant contre les investigations de l'ennemi que contre celles de Vichy.



L'insigne du CDM, avec matricule au dos, a servi de reconnaissance entre les militaires et agents du réseau. Il représente : "un coq de combat, sur une épée brisée, hurle à la France afin qu'elle se relève et qu'elle rayonne à nouveau dans le monde quand les nuages s'en iront vers l'Est".



Peu à peu le CDM, qui s'est préoccupé dans un premier temps des armes, des munitions et du matériel automobile, étend son champ d'action à tous les secteurs et stocke le matériel de transmissions, d'optique, d'intendance, de génie, de santé, sans oublier les habillements, carburants, huiles, etc. Le matériel récupéré est alors disséminé et caché dans toute la France, en particulier dans les régions du sud-ouest et du sud-est. De par leur activité nomade, les sociétés de transports et de travaux publics jouent un rôle central dans les missions de camouflage. Au 1^{er} avril 1941, le service du CDM dispose déjà dans ses caches de 65.000 armes individuelles, 10.000 armes collectives d'infanterie, plus de 400 canons (dont 55 de 75), 1.000 tonnes de munitions d'infanterie, 10.000 obus de 75, 150.000 grenades, 15.000 véhicules disposant de 1.000 tonnes de carburant².

1- Documents pour l'Histoire, *Le CDM*, Paris, Imprimerie Chantenay, 1946, 96 p ; MERLIN Jacques, "Le service secret du camouflage du matériel (CDM)", *Association d'études historiques "Symboles et traditions"*, n° 132, 4^e trimestre 1989 p. 7-11. Sources : Général Mollard, Lieutenant-colonel Moraine et Commandant Hance Mise à jour en juin 1998 dans le site : www.symboles-et-traditions.com/articlesmembres/merlin/cdm/pagecamouflage.htm.

2- Documents pour l'Histoire, *Le CDM*, Paris, Imprimerie Chantenay, 1946, p. 35.

3- Général MOLLARD, *Allocution prononcée devant l'Association amicale des anciens du CDM*, le 17 novembre 1946.

4- Documents pour l'Histoire, *Le CDM*, Paris, Imprimerie Chantenay, 1946, p. 35.



MARCEL ET FRANCIS GAGNERAUD : PÈRE ET FILS, RÉSISTANTS DE LA PREMIÈRE À LA DERNIÈRE HEURE

Marcel Gagneraud

Proposé pour Commandeur de la Légion d'honneur et Médaille de la Résistance

Extrait de cette proposition : "Chef d'entreprise à l'esprit hautement patriotique, s'est mis à la disposition de la Résistance dès septembre 1940, avec le plus grand désintéressement, en vue de camoufler contre l'ennemi le maximum de matériel militaire. A su triompher de toutes les difficultés en parvenant à soustraire aux Allemands un matériel important représentant une valeur considérable. Ayant mis sa personne et ses biens au service de la Cause qu'il a entendu défendre jusqu'au bout, toujours sur la brèche, négligeant ses affaires personnelles, a voulu rétrocéder à l'Armée, jusqu'au dernier centime, toutes les plus-values d'actifs, pourtant parfaitement légitimes ayant pu résulter directement ou indirectement, pendant quatre ans, tant de son activité personnelle de résistance que celle des Sociétés qu'il contrôlait. Ayant pu échapper lui-même aux recherches dont il fut l'objet de la part de la Gestapo en 1944, a concentré tous ses efforts pour essayer de libérer toutes les personnalités arrêtées à l'occasion du Service auquel il appartenait. Grâce uniquement à l'habileté et à l'intelligence de ses manœuvres, à son inlassable dévouement patriotique, à son furieux désir de réussir, à son mépris total du danger, il est parvenu à ce résultat incroyable de faire libérer au moment où ils allaient être déportés en Allemagne trente-trois personnes dont dix officiers parmi lesquels trois généraux."

- Médaille de la Résistance, le 14 juin 1946.
- Commandeur de la Légion d'honneur, le 8 avril 1947.
- Croix de Guerre avec Palme, le 8 avril 1947.



Francis Gagneraud

Proposé pour : Chevalier de la Légion d'honneur et Médaille de la Résistance

Extrait de cette proposition : "Directeur d'une entreprise de transport ayant camouflé contre l'ennemi un matériel considérable, a consacré toute son activité à cette action de la résistance depuis 1940 jusqu'à son incarcération par la Gestapo pour cette raison du 10 décembre 1943 à la Libération. Payant de sa personne, a su, par les habiles dispositions qu'il a prises, le brio dont il fit preuve devant les investigations allemandes, son mépris total du danger, sauvegarder la presque totalité de son matériel. Pendant sa détention, s'est consacré à soigner ses co-détenus avec un dévouement qui lui valut la reconnaissance de tous ses camarades et força même l'admiration et le respect de ses gardiens. A incarné, sans faiblesse, pendant quatre ans, le plus pur esprit de Résistance et de Patriotisme."

- Médaille de la Résistance, le 14 juin 1946.
- Chevalier de la Légion d'honneur, le 25 septembre 1946.
- Croix de Guerre avec Palme, le 25 septembre 1946





FRANCE	PARIS	28, rue Fessier - 92 BOULOGNE	825.97.00
	LE HAVRE	25, rue Laine Edouard	21.27.31
	MARSEILLE	25, allée Cassinelli	73.22.10
	FOS sur MER	ESPLANADE DE SOLMER - B.P. 143 A Fos-Mer	66.64.80
	BOURBONNE	ESPLANADE D'ESTIVIER-Porte Sud Est	60.33.82
	VALLECHAISNES-LONCHES	B.P. 71 A Valenciennes	64.61.64
	BREST	MARC S.A. B.P. 101 A Brest	80.52.16
ARGENTINE	BUENOS AIRES	RODRIGA, Republica Frigones 1828	48.72.38

Sécab

BELLIGNIES

CALCAIRE DUR

société d'exploitation des carrières de bellignies

Partie 3

Émergence d'un grand groupe familial de construction (1946-1983)



Chapitre 10

Francis Gagneraud (1915-1983), un grand entrepreneur français

Francis Gagneraud est un personnage singulier de la profession de la construction. Cet homme qui aurait dû revêtir l'habit sévère du pharmacien à Paris est devenu l'un des plus distingués entrepreneurs français du vingtième siècle. Il faut rappeler une dernière fois qu'il est la troisième personnalité du monde des travaux publics, après les entrepreneurs Ferdinand de Lesseps et André Borie, à être élevée à la dignité de Grand Officier de la Légion d'honneur. Il doit autant cette décoration, l'une des plus honorifiques de la République française, à son passé de grand résistant pendant la guerre 1939-1945 qu'à ses qualités d'entrepreneur et son intuition générale des affaires.



©fond de carte Google Earth (2009).

De 1948 à 1960, l'Entreprise Gagneraud participe à la reconstruction du Havre en réalisant, seule ou en groupement, 23 îlots. En jaune, les principaux îlots reconstruits par Gagneraud en centre-ville.

La cité havraise est de loin la ville la plus détruite de France et le port le plus sinistré d'Europe : elle n'est plus qu'une carcasse et des décombres. Face à ce chaos indescriptible, la ville doit repartir de rien avec une population très affaiblie... Le Havre doit surtout relever le défi titanesque de reconstruire en presque totalité un centre-ville et ses proches périphéries, en un temps relativement court, et cela en dépit d'une pénurie de matériaux et de moyens humains comme financiers.

Outre son rôle prépondérant dans le commerce extérieur, la cité maritime et portuaire est fortement liée au trafic des transatlantiques. Sa reconstruction qui devient une priorité nationale doit refléter aux yeux de la population la renaissance du pays. Le Gouvernement français de l'immédiat après-guerre souhaite réunir ici toutes les compétences nécessaires à la réalisation d'une ville exemplaire.

En mai 1945, Auguste Perret (1874-1954)¹, âgé de 71 ans, est nommé par le ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme Raoul Dautry, architecte en chef de la reconstruction du Havre. Entouré d'une équipe de dix-huit architectes, anciens élèves et disciples, il forme l'Atelier de Reconstruction du Havre. La nomination de cet architecte emblématique n'est pas appréciée des élus du Havre qui ont d'abord désigné un architecte havrais, Henri Colboc – Prix de Rome –, qui, dès juin 1945, propose un plan de reconstruction. Au total, c'est une centaine d'architectes qui vont œuvrer pendant plus de quinze ans à la reconstruction de la ville.

Le Havre devient le plus grand chantier de reconstruction de France. Aux 150 hectares du centre, il faut ajouter les chantiers des quartiers périphériques et de certaines communes rattachées au Havre. Seul le quartier Saint-François construit au XVI^e siècle par l'architecte italien Jérôme Bellarmato est conservé en l'état.

L'église Saint-Joseph, symbole de la reconstruction du Havre.



1- Auteur de l'immeuble de la rue Franklin (1903), du théâtre des Champs Élysées (1910), de l'église du Raincy (1923) et du musée des Travaux Publics (actuel Conseil économique et social, 1936), Auguste Perret insufflé une école de pensée autour du "classicisme structurel" alliant les références classiques à l'utilisation rationnelle du béton armé, soulignant la structure et le matériau. HAUDIQUET Annette et alii, *Les bâtisseurs de la reconstruction du Havre*, éditions Point de vues, 2002 ; ABRAM Joseph, COHEN Jean-Louis et alii, *Encyclopédie Perret*, Paris, Éditions du Patrimoine, 2002, 445 p. ; GARGIANI Roberto, *Auguste Perret*, Paris, Gallimard-Electa, 1994.



Le Havre, tel le Phénix, renaît de ses cendres (1950-1966)¹

“Le béton, c’est de la pierre que nous fabriquons”.

Auguste Perret

Auguste Perret et son Atelier d’architecture vont concevoir de 1945 à 1964 un ensemble urbain unique tant par l’ampleur de son échelle que pour ses qualités urbanistiques². Il y applique toutes les théories et techniques développées au cours d’une longue carrière de praticien. La réalisation du plan masse s’effectue suivant une démarche originale à l’intérieur même de l’Atelier. Les architectes qui se regroupent par affinités proposent six à huit projets de plan masse différents, sorte de concours interne d’où émerge le plan masse définitif. Ils imaginent une ville neuve destinée à reloger les 40.000 habitants du centre-ville, soit environ 10.000 logements répartis sur environ 150 îlots orthogonaux, positionnés au sein de deux trames urbaines longeant les anciens quais.

En novembre 1945, Auguste Perret présente son plan masse qui reprend le canevas urbain ancien. Le rythme et les principes de reconstruction sont les suivants : trame architecturale régissant l’ensemble des constructions, squelettes apparents des édifices, fenêtres verticales favorisant l’air et la lumière, respiration des espaces publics et privés, etc.



L’œuvre de l’architecte Auguste Perret au Havre ou la renaissance d’une ville mortifiée.

L’architecte cherche la perfection dans l’utilisation optimale de son matériau favori : le béton armé. Bouchardé, lavé, peint ou brut, il présente toutes les nuances du rose au blanc. Soucieux des détails jusque dans la forme des colonnes, l’architecte est néanmoins astreint à faire des économies ; c’est ainsi qu’il va adopter la standardisation mais sans que celle-ci ne devienne une contrainte trop sévère. Il prend l’option de développer en grand les techniques de préfabrication.



Le début des grands chantiers de reconstruction au Havre : Gagneraud réalise l’îlot prioritaire V2. Avancement des travaux au 12 janvier 1950.

1- JARRY Denise, “La reconstruction du Havre”, *La vie urbaine. Urbanisme et habitation*, Organe de l’Institut d’Urbanisme de l’université de Paris, n° 2, avril-juin 1953, p. 81-129. ABRAM Joseph, *L’Équipe Perret au Havre : utopie et compromis d’une reconstruction*, Nancy, LHAC, École d’architecture/BRA, 1989. *D’Architectures*, “dossier : Perret-Le Havre”, n° 123, septembre 2002, p. 19-31.

2- DUFOUR Nathalie, *Auguste Perret et la reconstruction du Havre*, Mémoire de fin d’études, Institut supérieur libre des carrières artistiques, Paris, 1983, 124 p.



Essor et diversification des activités industrielles dans le Nord

De 1959 à 1963, Usinor fait construire à Dunkerque une importante usine sidérurgique comprenant une aciérie LD et deux hauts-fourneaux de capacité de production de 3,4 millions de tonnes. Spécialisé dans les produits plats, ce complexe sidérurgique entre en service en 1963. En 1969, un troisième haut-fourneau porte la capacité de production du complexe à 4 millions de tonnes et, en 1973, un quatrième HF double la capacité de l'ensemble sidérurgique qui produit 8 millions de tonnes.



Pupitre de commande d'une installation industrielle à Dunkerque.

L'aciérie de Dunkerque est la plus importante de France. En 1973, on implante une seconde usine : Usinor Mardyck. Avec Usinor, le trafic de marchandise du port croît considérablement, de 34,6 millions de tonnes en 1974 à 41 millions de tonnes en 1980. Dunkerque se classe alors au troisième rang des ports français de commerce.

En parallèle des activités industrielles en essor, l'entreprise Gagneraud développe le secteur "travaux publics". En 1968, l'entreprise Gagneraud réalise des vallées compressibles sur l'A2 : deux sur la rivière l'Escaut et une, plus longue, sur celle de la Selle. La même année, elle participe aux travaux de l'autoroute A2, de Combles à la frontière belge.

Les matériaux nécessaires à ces travaux sont prélevés d'un immense crassier à Douchy-les-Mines près de Denain, qui remonte aux débuts de la sidérurgie dans la région.

Vue d'ensemble des installations industrielles de Gagneraud à Dunkerque en 1972.



Chapitre 14

Développement dans les transports de voyageurs : des sociétés de cars aux compagnies aériennes



Dans leur histoire, les Gagneraud ont initié de nombreuses activités industrielles ou commerciales. Les transports de voyageurs font partie de ces créations à valeur ajoutée. Marcel Gagneraud, puis son fils Francis investissent dans le capital de compagnies de transport par car en France dans les années 1930, puis, à partir de 1945, à l'étranger. Enfin, après 1945, les Gagneraud s'intéressent au développement du transport aéronautique en créant ou en participant à la fondation de compagnies aériennes à l'histoire singulière comme Aigle Azur ou encore Air Inter.

Alors que les premiers DC-3 sont acquis d'occasion auprès de la compagnie KLM et rejoignent la flotte de la compagnie, les vieux Junkers JU-52 tirent progressivement leur révérence. En 1947, Aigle Azur a transporté 18.300 passagers, 1.000 tonnes de fret pour un bénéfice de 9,5 millions de francs. En mars 1948, les lignes régulières Strasbourg-Lyon-Nice et Nice-Tunis sont ouvertes, puis une extension Strasbourg-Marseille-Alger.

Fin 1948, Aigle Azur exploite les lignes quotidiennes Nice-Tunis via Calvi et Marseille-Alger ainsi que trois fois par semaine Marseille-Oran. L'achat d'appareils plus modernes aux surplus américains lui ouvre de nouvelles perspectives de développement. Quatre nouveaux DC-3 rejoignent la flotte de la compagnie en 1948.

En appuyant l'essor de la compagnie sur ces nouveaux avions, Aigle Azur décide de rechercher des marchés plus prometteurs. Elle crée deux filiales : au Maroc en 1948 et en Indochine en 1949. La flotte est composée de huit DC-3. En 1948, Aigle Azur transporte 27.100 passagers et 2.118 tonnes de fret pour un bénéfice net de plus de 29 millions de francs.

En 1949, le réseau s'étend à l'Afrique noire, qui semble promise à un bel avenir, mais la concurrence est de taille sur ce continent avec la présence d'Air France, d'UAT et de TAI. C'est pourquoi Aigle Azur abandonne peu à peu ses liaisons et choisit de renforcer ses services en Indochine avec l'ouverture des lignes Paris-Saïgon et Paris-Hanoï. Elle étend également son réseau aérien vers le Liban.

Le bénéfice, qui est de 88 millions de francs en 1949, s'élève à 131 millions en 1950 et à 312 millions l'année suivante. En 1950, Aigle Azur absorbe deux compagnies, CATA et Aéro Cargo. En 1951, des nouvelles lignes sont inaugurées vers le Maroc, la Tunisie, l'Italie, l'Espagne et la Suisse : Nice-Marseille-Tanger-Casablanca et Genève-Lyon-Marseille-Tanger-Casablanca ; Tunis-Palermo et Tunis-Nice-Genève ; Oran-Valence (Espagne) et Alger-Valence. C'est le plus souvent sur ces lignes aériennes que circulent les salariés des filiales marocaines du groupe Gagneraud.



Pilotes et mécaniciens de la compagnie aérienne Aigle Azur.



Après la Corse et l'Afrique du Nord, Aigle Azur décide l'ouverture de lignes aériennes vers l'Indochine.



En 1951, de nouvelles lignes aériennes sont ouvertes vers le Maroc et la Tunisie.

Chapitre 15

Direction le continent américain : Argentine (1949), Chili (1952) et États-Unis (1976)



L'après-guerre est propice au développement de Gagneraud non seulement en France mais aussi sur les marchés extérieurs. Après le redémarrage des activités industrielles du Nord de la France, la création de l'agence du Havre, la relance des activités transport et l'installation de deux filiales au Maroc, Marcel et Francis Gagneraud voient plus loin que la seule métropole et les colonies. Le père et le fils décident en commun de traverser l'Atlantique Sud pour établir des filiales en Argentine en 1949 – travaux publics – et au Chili en 1952 – transport de voyageurs. Plus tard, en 1976, sous l'impulsion de Francis Gagneraud, le groupe Gagneraud s'implantera aux États-Unis.



QUAND ROGER DIT "FRANÇOIS" GAGNERAUD SUCCÈDE À SON PÈRE après le décès de ce dernier en juillet 1983, la santé du groupe Gagneraud est dans l'ensemble bonne, malgré la crise économique et sociale qui sévit en France et dans le monde depuis le milieu des années 1970. Toutefois, les équipes en place ont vieilli et les structures internes de l'entreprise n'ont pas réellement évolué depuis les années 1960. Le jeune patron – il a 38 ans – qui représente la cinquième génération d'entrepreneurs à la tête de l'entreprise familiale va, sans déroger à la stratégie de développement mise en place précédemment, s'affirmer comme un homme à poigne. À peine assis dans son fauteuil de président, il prend la décision de réorganiser la société et de créer un esprit de groupe même s'il doit pour cela se séparer d'anciens responsables.

FRANÇOIS GAGNERAUD VEUT MAINTENIR ET VALORISER LA CULTURE DES AFFAIRES dans le même état d'esprit entrepreneurial prôné depuis plus d'un siècle par ses prédécesseurs. Il va chercher à renforcer le groupe dans les carrières, les travaux publics et la maintenance industrielle aussi bien en France qu'en Europe et en Amérique du Sud. Les acquis du groupe confortés, il développe de nouvelles activités : construction métallique et concessions d'ouvrages publics notamment. La production de matériaux se diversifie aux produits spéciaux, à leur valorisation et commercialisation. Il veut constituer autour de la maison mère une fédération d'agences et de filiales fonctionnant comme des PME réactives, conduites par des entrepreneurs managers.



Quatre mots résument fidèlement cette glorieuse et brillante épopée familiale sur cent trente ans :

SOLIDITÉ, INDÉPENDANCE, RÉACTIVITÉ ET RENTABILITÉ.

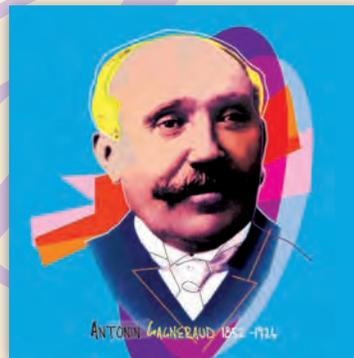
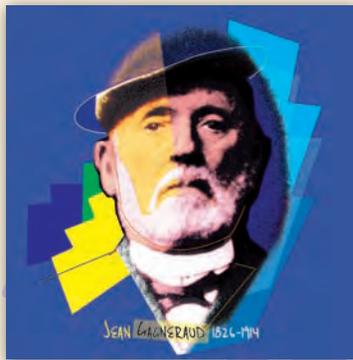


Table des matières

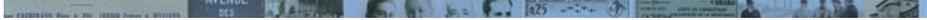
Préface de François Gagneraud	p. 3
Partie I - Le temps des pères fondateurs (1880-1921)	p. 6-7
	
Chapitre 1 - La Creuse : terre de maçons et d'entrepreneurs	p. 8
- Plus que des migrants, des bâtisseurs...	
- À l'origine des plus célèbres entreprises françaises de bâtiment et de travaux publics	
Chapitre 2 - Les origines de la famille Gagneraud	p. 12
- Bonnat, pays d'entrepreneurs	
- Les Gagneraud : colons, cultivateurs, maçons, puis entrepreneurs	
- Les premiers collaborateurs rejoignent l'entreprise	
Chapitre 3 - Les premiers grands chantiers dans la France entière	p. 24
- Dieppe et son port : près de dix ans de présence	
- Les lignes de chemins de fer secondaires : une aubaine pour les entreprises de travaux publics	
- La ligne du Fayet à Chamonix : le choix d'un chemin de fer à traction électrique	
- De l'entreprise itinérante aux premiers sièges sociaux à Dijon et Orléans	
Chapitre 4 - De la Belle Époque à la Première Guerre mondiale : structuration et diversification des activités	p. 42
- Premier développement dans les carrières et les ballastières : l'intuition des marchés	
- Les Gagneraud participent à l'effort de guerre : routes militaires stratégiques et exploitation de carrières dans le Pas-de-Calais	
Partie II - Essor et diversification des activités (1922-1945)	p. 50-51
	
Chapitre 5 - Marcel Gagneraud (1886-1967), un entrepreneur de son temps	p. 52
- Un homme de réseaux épris de techniques nouvelles	
- Un entrepreneur de son temps	
Chapitre 6 - Innovation, création d'entreprises et constitution d'un réseau d'activités	p. 58
- À la pointe du progrès technique : la société Les Routes Modernes	
- Participation aux créations des sociétés Salviam et Facviam : la diversification des activités s'affirme	
- Passage à la SARL (1928) et premiers grands chantiers de bâtiment	
Chapitre 7 - Diversification des activités : les compagnies de transport de voyageurs	p. 74
- De la Lorraine à la Côte d'Azur	
- Rationalisation et extension des activités	
Chapitre 8 - La Seconde Guerre mondiale : résistants de la première à la dernière heure	p. 80
- Francis Gagneraud rejoint l'entreprise	
- Les sociétés de transport : résistance et camouflage de matériel	
- De la Côte d'Azur à la région lyonnaise, le réseau clandestin du CDM s'étend	
- Poursuite de la résistance active au Fort Montluc	
- Des libérations à la Libération...	

Table des matières

Partie III - Émergence d'un grand groupe familial de construction (1946-1983)	p. 100-101
	
Chapitre 9 - De l'Alsace à la Normandie, Gagneraud œuvre à la reconstruction du pays	p. 102
<ul style="list-style-type: none"> - Remettre le pied à l'étrier : travaux de reconstruction en Alsace (1945-1946) - Le Havre : une ville martyre pour un chantier de reconstruction titanesque - Le Havre, tel le Phénix, renaît de ses cendres (1950-1966) - Les grands travaux au Havre (1950-1961) : îlots de logements, BCMO, musée des Beaux-Arts, immeuble de la Seita ... 	
Chapitre 10 - Francis Gagneraud (1915-1983), un grand entrepreneur français	p. 120
<ul style="list-style-type: none"> - De la jeunesse parisienne au Fort Montluc - Un jeune entrepreneur dynamique - Un homme de réseaux et une grande personnalité de la profession 	
Chapitre 11 - Du Maroc (1946-1961) à l'Algérie (1958-1961) : une histoire écourtée	p. 130
<ul style="list-style-type: none"> - Au Maroc, la politique et le social primeront sur l'économique (1946-1961) - L'Algérie, une histoire écourtée (1958-1961) 	
Chapitre 12 - Implantation et développement à Marseille (1961-1983) : une histoire partie de rien	p. 140
<ul style="list-style-type: none"> - Du chantier emblématique du collecteur de La Parette au développement régional - Diversification des activités et développement de l'activité génie civil 	
Chapitre 13 - Essor et diversification des activités industrielles dans le Nord	p. 148
<ul style="list-style-type: none"> - Des belles années de croissance aux prémices de la crise sidérurgique française (1945-1973) - Adaptation à la crise et diversification des activités (1974-1983) 	
Chapitre 14 - Développement dans les transports de voyageurs : des sociétés de cars aux compagnies aériennes	p. 158
<ul style="list-style-type: none"> - D'Aigle Azur (1945-1946) à Air Inter (1954) : diversification nouvelle dans le transport aérien - Les compagnies de cars poursuivent leur voyage... - Diversification dans le transport de personnel et le tourisme - Création de sociétés en périphérie des activités de transport : le rechapage de pneus 	
Chapitre 15 - Direction le continent américain : Argentine (1949), Chili (1952) et États-Unis (1976)	p. 174
<ul style="list-style-type: none"> - L'Argentine : essor de l'activité et investissements industriels - Le Chili : développement dans les transports dans un contexte politique difficile - Rachat de la société Mann Kraft Corporation aux États-Unis (1976) 	
Chapitre 16 - Reprise et développement de l'entreprise bretonne Marc	p. 184
<ul style="list-style-type: none"> - Du déblaiement à la reconstruction et à la modernisation de Brest (1945-1960) - De la base aéronavale de Landivisiau aux autoroutes françaises : une expansion remarquable mais risquée (1961-1971) - De la crise financière à la reprise par Gagneraud en 1972 - Un développement en dents de scie (1975-1983) 	
Conclusion de la troisième partie - Faire face au développement des majors du BTP et préserver l'entreprise familiale	p. 194

Partie IV - Renforcement des activités du groupe (1984-2009)	p. 196-197
	
Chapitre 17 - Restructuration du groupe et ouverture à de nouveaux métiers (1984-1994)	p. 198
Chapitre 18 - Montée en puissance dans un esprit d'entreprendre sauvegardé (1995-2009)	p. 210
Conclusion générale	p. 220
Postface	p. 222
Chronologie de la famille et du groupe Gagneraud	p. 225
Archives, bibliographie sommaire et principales sources consultées	p. 241
Index des noms propres	p. 244
<small>*Excepté les auteurs de livres ou d'articles mentionnés dans les notes de bas de page et les noms propres du tableau chronologique.</small>	
Table des matières	p. 249
Remerciements de l'auteur, biographie de l'auteur et crédits photographiques	p. 252-253
Arbre généalogique de la famille Gagneraud	p. 16-17