

PARTIE 1

Le Limousin

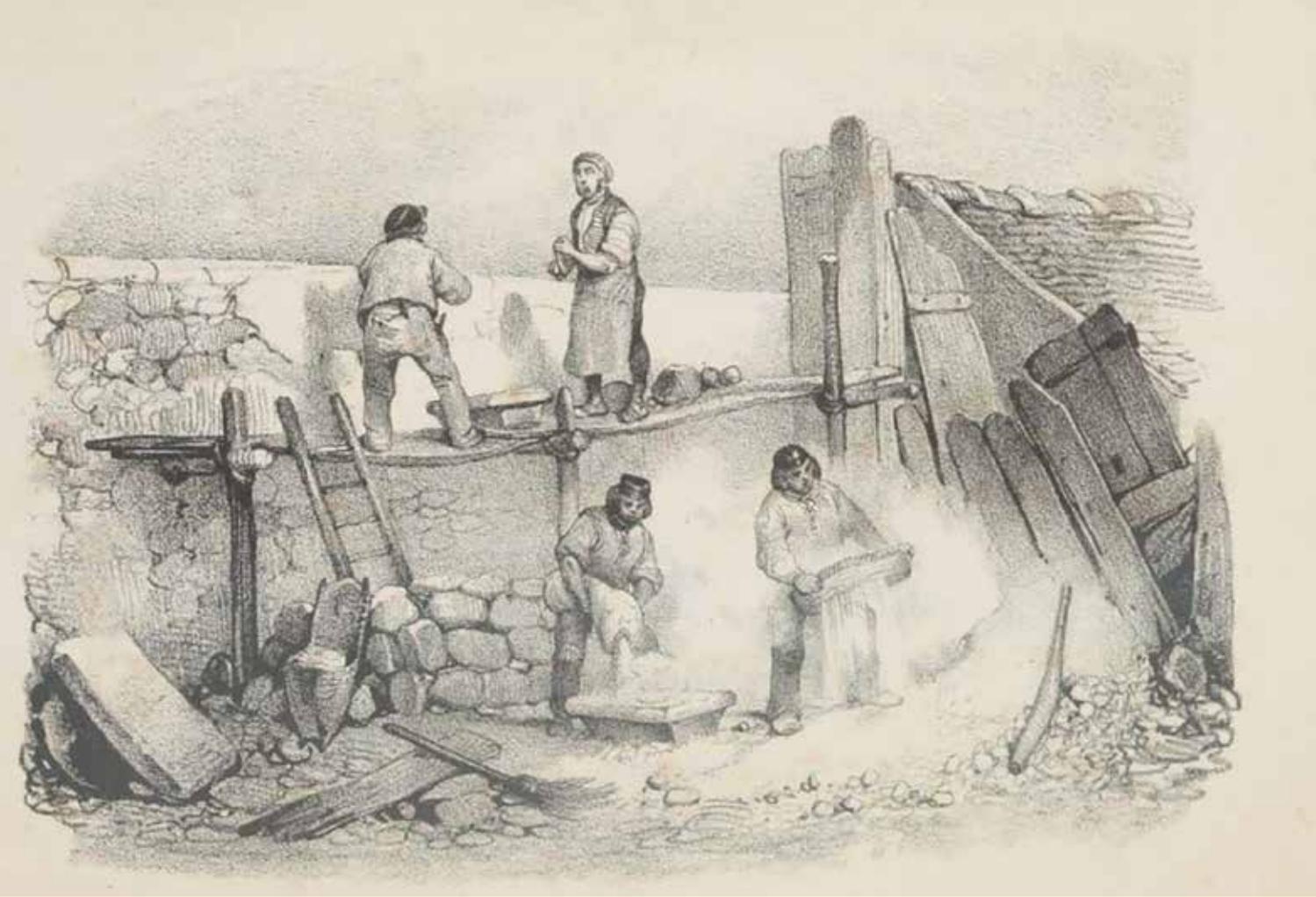
terre natale des grands pionniers
de la construction



Depuis deux siècles, les entreprises d'origine limousine ont marqué l'histoire de la construction en France. Une majorité d'entre elles a été fondée par des entrepreneurs originaires des départements de la Haute-Vienne et de la Creuse. Héritiers pour beaucoup des célèbres maçons de la Creuse ou des paveurs du Limousin, ces hommes, durs au labeur et au caractère bien trempé, ont créé quelques-unes des sociétés qui se sont développées aussi bien en France qu'à l'international. Les plus célèbres d'entre elles sont : Devillette (créée en 1829), Fougerolle (1844), Chagnaud et Joyeux (1860), France-Lanord & Bichaton (1865), Deschiron et Gagneraud (1880), Pitance (1885), Peulabeuf (1891), Despagnat – puis Lefaure & Rigaud – (1892), Lécluse (1900), Poitrenaud/SNPR (1912), Fayolle (1929). Rares sont celles toujours en activité aujourd'hui : Fougerolle (Eiffage), Gagneraud, Fayolle, Joyeux notamment.

L'entreprise Dubrac participe à la grande histoire de la construction. Créée en 1922 par Alexandre Dubrac (1887-1971), son histoire est à replacer dans la dernière phase de création de ces maisons familiales, où, le plus souvent, un homme quitte son lieu de naissance pour chercher en ville un meilleur sort pour lui et les siens. Ces histoires d'entreprises et de parcours d'entrepreneurs limousins sont un exemple singulier d'une approche sectorielle et régionale de la création d'entreprises. Le Limousin est la terre natale de nombreux entrepreneurs, aussi bien la Haute-Vienne que la Creuse et la Corrèze. C'est entre 1860 et 1890 que ces maisons aux capitaux presque exclusivement familiaux percent et saisissent les opportunités, dans le bâtiment mais aussi dans les chemins de fer, les travaux portuaires, souterrains et routiers et les aménagements urbains comme le pavage et les activités de réseaux (eau, électricité, gaz et téléphone).

D'où viennent de telles réussites et longévités exceptionnelles ? L'innovation technique est un élément qui explique quelques percées remarquables. Mais d'autres éléments sont à prendre en compte : une alphabétisation précoce pour certains créateurs, dès le milieu du XIX^e siècle ; la constitution de solides réseaux ; un savoir-faire transmis et reconnu sur plusieurs générations ; et, avant tout, une volonté à toute épreuve de réussir. La transmission des pouvoirs entre le père et le ou les fils dans ce processus est un atout fondamental, puisque ces maisons limousines passent souvent le cap de la fameuse « loi » des trois générations décrite par l'écrivain allemand Thomas Mann dans son roman *Les Buddenbrook* (1901). Les héritiers (2^e et 3^e générations), loin de vivre sur les acquis et/ou de gaspiller l'héritage, vont démontrer une grande capacité d'innovation et d'adaptation au marché, selon les époques et nonobstant les guerres et les crises sociales et économiques. Au commencement de l'histoire des Dubrac, se trouve la terre des ancêtres, le Limousin, un canton, Saint-Sulpice-les-Feuilles et un métier, celui de paveur.



CHAPITRE 1

Le Limousin

terre de bâtisseurs

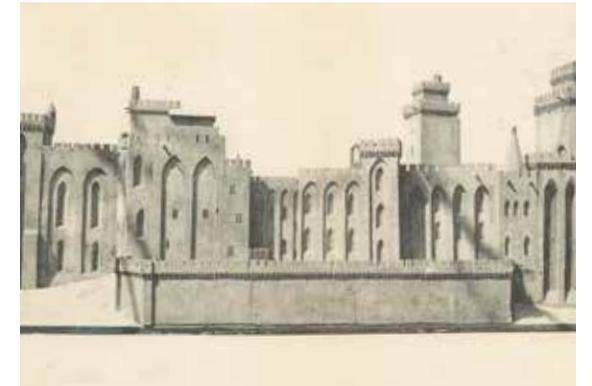
Les Dubrac sont, au début du XX^e siècle, les représentants de la dernière génération de ces familles limousines qui sont « montées » sur la région parisienne pour travailler et entreprendre. Alexandre Dubrac, le créateur, descend d'une famille paysanne mais son père a été un migrant paveur à la fin du XIX^e siècle. La tradition de ces migrations remonte à loin dans le temps et la première cause des départs est la précarité dans laquelle vivent ces paysans qui exploitent des terres agricoles ingrates. À cette raison pratique s'ajoute une forte volonté de réussir.

La migration limousine : une tradition séculaire

« Voyez le Panthéon,
Voyez les Tuileries,
Le Louvre et l'Odéon,
Le Palais de l'Industrie.
De tous ces monuments,
La France est orgueilleuse ;
Elle doit ces ornements
Aux maçons de la Creuse »¹.

Ces créateurs d'entreprises appartiennent très souvent à des lignées de maçons ou de paveurs migrants qui ont tant passionné les historiens des mentalités² et les romanciers³. Dès l'âge de douze ans pour certains, plus tard pour la majorité, ces jeunes hommes quittent le foyer familial pour suivre leurs pères, frères, oncles, cousins et compagnons sur les chemins rocaillieux et dangereux qui les amènent à Paris et Lyon mais aussi à Saint-Étienne, Nancy, La Rochelle, sur la côte basque, à Arcachon, etc⁴.

Ces migrants travaillent ensemble sur les mêmes chantiers, économisent leurs maigres salaires en partageant les frais. L'hiver, ils sont de retour dans leur village natal où ils en profitent souvent pour se marier avec une fille du coin. C'est à partir du XIX^e siècle, plus particulièrement au cours des périodes de la monarchie de Juillet et du Second Empire, que quelques migrants vont tenter l'aventure entrepreneuriale.



Le palais des Papes vers 1450 (façade orientale).
Reconstitution de 1907.

Si beaucoup échouent dans cette expérience de création, en revanche les plus endurcis et téméraires vont fonder de solides dynasties d'entrepreneurs qui vont participer à l'aménagement urbain des villes françaises.

Cette migration remonte au Moyen Âge⁵. Habitant un pays qui fournit le mortier (le tuf) et la pierre (le granit), ce travailleur avait au départ toutes les aptitudes à devenir un ouvrier du bâtiment. Cette migration est le fait d'abord des maçons et des tailleurs de pierre qui ont participé à la construction des cathédrales comme Notre-Dame de Paris, des palais à l'instar de celui des Papes à Avignon, des hôtels particuliers et des maisons de villes. En 1287, la prévôté de Paris délivre à un tailleur de pierre⁶ d'origine marchoise un certificat où il est mentionné que ses compagnons et lui partent pour travailler à la construction de l'église d'Uppsala en Suède.

1. Extrait de la chanson « Les maçons de la Creuse » de Jean Petit, dit Jan do Boueix.

2. En particulier les livres d'Alain Corbin et d'Annie Moulin. A. CORBIN, *Archaïsme et modernité en Limousin au XIX^e siècle, 1845-1880*, Paris, Marcel Rivière et C^e, 1975, 2 volumes. Nouvelle édition aux Presses universitaires de Limoges (PULIM), 1998, 2 volumes, 1 175 p. Volume 1 : *La rigidité des structures économiques, sociales et mentales* ; volume 2 : *La naissance d'une tradition de gauche* ; A. MOULIN, *Les maçons de la Creuse. Les origines du mouvement*, Limoges, Institut d'études du Massif central, 1994, 564 p. (Nouvelle édition).

3. G. NIGREMONT, *Jeantou le maçon creusois*, Paris, Bourrelier et C^e, 1936 (Prix jeunesse en 1937) ; E. DUTEYRAT, *Un maçon creusois raconte*, Aubusson, Éditions d'Aubusson, 1981 ; J. DUQUESNE, *Maria Vandamme*, Grasset, Paris, 1983 ; G. COULONGES, *Les sabots de Paris*, Paris, Grasset, 1985. Et des bandes dessinées à vocation historique : A. GROUSSET et J.-P. FARIN, *Les mangeurs de châtaignes*, Ludovic Trihan Éditeur, 1983 ; A. GROUSSET et J.-P. FARIN, *Le voyage oublié des maçons de la Creuse*, Le Patio, 1998.

4. Sur le sujet des migrations : A. CHÂTELAIN, *Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914. Histoire économique et sociale des migrants temporaires des campagnes françaises au XIX^e et au début du XX^e siècle*, Université de Lille, ouvrage publié avec le concours du CNRS, Paris, 1976, 2 volumes, 1 214 p.

5. M.A. CARRON « Prélude à l'exode rural en France : les migrations anciennes des travailleurs creusois », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1965, p. 289-320 ; L. PÉROUAS et M.-C. LAPEYRE, « L'émigration des maçons creusois avant le XIX^e siècle », dans *Entre faim et loup*, Actes de la rencontre inter-universitaire du 8 avril 1976, Clermont-Ferrand, 1978, p. 195-221.

6. L. BANDY DE NALÈCHE, *Les maçons de la Creuse*, Paris, 1859. Cet avocat au Conseil d'État se considérait comme un descendant de maçon creusois.



CHAPITRE 2

Les paveurs du Limousin

une histoire particulière

Le pavage est un métier artisanal où le savoir-faire est fondamental puisque les techniques ont peu évolué depuis les paveurs du Moyen Âge jusqu'aux paveurs d'aujourd'hui. Il reste un métier de main-d'œuvre qui exige peu d'outils : des niveaux, quelques jalons, une batte à ciment, une demoiselle (ou hie) pour frapper et enfoncer le ciment, quelques marteaux, couperets à refendre, massettes, plusieurs pinces et des brouettes à barres, seaux et cribles, des nivelettes, etc. Le pavage des rues trouve sa genèse à Paris au XII^e siècle, instauré par le roi Philippe Auguste. Il connaîtra un très grand succès au XIX^e siècle et dans l'entre-deux-guerres, puis traverse un passage à vide pour renaître depuis les années 1980-1990 dans l'aménagement de voiries urbaines et de centres-villes.

Histoire du pavage depuis l'Antiquité

*« Soyez dignes de vos ancêtres
Au rire franc comme au cœur d'or ;
Ce seront là vos meilleurs maîtres,
Leurs leçons valent un trésor. »*

Extrait du chant du départ
dans *l'Almanach du franc et bon maçon* (1896).



Le roi de France Philippe Auguste (1180-1223) assiste au pavage d'une rue de Paris. Miniature de l'époque.

En 1184, le roi de France Philippe Auguste, qui n'a pas vingt ans, vient de mettre fin à une redoutable révolte et de conclure la paix avec le duc de Bourgogne. Dans son palais royal de la Cité, il contemple le spectacle de la rue. Le moine Rigord, l'un des deux grands biographes du roi, raconte la suite :

« Le Roi prenait l'air à l'une des fenêtres de son palais lorsqu'il se trouva gravement incommodé par les odeurs qu'exhalait la boue au passage de deux chariots franchissant la Cité. Dès lors il forma le projet d'un travail bien ardu mais nécessaire, et dont aucun de ses prédécesseurs n'avait entrepris l'exécution avant lui. Il convoqua les Bourgeois et les Prévôts de Paris et en vertu de son autorité royale il leur ordonna de faire paver toutes les rues et les places de la ville avec de fortes et dures pierres. »

Mille cinq cents ans après Rome, Paris se lance dans le pavage de ses chaussées. La Ville éternelle, qui a pris exemple sur son ancienne rivale Carthage, fait paver ses premières chaussées en 312 avant J-C. La première voie romaine pavée est la voie Appienne (via Appia) qui relie Rome à Brindisi, terminée trois siècles plus tard sous Jules César. Pour revêtir les voies de communication de leur empire, les Romains utilisent des plaques de granit, de grès, de basalte, de silex et même parfois de marbre, comme pour la route de 35 kilomètres – soit la longueur du périphérique parisien – reliant Sinuessa et Pouzzoles en Campanie.

De l'Empire romain à l'époque de Philippe Auguste, Cordoue aurait été la première cité européenne pavée, travail réalisé par les Arabes vers 850.

La décision de Philippe Auguste soulève une grande question. Qui a la charge de cette construction, le prévôt de Paris (l'administration de la ville) ou le prévôt des marchands (la communauté des habitants) ? Selon les sources, qui divergent sur le sujet, le roi va s'adresser aux deux prévôts pour cette grande œuvre. Quant aux matériaux, les ouvriers auraient utilisé des pierres dures et fortes dites silices remplacées ensuite par du « grez gros et fort », ou un mélange des deux¹.

Sous la responsabilité du prévôt des marchands et avec les fonds du Trésor royal, la capitale du pouvoir entreprend le pavage de la **croisée de Paris**, les deux voies transversales qui se croisent au grand Châtelet ; la première relie la porte Saint-Honoré à la porte Saint-Antoine, l'autre joint la porte Saint-Denis à la porte Saint-Jacques en traversant la Seine. Les pierres utilisées sont des blocs de belles dimensions. Les travaux de cette croisée seront achevés durant le XIV^e siècle. Si le pavage d'une rue reste un événement, son entretien et son nettoyage posent une nouvelle question : qui doit payer ceux-ci ?

1. Au XVI^e siècle, des vestiges de ce premier pavage étaient encore visibles aux abords du pont Notre-Dame.

Quand les migrants paveurs du canton de Saint-Sulpice-les-Feuilles deviennent entrepreneurs

« *Sylvain est bon, Joyeux nous serons.* »

Slogan des jeunes moussettes de l'entreprise Sylvain Joyeux¹.

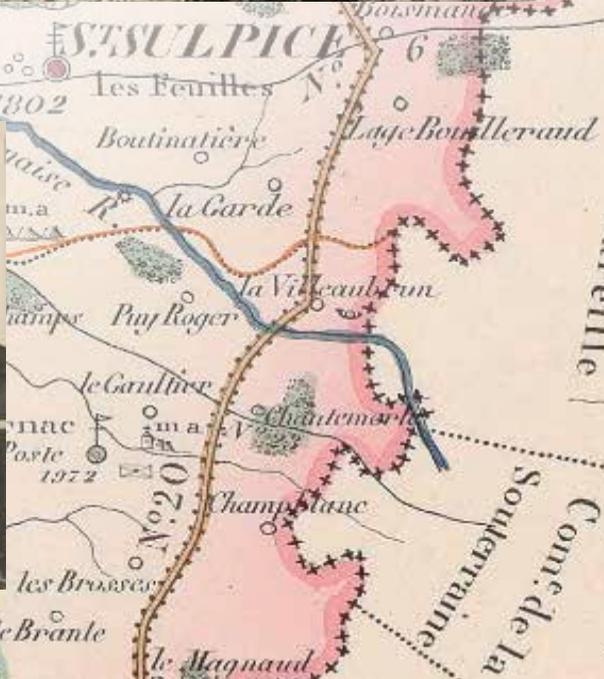
Une région très localisée se singularise par ses nombreux paveurs migrants vers Paris et le Bassin parisien. Elle se situe au carrefour des départements de la Haute-Vienne, de la Vienne, de la Creuse et de l'Indre. La capitale des paveurs est le canton de Saint-Sulpice-les-Feuilles mais ils sont aussi nombreux dans l'Indre autour et dans la commune de Saint-Benoît-du-Sault et en Creuse autour de La Souterraine, Dun-le-Palestel et Saint-Vaury.

À partir du XVIII^e siècle sur le canton de Saint-Sulpice, les actes d'état-civil recensent de plus en plus de paveurs et de maçons migrants. L'intendant du Limousin Turgot, de 1761 à 1774, trouve en ces Limousins de précieux travailleurs. Certains parmi eux, notamment des maîtres-paveurs, deviennent conducteurs des Pont et Chaussées du Roi. Dans ce même canton, on trouve aussi d'autres métiers du bâtiment et, plus étonnants, des sabotiers migrants². Les sabots sont alors utilisés pour la marche et servent de protection sur les chantiers. La demande est forte et un vrai savoir-faire a émergé autour de Saint-Sulpice-les-Feuilles, notamment dans les villages de Cromac et Jouac.



Aux environs de Saint-Sulpice-les-Feuilles, le moulin de Peupiton, près des Grands-Chézeaux.

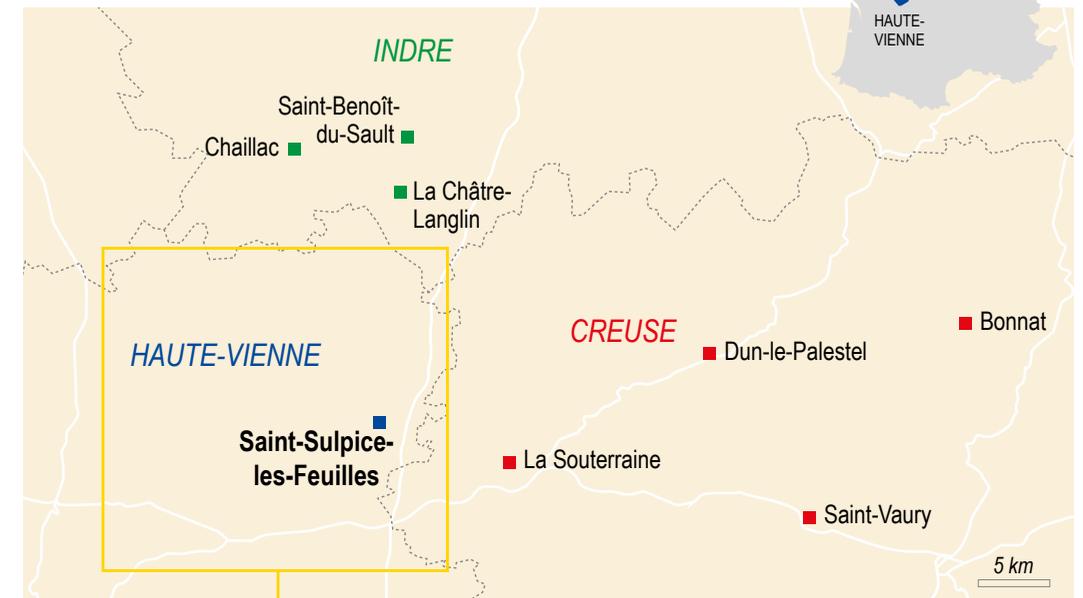
La place de l'église de Saint-Sulpice-les-Feuilles.



1. C. MARSAUD, *Les migrants paveurs de la Basse-Marche*, dactylographié, sans date, p. 85.

2. A. CORBIN, *Archaïsme et modernité en Limousin au XIX^e siècle 1845-1880*, Limoges, PULIM, 1998, p. 184-188.

L'origine des paveurs du Limousin et du Berry Sud



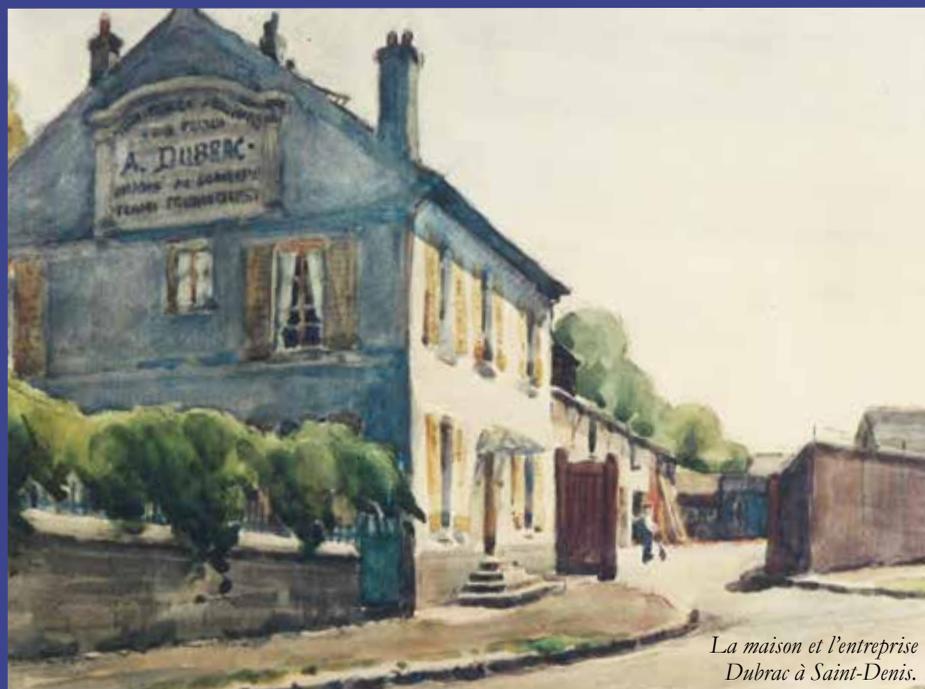
Les villages de paveurs autour de Saint-Sulpice-les-Feuilles



PARTIE 2

1922-2001

Le fondateur Alexandre Dubrac et ses deux fils : du pavage à la diversification des activités de la construction



*La maison et l'entreprise
Dubrac à Saint-Denis.*

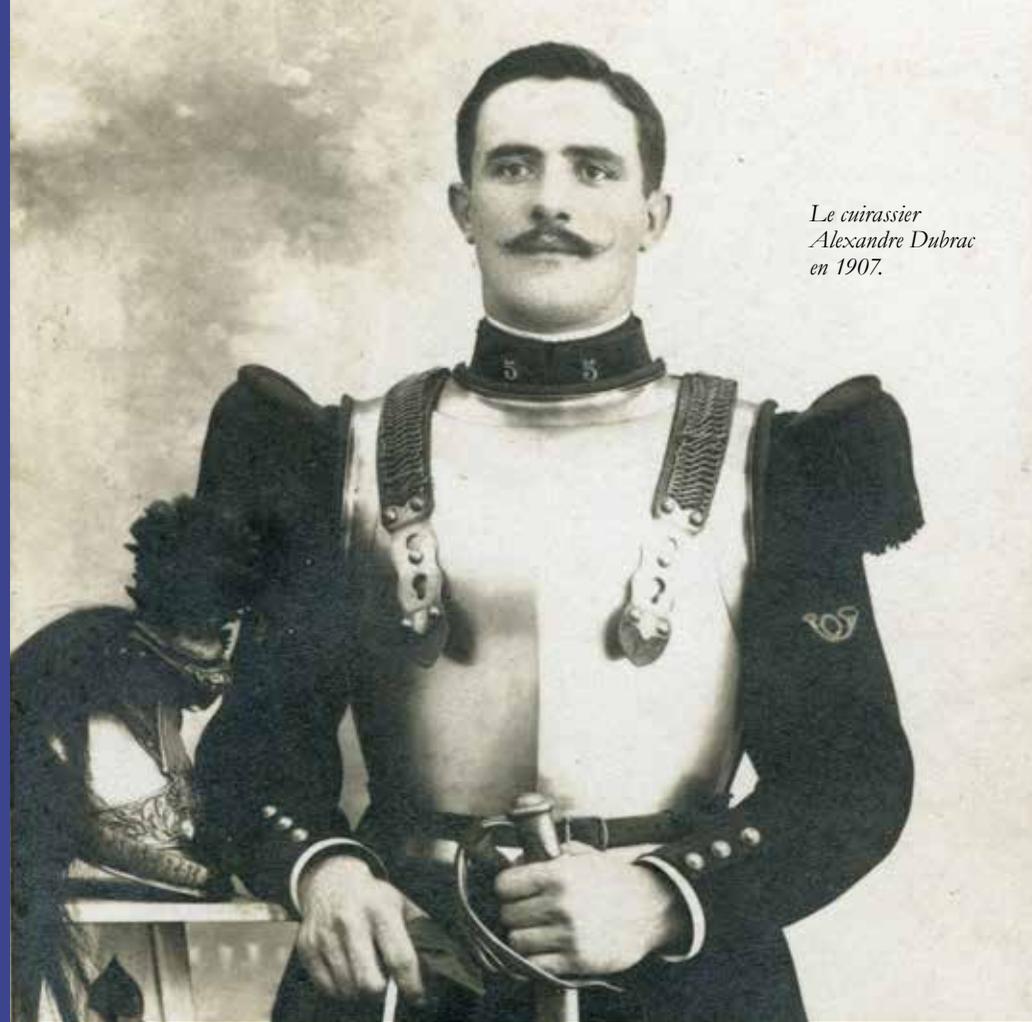
Alexandre Dubrac et sa femme Madeleine fondent leur entreprise à Saint-Denis en 1922. Cent ans plus tard, c'est leur petit-fils Francis qui dirige l'entreprise, toujours fidèle à la cité dionysienne. Alexandre est né en 1887 à Saint-Sulpice-les-Feuilles en Haute-Vienne, le fief des paveurs. Fils aîné d'un cultivateur migrant paveur, Alexandre a 35 ans et de l'expérience quand il fonde son entreprise. Le métier de paveur, il le connaît bien pour l'avoir occupé plusieurs années dans l'entreprise Lécuse. Sa femme, Madeleine Portier, a 28 ans. Fille d'un entrepreneur de Nanterre, elle sera sa fidèle collaboratrice jusqu'en 1945, date de son décès, s'occupant aussi bien de la comptabilité et de l'administration de la société que de l'éducation de leurs trois enfants.

L'activité de l'entreprise Dubrac et la vie de la famille sont très liées. Les Dubrac s'installent au 417, avenue du Général-Wilson à Saint-Denis (porte de Paris), louant un pavillon. Les bureaux sont installés au rez-de-chaussée et dans la buanderie. Le couple s'installe à l'étage. C'est dans cette maison que naissent Annie en 1923, Pierre en 1926 et François en 1937. La cour et les dépendances sont occupées par les chevaux, les tombereaux et le matériel de travaux publics. Le lieu d'implantation est stratégique, tout proche du canal Saint-Denis et de son port mais aussi tout près de la Plaine Saint-Denis et de Paris.

Les premières années sont difficiles. Équipés de chevaux et de tombereaux, les Dubrac vendent du sable, font du pavage et des travaux divers. Alexandre a un fort caractère et du tempérament. La crise des années 1930 freine l'évolution de la société. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le patron refuse tout compromis avec l'ennemi et les édiles de Saint-Denis. La fin de la guerre marque un tournant important. La société Dubrac participe aux travaux de reconstruction à Saint-Denis, ville dirigée par le nouveau maire communiste Auguste Gillot. En 1947, Pierre, jeune ingénieur de l'ESTP, rejoint l'entreprise pour seconder son père. Les deux hommes n'ont pas la même vision des affaires. Pierre veut moderniser l'entreprise : abandonner les tombereaux et acheter des camions. Il obtient gain de cause : en 1949, Dubrac achète son premier camion.

Les années 1950 sont celles de l'expansion. En 1962, François, sorti de l'École des mines de Saint-Étienne, rejoint l'entreprise familiale. Il vient seconder son aîné, qui succède à leur père en 1965 à la tête de la société familiale, renommée Dubrac Frères. La même année, l'entreprise déménage rue du Maréchal-Lyautey à Saint-Denis, dans le quartier du Franc-Moisin, où elle est toujours bien installée aujourd'hui. Une histoire s'écrit entre les Dubrac et ce quartier singulier. Le tandem à la tête de Dubrac fonctionne très bien : chaque frère a ses prérogatives. Les années 1970 et 1980 sont celles des belles années de croissance, Dubrac Frères participe à des chantiers de prestige, notamment à Paris et à Chantilly, tout en diversifiant ses activités.

Le 4 août 1984, Pierre Dubrac décède brutalement. François lui succède et Jean-Jacques (1951-2021), le fils aîné de Pierre, présent depuis 1976 dans l'entreprise familiale, devient directeur général. Un nouveau chapitre va s'écrire. François dirige l'entreprise jusqu'en 1998, Jean-Jacques prend la suite jusqu'en 2002, année où Francis Dubrac (1956-), le deuxième fils de Pierre, prend la relève. Ce dernier, entrepreneur dans l'âme, va donner une nouvelle impulsion à la société.



Le cuirassier
Alexandre Dubrac
en 1907.

CHAPITRE 3

Alexandre Dubrac

paveur limousin

Alexandre Dubrac est le fils d'un paysan paveur saisonnier, né à Puifferrat, près de Saint-Sulpice-les-Feuilles, en Haute-Vienne. La famille Dubrac est installée dans ce village depuis au moins le XVIII^e siècle. Son père, cultivateur, a exercé le métier de paveur saisonnier, toute une tradition dans ce village de migrants paveurs. Embauché à sa sortie du service militaire en 1909 par l'entrepreneur Lécluse, originaire comme lui de Saint-Sulpice-les-Feuilles, le jeune paveur travaille en région parisienne. Après une Première Guerre mondiale « héroïque », il reprend sa place chez Lécluse.

Aux origines de cette histoire familiale : un département, la Haute-Vienne, un canton, celui de Saint-Sulpice-les-Feuilles, un lieu-dit, « Le Bras »

Les Dubrac sont probablement originaires du lieu-dit « Le Bras », dénommé « **Le Brac** » durant plusieurs siècles. Ce patronyme vient certainement du nom de ce hameau, situé à un kilomètre à l'ouest de Saint-Sulpice-les-Feuilles. La petite histoire nous dit qu'avant de s'installer au lieu-dit « Le Brac » au milieu du XVIII^e siècle les Dubrac auraient habité Saint-Benoît-du-Sault (dans l'Indre aujourd'hui), à 15 kilomètres au nord de Saint-Sulpice-les-Feuilles.

En effet, ce patronyme est très présent dans le Berry méridional, à **Saint-Benoît-du-Sault** où **une légende est rapportée** mais aussi à Saint-Civran, Sacierges-Saint-Martin et La Souterraine. Il existe aussi d'autres branches – sans qu'aucun lien ne puisse être fait entre celles-ci – dont l'une, importante, à Magnac-Laval (Haute-Vienne), connue comme l'une des plus anciennes puisque sa filiation remonte au début du XVI^e siècle.

Une autre, originaire de la Charente, est certainement la plus prestigieuse et recense entre autres le président du tribunal de première instance de Barbezieux à la fin du XIX^e siècle. Une dernière est située à Montmorillon dans la Vienne (originaire de Vendée) : ce sont les Dubrac de la Salle (XIX^e siècle) qui ont eu pour devise *Duplex brachium*.

Les armoiries des familles Dubrac

- « De gueules, à deux dextrochères mouvant des flancs de l'écu, affrontés, et armés d'une épée haute, le tout d'argent. »

Branche de la Vienne (ci-dessous).

- « D'argent à trois pals de gueules. »

Branche de Magnac-Laval.

- « De gueules à deux bras au naturel tenant chacun une épée d'argent en pal, mouvant des flancs de l'écu. »

Branche de Saint-Benoît-du-Sault.

Ce blason est présent encore sur un linteau d'une maison de Saint-Benoît-du-Sault.

Alexandre a repris ce blason sur le devant de la cheminée de la maison familiale.



Les armoiries de la branche des Dubrac de la Salle avec le blason aux deux chimères et la devise Duplex brachium.

Anecdote sur le patronyme Dubrac de la branche de Saint-Benoît-du-Sault

La légende dit qu'au temps de Guillaume d'Aquitaine (XI^e siècle), Boson, comte de la Marche, guerroyait contre le comte de Crozant. Ce dernier avait parmi ses partisans un guerrier appelé Ornitorix qui fut nommé « Duplex Brachium » parce que ses coups étaient tellement forts et rapides qu'ils semblaient être portés par un bras double. Ce personnage portait sur un bouclier un double dextrochère sur champ de gueules avec les mots superposés *Duplex brachium*. Au cours d'un combat, Boson de la Marche fendit en deux le bouclier d'Ornitorix qui garda seulement la partie portant « Du brac ». Sur le linteau de la porte d'entrée de l'hôtel particulier construit avec tour à Saint-Benoît-du-Sault en 1711 par le sieur Dubrac, conseiller du roi et avocat au Parlement, un écusson a été gravé en souvenir de ce récit légendaire.

Source : extrait du *Dictionnaire historique et généalogique des familles du Poitou*, 1891-1895.



L'artillerie de campagne étant insuffisante pour détruire les retranchements adverses, les Français se dotent progressivement d'une artillerie lourde moderne.

Exemple de la guerre de position destructrice, ce lieu symbolique ne sera repris par les troupes françaises que... le 20 août 1917. Les pertes y seront considérables pour un territoire conquis désespérément réduit. La rive gauche de la Meuse ne sera définitivement reconquise que par les Américains lors de l'offensive Meuse-Argonne, qui débutera le 26 septembre 1918.

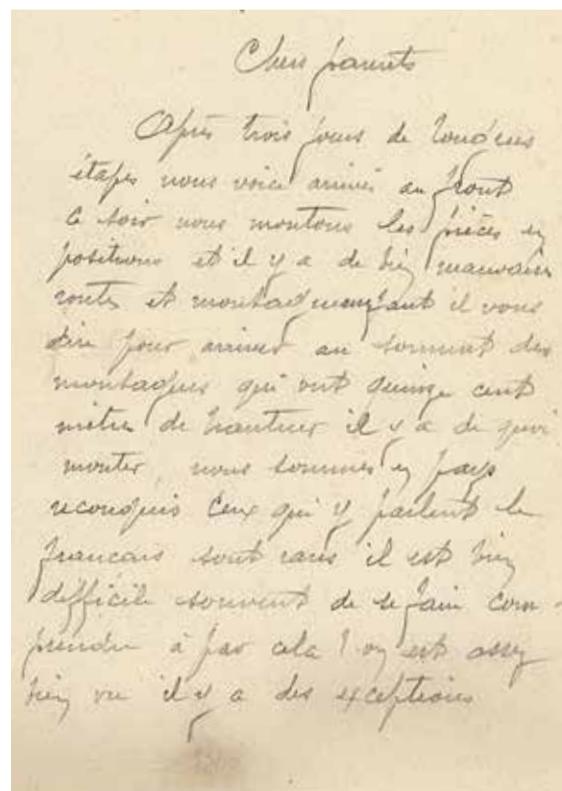
Après dix mois d'atroces combats pour les deux camps, la bataille a coûté aux Français 378 000 hommes (62 000 tués, plus de 101 000 disparus et plus de 215 000 blessés, souvent invalides) et aux Allemands 337 000 soldats. Aussi 53 millions d'obus ont été tirés : 30 millions d'obus allemands et 23 millions d'obus français. Durant l'interminable bataille de Verdun, le 112^e RAL d'Alexandre Dubrac est actif dans les vallons sanglants de la Meuse, où presque tous les régiments de France sont venus combattre.

En juillet 1916, alors que l'armée de Verdun est sur la défensive, le 112^e RAL est envoyé sur la Somme, qui devient l'aile offensive. Le 10 juillet, Alexandre est à Biaches sur les bords de la Somme, près de Péronne. Il y combat jusqu'en février 1917, relevé par l'artillerie anglaise. En mars suivant, son régiment rejoint l'Aisne où une des principales batailles se déroule près de Craonnelle au bois de Beaumarais, du 11 mars au 15 avril. Il est fait brigadier le 9 mars 1917 et maréchal des logis le 1^{er} mai 1918. À l'été 1917, son régiment est renvoyé à Verdun.

Fin 1917, les groupes du 112^e RAL se séparent. Ceux qui restent en France – dont Alexandre – vont prendre part à l'immense bataille de France de 1918, où se joue la destinée du pays. Les autres, avec l'armée française d'Italie, partent au secours des alliés menacés.

Le 15 août 1918, le maréchal des logis Alexandre Dubrac est cité à l'ordre de son régiment par le chef d'escadron Mazin, commandant de son groupe : « Très bon chef de pièce, a fait preuve par maintes circonstances de courage et de sang-froid. Le 8 août 1918, a efficacement concouru à éteindre un incendie allumé dans la batterie par le feu de l'ennemi. » La citation est signée également par le lieutenant Bocquet, commandant de la 14^e batterie.

Du 17 août au 20 octobre 1918, sa batterie est positionnée au nord de Verdun, face au célèbre fort de Douaumont, précisément au ravin du Pied-du-Gravier à deux kilomètres de Bras-sur-Meuse, village martyr entièrement détruit qui sera cité à l'ordre de l'armée et décoré de la croix de guerre (JO du 20 janvier 1921).



Sur le front, Alexandre Dubrac écrit à ses parents.

Puis Alexandre Dubrac rejoint la ligne de front des Vosges (ligne de crêtes) où se joue une guerre de position depuis octobre 1915. Après l'armistice du 11 novembre 1918, le maréchal des logis est envoyé sur le Rhin à Sankt Goar (au sud de Coblenz) pour occuper l'Allemagne vaincue. Il y restera jusqu'à sa démobilisation le 11 juillet 1919, presque cinq ans après son incorporation.

Pour sa guerre exemplaire, plusieurs fois gazé durant les combats, Alexandre Dubrac reçoit la croix de guerre 1914-1918 et la médaille de Verdun. Son nom est inscrit sur le Livre d'Or des soldats de Verdun. Il sera membre de l'Association des anciens combattants de Verdun et de la Fédération nationale des sous-officiers des armées de terre, de mer et de l'air (vice-président honoraire).



Médaille des Anciens combattants d'Alexandre Dubrac.

Pendant toute la guerre, il correspond avec son jeune frère Eugène qui fait également une guerre valeureuse. Blessé durant les combats, ce dernier recevra la carte du combattant de l'Office national des mutilés, combattants victimes de la guerre et pupilles de la Nation. Le héros de Verdun restera très discret sur sa guerre.

La guerre a laissé derrière elle les effets d'une véritable hécatombe : 1 400 000 soldats morts, 300 000 mutilés, 600 000 veuves et 700 000 orphelins, du seul côté des Français.



Citation à l'ordre du régiment du maréchal des logis Alexandre Dubrac, le 15 août 1918. Cette citation porte le prénom de Jean-Baptiste.



Alexandre Dubrac, ancien combattant de Verdun, reçoit la médaille de Verdun en 1935.



CHAPITRE 4

Alexandre Dubrac

fonde une dynastie d'entrepreneurs

De retour à la vie civile, le soldat, héros de Verdun, revient travailler chez Lécuse qui a déménagé le siège de son entreprise de Nanterre à Paris au 112, rue de Clignancourt dans le 18^e arrondissement. Alexandre y est commis et exécute des travaux de pavage en pierre et bois. Il habite également dans le même arrondissement, rue Boinod au n° 24, proche de la porte de Clignancourt. En 1921, Alexandre Dubrac se marie avec Madeleine Portier, fille d'entrepreneur. Le couple décide de créer une entreprise de travaux publics en reprenant une affaire existante.

Mariage avec Madeleine Portier et création de l'entreprise Dubrac à Saint-Denis

Le 11 juin 1921, Alexandre Dubrac se marie avec Madeleine Portier (1894-1945), fille de Victor Portier et de Marie Boucher (1869-1951). Le beau-père d'Alexandre dirige sa propre société de couverture et plomberie installée place des Fêtes à Nanterre. Né le 18 février 1866, il est le fils de Clément Portier (1833-1917), un maître couvreur nanterrois, et a continué dans la même voie que son père. Victor Portier est devenu un entrepreneur reconnu qui a réalisé notamment le coq du clocher de l'église de Nanterre. Son fils Paul prendra sa suite. La famille Portier habite rue du Maréchal-Foch à Nanterre. Victor Portier décèdera le 9 novembre 1960, à 94 ans, à Nanterre.

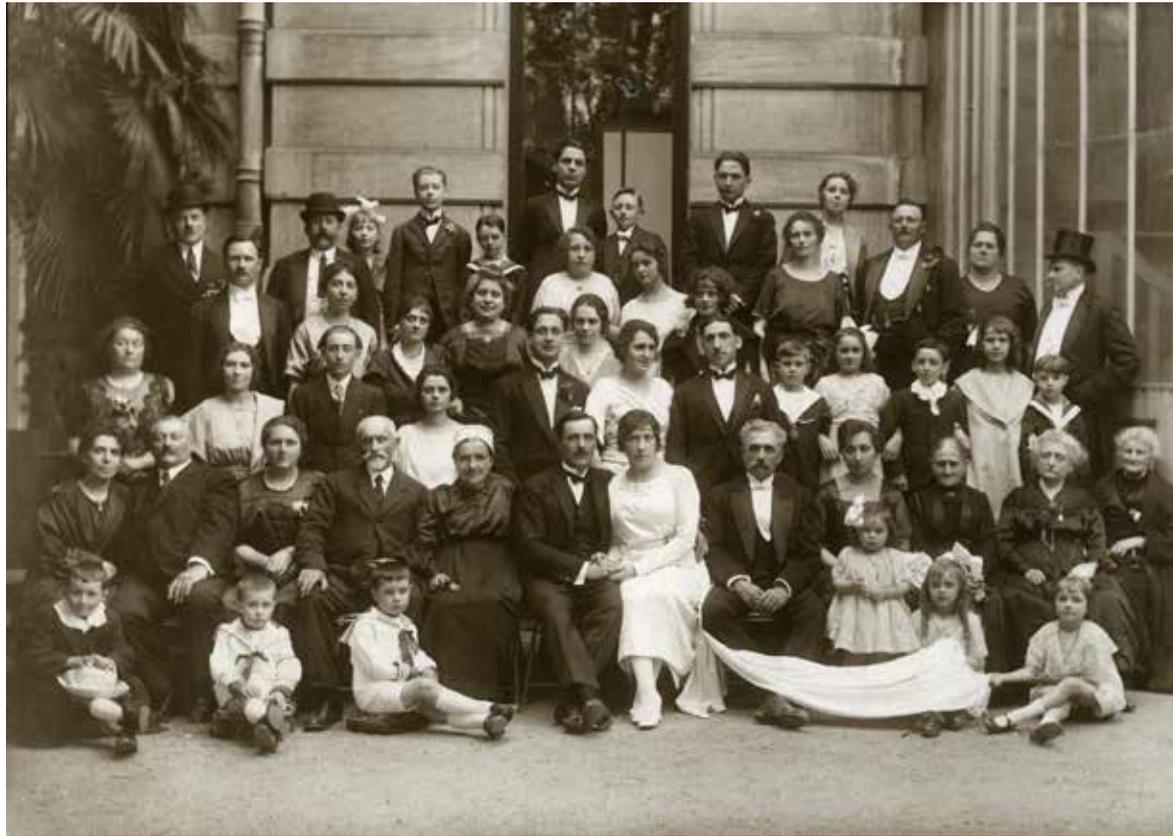
Le couple se marie sous le régime de la communauté de biens réduite aux acquêts. Un contrat de mariage est établi le jour même entre les époux. C'est pour Alexandre un beau mariage qui est célébré à la mairie de Nanterre et à l'église catholique. Les deux familles sont pratiquantes.

Les témoins sont les pères des mariés, Alexandre Lécuse, patron du marié, et Michel Perrin, oncle par alliance du marié et paveur. **Sa belle-famille, bien installée, va permettre** à Alexandre Dubrac de passer un cap. Son épouse reçoit un dot de 25 000 francs payée en plusieurs versements tandis que le marié perçoit de ses parents une somme de 10 000 francs.

Avec la somme réunie, le projet d'Alexandre est simple : créer sa propre entreprise avec l'appui de sa femme, ce que le jeune couple fait fin 1922. Le 7 décembre 1922, le couple décide de reprendre une maison et des bâtiments ainsi que le fonds d'une entreprise de travaux publics et de commerce de matériaux de construction appartenant à Firmin Joseph Sis. **Cette entreprise est connue également sous le nom de « Ancienne Maison Michel Dioudonnai, Mader Frères, Firmin Sis ».** Elle existe depuis plusieurs décennies. D'une valeur de 30 000 francs, cet établissement est situé à Saint-Denis, avenue de Paris (n° 417). Cette avenue centrale sera rebaptisée un peu plus tard avenue du Président-Wilson, en hommage aux valeureux Américains et à leur président décédé en 1924.



Au premier rang, de gauche à droite : la grand-mère maternelle d'Alexandre, Marie Angèle Dubrac, née Perrin (la mère d'Alexandre), Madeleine Dubrac/Portier, Marie Boucher (la mère de la mariée) et Victor Portier (le père de la mariée). Au second rang, de gauche à droite : Alexandre Lécuse, sa femme Marie Lucie, Jean Dubrac (le père du marié), Alexandre, Adelina Dubrac (la sœur du marié).



La photo souvenir du mariage d'Alexandre Dubrac et de Madeleine Portier, le 11 juin 1921 à Nanterre.



L'entreprise de couverture-plomberie de Victor Portier présentant le fameux coq du clocher de l'église de Nanterre ; à gauche, le curé de la paroisse ; à droite, Victor Portier.





Saint-Denis, genèse et naissance d'une ville ouvrière, cosmopolite et d'accueil

Aux portes de Paris, Saint-Denis est depuis le haut Moyen Âge un haut lieu de la royauté chrétienne et un centre commercial reconnu par l'activité générée par sa riche abbaye royale, lieu de passage et d'échange. Ses foires aux moutons (du Lendit et de Saint-Denis) qui attirent un millier de marchands de toute l'Europe perdureront jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Sur cette terre à blé et à légumes, la culture s'y développe fortement jusqu'au XIX^e siècle. À partir de 1875, des centaines d'entreprises (chimie, métallurgie, énergie, textile) ouvrent leurs ateliers dans le quartier de La Plaine-Saint-Denis.



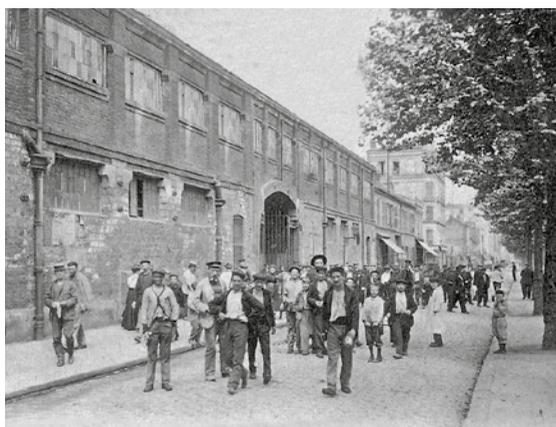
L'usine à gaz du Landy s'installe en 1890, celle du Cornillon en 1914. La Première Guerre mondiale stimule l'industrie, l'armement notamment, et de nouvelles sociétés s'installent à la Plaine et près du canal de Saint-Denis. Mis en service en 1821, ce canal et son port jouent un rôle commercial important jusqu'aux années 1960.

Alors que Saint-Denis accueille les premiers émigrés italiens à la fin du XIX^e siècle et espagnols au début du siècle suivant (quartier de la « Petite Espagne »), de très nombreux Bretons s'y sont installés, puis des Auvergnats, Limousins et Ch'timis. Entre les deux guerres, des Italiens fuyant le régime de Mussolini ainsi que des Belges et des Polonais viennent y vivre et y travailler. Puis c'est l'arrivée d'une nouvelle vague d'Espagnols dans les années 1930 et d'Algériens, notamment après 1945.

Ces émigrés aux conditions de vie très précaires s'installent dans les quartiers Cristino Garcia (du nom d'un républicain espagnol), du Franc-Moisin, du Cornillon et de l'Île-Saint-Denis où se forment des bidonvilles dès les années 1930. Ces vagues migratoires constituent un réservoir de main-d'œuvre, pour les entreprises de Saint-Denis et de La Plaine-Saint-Denis mais aussi des alentours.

Pionnière dans sa politique d'accueil et son développement économique, Saint-Denis l'a été aussi en matière de transports en commun (tramway, autobus, métro puis RER). Le chemin de fer industriel, mis en service en 1884, relie les usines et favorise le développement de l'industrie lourde.

La ville est aussi aux origines du logement social. Entre 1891 et 1893, et avant la loi Siegfried de 1894, il s'y construit un des premiers ensembles d'Habitations à bon marché (HBM), ancêtres des HLM. Nommé « La Ruche », situé à La Plaine, ce programme novateur de 67 habitations (architecte Georges Guyon) mêle un habitat individuel et des immeubles collectifs de trois étages pour ouvriers et employés, familles et célibataires. La résidence La Ruche remplit toujours la même fonction aujourd'hui. En 1922, le maire de Saint-Denis est Gaston Philippe, un socialiste passé au parti communiste en 1921. Il est maire de 1912 à 1921 et de 1922 à 1925.



Chimie et textile seront longtemps les activités motrices de Saint-Denis. L'une servant l'autre et utilisant ses sous-produits.

Les Dubrac vont apporter 10 000 francs sur les 30 000 francs et payeront le solde en sept fractions : 3 000 francs les six premières années (à partir de 1926) et 2 000 francs la dernière (1932), payables le 15 décembre de chaque année avec intérêts à 6 % dès la signature. Le couple quitte l'appartement du 44, rue Saint-Lazare à Paris pour s'installer dans leur pavillon de Saint-Denis au 417, avenue du Général-Wilson.

Un nota est ajouté au contrat de vente, qui stipule que le sol sur lequel se trouvent édifiées les constructions n'a pas été compris dans la vente. En fait, la plus grande partie du terrain appartient à la Ville de Paris et celui-ci a fait l'objet d'un bail en date du 1^{er} mars 1917.

La nouvelle affaire Dubrac démarre en janvier 1923. L'emplacement choisi est stratégique pour plusieurs raisons : situé à Saint-Denis, porte de Paris sur une avenue très circulante en direction de la capitale, au pied du port du canal Saint-Denis, il est tout proche du quartier industriel de La Plaine Saint-Denis, en pleine effervescence pendant l'entre-deux-guerres.

Ce lieu mythique, qu'on surnomme alors « pleine de vies », deviendra après 1945 le plus important quartier industriel d'Europe et le restera jusqu'aux années 1960. Bastion de la banlieue rouge, sa désindustrialisation à partir des années 1970 en fera un immense chantier à ciel ouvert pour de longues décennies.

Description générale du 417, avenue du Général-Wilson à Saint-Denis

Ce lieu se constitue de diverses constructions en moellons et briques recouvertes en tuiles :

- une maison d'habitation composée d'un rez-de-chaussée élevé sur caves et d'un premier étage composé de trois pièces ;
- une buanderie ;
- la remise pour automobile ;
- l'écurie pour quatre chevaux, poulailler et niche à chien avec magasin à avoine au-dessus ;
- une petite pièce où se trouve un coffre à avoine en ciment ;
- à la suite une écurie pouvant loger dix-huit chevaux avec grenier à fourrage au-dessus ;
- une grande remise à la suite de l'écurie pouvant servir de magasin ;
- une grande construction contenant une infirmerie et dans le reste une grande écurie ;
- deux hangars à gauche de ces constructions ;
- des hangars à droite couverts en zinc d'environ 260 m².



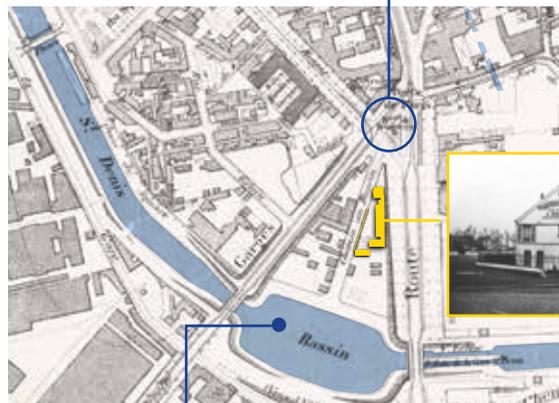
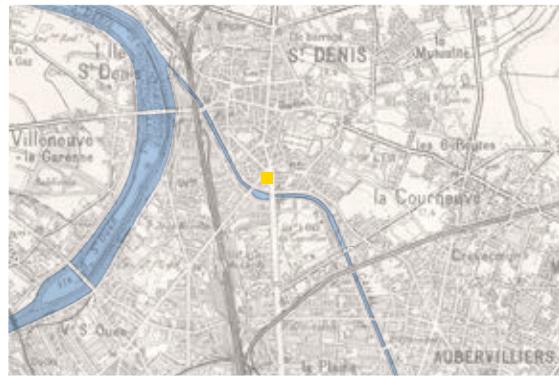
Porte de Paris : un quartier animé et dynamique

Cette porte dite Sud était l'une des quatre portes pour entrer ou sortir de Saint-Denis, ville qui était alors entourée de murailles. Au début du XIX^e siècle, les remparts détruits, ce lieu est transformé en un important carrefour. Le 29 juillet 1890, un square est inauguré en son centre avec la statue en bronze de Nicolas Leblanc. Celle-ci sera retirée par les Allemands au cours de la Seconde Guerre mondiale pour la fondre et récupérer son métal.



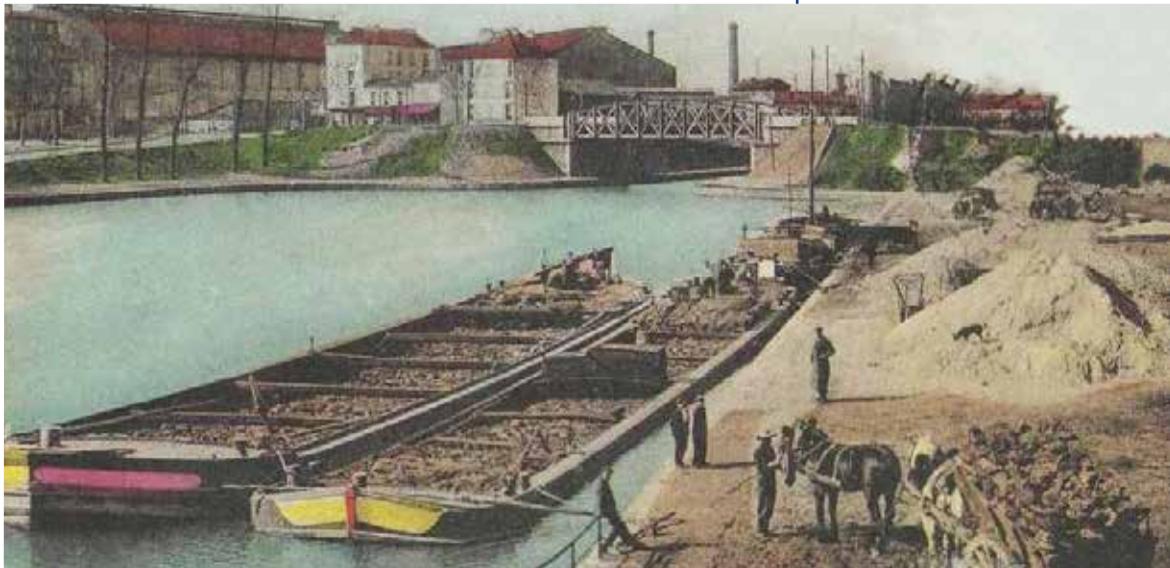
En 1957, pour faire face à l'accroissement de la circulation, des travaux d'aménagement transforment l'aspect du carrefour et entraînent la disparition du petit square. La construction de l'autoroute A1 et l'aménagement de différentes voies transforment profondément le quartier. Mise en service en 1966, l'A1 coupe le territoire

en deux. C'est dans ce contexte que l'entreprise Dubrac est expropriée en 1963 de son siège social pour partir s'installer avenue du Maréchal-Lyautey, toujours à Saint-Denis, dans le quartier du Franc-Moisin.



Le 417, avenue du Général-Wilson.

Le Grand Bassin du canal Saint-Denis où sont chargés et déchargés sur les barges et péniches les matériaux de toutes natures.



Alexandre Dubrac est un patron au caractère pas toujours facile. Exigeant et volontaire, il n'hésite jamais à « défaire » un travail qu'il juge mal fait, « je vais te montrer comment on pose... », martèle-t-il à ses hommes. L'ancien ouvrier paveur met lui-même en pratique ses ordres et montre comment disposer le pavage dans les règles de l'art à l'aide d'un marteau de paveur ou encore comment taper le pavé pour bien l'enfoncer en utilisant la massette. Paveur dans l'âme, Alexandre prend grand plaisir à prendre la hie et à donner de lui-même pour faire avancer un chantier. Tout l'art du paveur qu'il connaît parfaitement, et qu'il pratique depuis son adolescence.

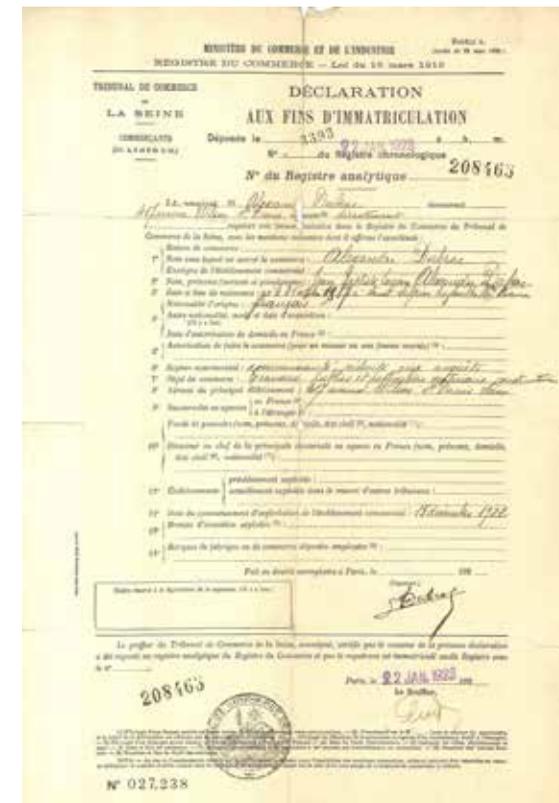
Le chef d'entreprise est un homme droit, parfois bourru et autoritaire, mais qui sait néanmoins parfaitement mener son affaire, motiver ses hommes et constituer des équipes solides et disciplinées. Il faut toute l'expérience et surtout le charisme d'Alexandre Dubrac pour diriger les paveurs, hommes durs à la tâche et au caractère bien trempé, difficilement malléables. Pourtant, le patron est entendu et ses ordres respectés.



Dans les années 1920, les paveurs travaillent dix heures par jour en moyenne, et six jours sur sept, dans des conditions pénibles. Courbés en deux une bonne partie de la journée, ils accomplissent de 2 à 3 m² de pavage à l'heure, selon le type de pavés employés (bois et pierre notamment). Ces travailleurs de force manipulent en permanence des cubes de granit ou de grès, de 1,5 à 8 kilos. Ils sont payés à la tâche, c'est-à-dire au nombre de mètres carrés de pavés posés dans la journée. Il faudra attendre 1936 et la victoire du Front populaire aux élections législatives de mai pour que les journées de travail soient raccourcies. La durée hebdomadaire de travail passe à 40 heures et les travailleurs obtiennent le droit à des congés payés de deux semaines.

C'est aussi en 1936 que sera adoptée une loi concernant les intempéries. Elle prévoit l'arrêt du travail lorsque les conditions climatiques rendent le travail impossible ou dangereux, et une indemnisation des ouvriers si l'entreprise ne peut les occuper à des travaux de remplacement. Quant au régime du chômage intempéries, sorte de chômage partiel géré par les caisses qui indemnise le salarié et rembourse partiellement l'entreprise, il sera créé dix ans plus tard, après la Libération, en 1946.

Avant ces avancées sociales, les ouvriers sont sur la route quel que soit le temps qu'il fait et la saison. Chaussés de sabots pour protéger leurs pieds, ils sont vêtus d'une chemise de toile et d'un pantalon de velours côtelé demi-hussard, appelé « largeot », maintenu par une ceinture de flanelle. Large de 35 cm, enroulée autour de la taille, celle-ci permet de soutenir leur dos pendant l'effort tout en maintenant leur ventre. Le pantalon largeot, bien connu des charpentiers et des couvreurs qui le portent noir, est de couleur crème pour les tailleurs de pierre et les paveurs. Ces derniers travaillent tous sans gants et ils s'en félicitent...



L'entreprise Dubrac est immatriculée au tribunal de commerce de la Seine le 22 janvier 1923.

Alexandre Dubrac et son équipe
de paveurs devant le théâtre
municipal de Saint-Denis,
le 25 mars 1947.

© Raymond Lanois



CHAPITRE 5

Pendant la reconstruction

un duo père-fils modernise et
développe l'entreprise (1946-1964)

Après 1945, l'entreprise Dubrac va monter progressivement en puissance. Elle modernise et mécanise peu à peu son parc matériel. Dans un premier temps, elle signe de nouveaux contrats avec les municipalités, notamment dans le cadre de baux d'entretien ; puis elle va diversifier ses activités. Après l'entrée d'Annie dans l'entreprise, c'est Pierre, le frère aîné, tout jeune ingénieur diplômé de l'ESTP, qui rejoint l'entreprise en 1947. Pierre et son père Alexandre n'ont pas la même vision de l'avenir et il s'engage entre ces deux générations un débat « homérique » sur la modernisation des structures de la société : une sorte de querelle entre les « anciens » et les « modernes »...

L'entreprise acquiert ses premiers camions

Au lendemain de la guerre, les fameux tombereaux des années 1920 utilisés par l'entreprise pour transporter les sacs de sable et les pavés sont toujours rangés dans la cour derrière le pavillon d'habitation. L'entreprise en compte une dizaine et six chevaux – quatre entiers (non castrés), deux hongres (castrés) – qui répondent aux noms suivants : « César », « Papillon », « Charmant », « d'Artagnan », « Mauriot » et « Coco », d'une valeur chacun de 12 000 à 45 000 francs (anciens).

C'est avec ces quelques moyens que l'activité repart cahin-caha, dans un contexte politique, économique et social très difficile où la pénurie, partout, freine la reprise. Mais, n'ayant pas voulu participer aux travaux pendant la guerre, l'entreprise est attributaire d'un certain nombre de contrats à Saint-Denis, dirigée par la nouvelle équipe d'élus communistes.



© Raymond Lanois

Travaux rue Jannot à Saint-Denis, novembre 1945.

Alexandre Dubrac s'inscrit naturellement dans la continuité, mais les temps changent et des profils nouveaux vont rejoindre l'entreprise familiale... Après Annie, c'est Pierre, âgé de 21 ans, qui vient seconder son père. Cet ingénieur géomètre (IG 1947) formé à l'École spéciale des travaux publics (ESTP) va apporter un regard neuf sur la société, sa stratégie et son essor. Les deux enfants Dubrac sont soutenus dans leurs actions par Danièle Malatray, la secrétaire d'Alexandre.



Ticket de rationnement de carburant.



L'un des premiers camions GMC récupéré dans les stocks de l'armée américaine par l'entreprise Dubrac.



Entre la cité des 4000 et le bidonville du Franc-Moisin, on distingue les installations et le siège social de Dubrac (1971).

Les Francs-Moisins : du bidonville à la cité moderne

Avec les Portugais, vivent dans le bidonville du Franc-Moisin des Espagnols et des Nord-Africains, notamment des Kabyles. Ouvriers et manœuvres, le plus grand nombre travaille dans le BTP. Certains y logent en famille dans une baraque sans eau ni électricité, qui est alors pour ces migrants le seul mode d'habitat possible. Les intérieurs sont souvent bien tenus par les femmes qui, pour certaines, travaillent à l'extérieur et mettent des bottes pour partir travailler.

Les hommes font des journées de 12 heures. Le dimanche, ils bâtissent de nouvelles baraques pour les derniers arrivés, ou jouent au foot avec leurs fils. Immense, le bidonville est un lieu d'exclusion et de marginalité qui rend l'intégration de cette population dans Saint-Denis très difficile. Les relations avec les autres habitants du quartier sont parfois tendues. Le racisme est souvent le quotidien des familles. Au printemps 1967 et en juin 1970, le bidonville est ravagé par deux incendies qui feront plus de 600 sinistrés.

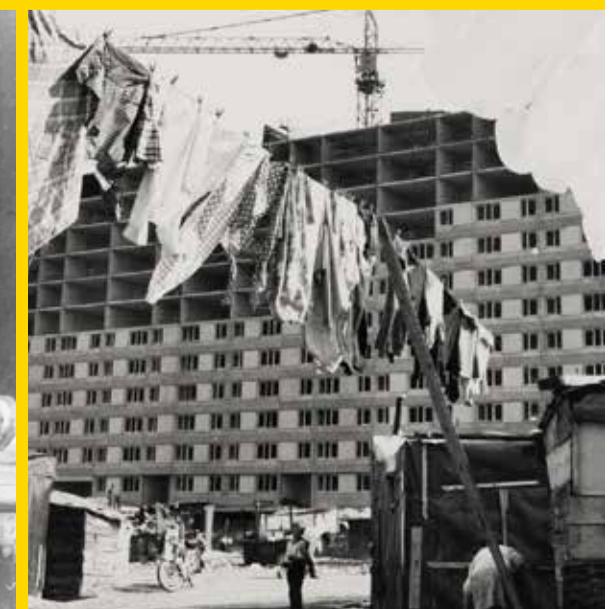
Face à ce constat, l'action publique prend en main l'éradication du bidonville du Franc-Moisin, lançant la construction d'un ensemble de logements HLM sur les terrains maraîchers et militaires disponibles. En 1972, le gouvernement Chaban-Delmas décide de supprimer tous les bidonvilles – « en finir avec les bidonvilles » – et le rythme de constructions d'HLM s'accélère. Plus de 500 logements provisoires sont érigés à Saint-Denis et dans les villes voisines pour recevoir les habitants du bidonville du Franc-Moisin. En janvier 1974, lors de son inauguration, la cité des Francs-Moisins est présentée comme un lieu idéal et moderne d'habitation pour les ouvriers, ce qu'elle est alors pour ses premiers habitants.

Dix ans plus tôt, la cité des 4000, construite par la Ville de Paris, a été inaugurée à La Courneuve. Les quatre gigantesques barres accueillent alors des milliers d'habitants que la capitale ne peut héberger, notamment des rapatriés d'Afrique du Nord. Cette cité, tentaculaire pour l'époque, symbole du confort moderne, se situe à moins d'un kilomètre du nouveau siège de l'entreprise Dubrac qui s'installe en même temps qu'elle est inaugurée.

© Georges Azentack IHS-CGT.



Portugais du Franc-Moisin (1969). En septembre 1971, 86 bidonvilles sont recensés en Seine-Saint-Denis.



Les baraques du bidonville du Franc-Moisin demeurent pendant la construction de la cité HLM (vers 1971).

L'entreprise Dubrac à Saint-Denis (1922-2022)



Source : Google Earth

Les références de chantiers de prestige sur Paris s'additionnent. En effet, l'entreprise remporte plusieurs appels d'offres. En 1970, c'est la réfection de la place Vendôme puis la réalisation du parvis de Beaubourg (1972), les deux en pavage.

Le chantier de la place Vendôme en 1970 est une vraie aventure. Les équipes Dubrac participent au dallage, au pavage et à la pose de bordures. Le chantier est souvent interrompu par les visites officielles au ministère de la Justice et par les réceptions données à l'hôtel Ritz. Les délais de réalisation sont de nouveau très courts, d'autres entreprises devant prendre le relais, il faut terminer en temps et en heure malgré les retards et les exigences du client. Les anecdotes sont nombreuses. Bernard Quentin, chef d'équipe, se souvient de ne pas avoir, une fois, terminé les joints le soir même, prévoyant de les faire le lendemain. L'architecte, exigeant, lui demande de les reprendre dans leur totalité : 60 m², soit une journée de travail à deux compagnons !



La place Vendôme avant les travaux.

La rénovation de la place Vendôme en 1970, un chantier important et prestigieux de Dubrac dans la capitale.



*La place Vendôme en 1970.
Dubrac participe au dallage,
au pavage et à la pose de bordures.*



Bernard Quentin a intégré l'entreprise comme ouvrier dans les années 1960. Son parcours chez Dubrac est un exemple parmi d'autres. Exceptionnels sont ceux qui quitteront l'entreprise pour se faire embaucher ailleurs. En effet, elle permet à ses ouvriers les plus motivés de se former et d'évoluer en interne : paveur, chef d'équipe, chef de chantier, puis conducteur de travaux. Bernard Quentin est arrivé de Bretagne en 1961. Formé à l'école de pavage de Rennes, il se fait embaucher comme simple compagnon. Les hivers sont rudes, les paveurs se chauffent avec des braseros, et ils font beaucoup d'heures...

Mais le compagnon progresse dans le métier. Augmenté régulièrement, il devient chef d'équipe, puis est promu chef de chantier. Après les Limousins, Bretons et Italiens, c'est l'intégration à partir des années 1960 des Portugais puis l'arrivée des Maghrébins, les Marocains notamment qui, habitués à travailler dans les montagnes de leur pays, s'adaptent bien aux conditions de travail. Puis ce seront les Africains (Maliens et Cap-Verdiens) dans les années 1970. L'entreprise devient une « grande famille », le brassage des populations constitue l'une des clés de sa réussite.

Après la place Vendôme suit le chantier de pavage du parvis du Centre Beaubourg en 1972. François Dubrac propose à la Ville de Paris de mettre des pavés de couleur au sol pour que ce soit plus gai, mais l'architecte en décide autrement : les pavés seront gris pour que le bâtiment, avec ses tuyaux multicolores, ressorte mieux dans le paysage urbain !



Travaux de pavage, rue Albert-Walter à Saint-Denis.

Dans le même temps, l'entreprise Dubrac est de plus en plus présente dans sa ville de Saint-Denis, renforçant sa présence sur les chantiers et les aménagements urbains, notamment dans le centre-ville en pleine réhabilitation : pavage, assainissement, VRD. Dans le cadre des grands travaux d'aménagement et de circulation entrepris à Saint-Denis à fin des années 1960 et dans les années 1970, Dubrac va intervenir sur de nombreux chantiers de chaussées et trottoirs, remportant de nombreuses adjudications qui en font une entreprise de premier ordre dans la commune.

Désormais, l'activité de la société s'organise autour de cinq pôles : la voirie, la construction et l'entretien de voies ferrées pour des industriels, la maçonnerie, le terrassement, et l'assainissement. L'entretien des voies ferrées pour les industriels est une activité qui apporte immédiatement toute satisfaction (1/5^e du chiffre d'affaires dans les années 1960) ; mais elle doit être abandonnée progressivement dans les années 1970 car le fret routier en essor rapide remplace le fret ferroviaire pour les transports de marchandises.

Sur Saint-Denis, l'entreprise est en concurrence avec l'entreprise Bourgeois, créée en 1929. Les deux familles s'estiment et partagent les mêmes valeurs entrepreneuriales. Il y a du travail pour deux entreprises familiales de cette taille sur une commune qui se développe à vive allure. Dubrac a aussi pour concurrentes de belles PME comme Viasphalte, SNPR, Fayolle et fils ou encore Lassailly et Bichebois mais aussi, de plus en plus présentes sur le terrain, les majors de la profession comme la Société routière Colas (SRC), SCREG et la Compagnie métropolitaine des asphaltes (CMA).



Travaux à l'Île-Saint-Denis au début des années 1970.



Bernard Quentin et son équipe, de gauche à droite : MM. Aguida, Chorão, Bendaoud, Nuñez, Horinga, Quentin et Pasquet. Antonio Nuñez, né en 1966 au Portugal, est entré chez Dubrac en 1987. Il suit les traces de son père et de son oncle qui y sont entrés dans les années 1960. Il deviendra chef d'équipe au départ en retraite de Bernard Quentin.



Si Dubrac a réalisé là son plus gros chantier depuis sa création, celui-ci se solde par quelques pertes : 1,8 million de francs (360 000 euros). Les raisons sont plurielles. Les intervenants trop nombreux sur le chantier se gênent pour travailler correctement, notamment sur la voie de desserte intérieure, véritable axe stratégique de la construction du stade, qui subit de nombreuses détériorations qu'il faut réparer en permanence. Ce lot, il faut le rappeler, a été attribué à l'entreprise Dubrac. Le chantier prend du retard de ce fait, la coordination est mauvaise entre les intervenants et la rentabilité des travaux en est fortement affectée.

Alors que l'équipe de France vient de remporter la Coupe du monde de football à Saint-Denis le 12 juillet 1998, Dubrac traverse une période difficile. Ses finances ont été mises à mal par plusieurs éléments concomitants : outre les pertes des chantiers du Stade de France, elle doit faire face à un contrôle fiscal qui s'avère douloureux et au dépôt de bilan d'une société récemment rachetée.

Enfin, « le village Brésil », imaginé et commandé par un entrepreneur malveillant, ne sera pas payé ; celui-ci ne paiera aucun de ses fournisseurs sur la Plaine Saint-Denis. L'entreprise n'est pas loin du dépôt de bilan. De plus, Jean-Jacques Dubrac, qui vient de succéder à son oncle François en tant que Pdg, doit prendre du recul suite à de gros problèmes de santé. Dans l'attente du retour de son frère, Francis Dubrac devient directeur général début 1997. Dès lors, il prend les rênes de l'entreprise.

Le dossier Dubrac est alors dans les mains des banques. La Banque populaire, la Société générale et le CIC vont bien jouer leur rôle et soutenir l'entreprise. Partenaire de longue date, la Banque populaire a ouvert son agence de Saint-Denis l'année de création de Dubrac. Et cette dernière possède le numéro de compte le plus ancien de l'agence. Elles demandent à rencontrer le nouveau patron avec un business plan et un programme de gestion à moyen terme. Elles lui font confiance et prêtent de l'argent pour passer ce cap difficile.

Abel Afnaï, patron des enrobés

Né le 27 janvier 1953 en Petite Kabylie, Abdel Afnaï arrive, le 14 février 1964, avec sa famille en France où il va vivre d'abord dans le bidonville d'Argenteuil. Après avoir passé un CAP de maçon, il rejoint l'Entreprise Jean Lefebvre (EJL) où il gravit tous les échelons : conducteur d'engins, chef d'équipe, chef de chantier. À la fin des années 1980, il rejoint l'entreprise Fayolle, où il travaille cinq ans comme chef de chantier.

En juin 1994, Francis Dubrac l'embauche en tant que conducteur de travaux et responsable des enrobés. Il développe ce secteur et apporte un vrai savoir-faire en matière d'application d'enrobés. Fidèle lieutenant de Francis Dubrac quand celui-ci reprend l'entreprise familiale en 2002, Abel Afnaï participe à la montée en puissance de l'entreprise. Ce cadre important de Dubrac TP prendra sa retraite en 2015.

Au cours de cette période intense et complexe, Dubrac Frères a beaucoup appris et en a profité pour renforcer ses équipes et renouveler ses méthodes. En juin 1994, Abdel Afnaï est recruté pour développer le secteur des enrobés. En juillet 1996, Stéphane Dupuis (1971-) rejoint l'entreprise au poste de responsable du bureau d'études et du commercial. Cet ingénieur ESTP sera nommé directeur général le 1^{er} janvier 2011. En novembre 1998, Serge Denos (1951-) est recruté au poste de contrôleur de gestion. Ce professionnel aguerri va apporter toute sa rigueur et sa clairvoyance. Ces deux hommes et Andrée Bayle à la comptabilité vont former le triumvirat sur lequel va s'appuyer Francis Dubrac pour moderniser et structurer l'entreprise familiale.

Quatre ans plus tard, en 2002, François Dubrac part à la retraite. Le fils du fondateur souhaite vendre ses parts mais ne veut pas les céder à un grand groupe de construction. Francis Dubrac décide de faire le grand saut et de prendre le risque de racheter la totalité des parts de l'entreprise.

Avec son épouse Danielle, ils créent « Francis Dubrac Gestion », une holding de gestion qui acquiert les parts de son oncle François ainsi que celles détenues par son frère Jean-Jacques. Le couple doit emprunter une somme importante, et, pour cela, cautionner l'ensemble de leurs biens. C'est un énorme pari, ils jouent leur va-tout. Jean-Jacques, alors âgé de 51 ans, quitte l'entreprise familiale pour prendre la direction de la société Bin à Gennevilliers.

Dorénavant Francis Dubrac est le seul patron à bord de Dubrac Frères, qu'il renomme du nom de Dubrac TP. À 46 ans, cet entrepreneur dans l'âme va vite imposer sa stratégie, restructurer en profondeur la maison familiale et faire de Dubrac TP une entreprise citoyenne à échelle humaine, réactive aux marchés.



Abdel Afnaï (à droite) et son équipe en 2000, sur un chantier à Saint-Ouen.



Francis Dubrac sur le chantier du Stade de France en 1996.

PARTIE 3

2002-2022

Dubrac TP, une entreprise citoyenne Francis Dubrac, un entrepreneur engagé



Quand Francis Dubrac devient Pdg de l'entreprise en 2002, après avoir racheté leurs parts à son oncle et à son frère, Dubrac TP fête ses 80 ans à Saint-Denis, à la Maison d'éducation de la Légion d'honneur. Représentant la troisième génération, le nouveau patron de 45 ans va apporter toute son ambition mais aussi son humilité et une certaine sagesse. Au sein de son entreprise, cette figure dionysienne privilégiera la qualité de service, le recrutement et l'insertion de la main-d'œuvre locale, la sécurité des ouvriers, tout en impulsant un développement solidaire et environnemental. Homme de terrain très impliqué dans la société civile, ce communicant dans l'âme ne cache pas son penchant pour les rapports humains.

Les années 2002-2010 (chapitre 8) sont celles de la modernisation des structures. Dubrac TP pratique une politique d'insertion des jeunes des quartiers dits « sensibles », développe une politique volontaire de qualité-sécurité-environnement (QSE) et renoue avec les bénéficiaires tout en restant une entreprise familiale à échelle humaine. Les années 2011-2022 (chapitre 9) sont dans la continuité de la période précédente. Dubrac TP poursuit sa montée en puissance, diversifie ses activités, ouvre des centres de travaux en région parisienne, rachète des sociétés, modernise son matériel en acquérant des engins adaptés aux chantiers, tant en matière technique que de développement durable, et poursuit sa politique environnementale. En vingt ans, le chiffre d'affaires est multiplié par trois : de 17 millions d'euros en 2002, il atteint les 30 millions d'euros en 2011 et franchit les 50 millions d'euros en 2018. Dans le même temps, le nombre de salariés est passé de 170 à 375.

Dionysienne dans l'âme, Dubrac TP mène une politique et des actions citoyennes sur sa ville et l'entité de Plaine Commune. Ce statut d'entreprise engagée, Francis Dubrac le revendique depuis toujours. Présent sur tous les fronts, l'entrepreneur donne son temps et promeut inlassablement le territoire où il vit et travaille. En 2019, il fonde la « Dubrac TP Académie » pour former de jeunes maçons VRD dans le cadre d'une qualification professionnelle (première promotion en 2020). Cette intégration par la formation de jeunes locaux et de migrants sans papiers doit préparer à l'accroissement de l'activité en Seine-Saint-Denis, lié aux travaux des jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) 2024, du réseau de transport Grand Paris Express et de la rénovation urbaine.



CHAPITRE 8

Moderniser les structures et insérer les jeunes (2002-2010)

En 2002, Francis Dubrac rachète à son oncle et à son frère leurs parts de l'entreprise. Pour réaliser cette opération, sa femme, Danielle, et lui hypothèquent leurs biens personnels et s'endettent pour sept ans. Ils rachètent une société de 170 salariés qui a réalisé 15 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2001 mais qui perd 600 000 euros depuis quatre ans. C'est un vrai défi à relever ! L'emprunt sera remboursé en quatre ans.

Seul à bord, Francis Dubrac va impulser une politique de développement plus audacieuse mais réfléchie. Il s'appuie sur le triumvirat Andrée Bayle, Stéphane Dupuis, Serge Denos et une équipe de chefs de chantier et de conducteurs de travaux qui lui sont fidèles : Abdel Afnaï, Marc Bouley, Philippe Bruant, Christophe Chabardes, David Chesneaux, Antonio Nuñez, Bernard Schumpp, Gérard Trouillard. Les années 2000 sont la décennie de la modernisation des structures, de la mise en œuvre d'une politique d'insertion de jeunes locaux, de la prise en compte des aspects environnementaux et de l'amélioration de la qualité. Mieux gérée, l'entreprise renoue assez vite avec les bénéfices et la croissance.

Francis Dubrac : du patron prédestiné au citoyen engagé dans la dynamique économique et sociale

Depuis le jour de sa naissance, le 12 mars 1956, Francis Dubrac baigne dans l'atmosphère de l'entreprise familiale et de son quotidien. Le jeudi, le jeune enfant bricole dans les ateliers de menuiserie de l'entreprise, s'initie aux travaux divers, plante des clous, soude... Au petit matin, il accompagne son père dans les rues de Paris comme lors des événements de Mai-68.

L'école et son ambiance studieuse ne l'intéressent que peu ; son parcours scolaire s'en ressent, notamment lors de ses années au lycée Paul Éluard de Saint-Denis. Son père l'inscrit en terminale à l'École des travaux publics où il passe son bac. Il entre en première année de conducteur de travaux. Il y noue une amitié avec Raphaël Lallour, un autre élève, fils d'un entrepreneur de terrassement. Les deux amis se motivent et se mettent au travail. Le déclic se produit et il passe, à l'issue de la seconde année, son brevet de conducteur de travaux.

De 1979 à 1980, il fait son service militaire au 71^e régiment du génie à Oissel où il opte pour une préparation militaire supérieure, trois semaines au camp de La Courtine et quatre mois d'école d'application du génie militaire à la caserne Éblé. Officier au grade d'aspirant à l'issue de sa formation, il réalise un rêve d'enfant : **comme son oncle François, il se marie en tenue d'officier avec Danielle Berthon. Deux enfants naîtront de leur union : Mireille (1984) et Bastien (1987).**

Service militaire achevé, il retourne sur les bancs de l'école suivre une formation d'architecte. Il brûle les étapes, fait deux années en une, tout en travaillant à mi-temps à la société Petit, filiale des des Grands Travaux de Marseille (GTM), où il débute aide-conducteur de travaux. Il y deviendra ingénieur travaux. En 1983 il passe son diplôme d'architecte de l'École spéciale d'architecture (DESA). En 1994, il obtiendra par validation des acquis de l'expérience (VAE) son diplôme d'ingénieur professionnel. En 1984, il conduit



*Pierre Dubrac
et son fils
Francis.*

à bien son premier chantier : la construction de l'Hôtel du département d'Évry. **La même année, à la suite du décès de son père, il rejoint l'entreprise familiale.**

Remplaçant son oncle comme conducteur de travaux dans le Val-d'Oise, il s'investit totalement dans sa tâche. Ses responsabilités s'étendent aux chantiers de la Seine-Saint-Denis. **Promu directeur technique, il gère le matériel et les plannings de chantier.** À deux reprises, il parvient à dénouer en un temps record des situations complexes. D'abord à Pierrefitte, où il achève, avant la rentrée des classes, la construction de l'école Eugène-Varlin, chantier arrêté après le dépôt de bilan de l'entreprise l'Hirondelle. Deux ans plus tard, il reproduit la même performance avec le chantier du collège Pablo-Neruda, stoppé quant à lui par le dépôt de bilan de l'entreprise Zarka.



*Francis Dubrac et Roland Vulpillat, président
du MEDEF de la Seine-Saint-Denis.*

Il noue des relations avec les élus locaux et se construit au fil des années une solide notoriété. En parallèle, il s'implique dans le développement du tissu économique local au travers d'une association, Saint-Denis Promotion, qu'il crée en 1993 avec Patrick Braouezec, maire de Saint-Denis, et d'autres entrepreneurs.

Au printemps 1995, Francis Dubrac rencontre fortuitement Yves Lemoulec, ingénieur du Consortium du Stade de France. Sa vie professionnelle et l'histoire de Dubrac vont alors prendre une nouvelle dimension. Dans la continuité, il inscrit l'entreprise à tous les appels d'offres lancés par le Consortium. Six mois plus tard, Dubrac se voit attribuer la préparation du chantier ainsi que la construction des voies d'accès au stade et de la route de desserte intérieure sous les tribunes. Ce chantier devient emblématique pour les équipes. En 1998, Francis Dubrac reprend les rênes de l'entreprise, à la suite des problèmes de santé de son frère.

En 2002, il crée avec son épouse, Danielle, « Francis Dubrac Gestion », une holding de gestion qui rachète les parts détenues par son oncle François et son frère Jean-Jacques. Ils cautionnent l'ensemble de leurs biens et empruntent une somme importante sur sept ans. C'est un défi, mais ils ne partent pas de rien. Ils connaissent bien l'entreprise, son potentiel et ses équipes ainsi que le territoire en expansion économique. En moins de quatre ans, l'emprunt contracté sera remboursé !



Francis et Danielle Dubrac aux 90 ans de l'entreprise.



Danielle Dubrac, une cheffe d'entreprise passionnée par l'action économique et sociale

Fille d'enseignants, cette ingénieure débute sa carrière au Centre de programmation de la Marine nationale avant de rejoindre Thomson comme cheffe de projet informatique dans les systèmes de téléalarmes de sites sensibles. En 1986, elle crée à Saint-Denis la Sabimmo, une société de gestion de biens immobiliers, qu'elle dirige depuis.

En 2002, Danielle Dubrac joue un rôle important dans la création de l'École de la seconde chance (E2C 93) et dans l'association Femmes chefs d'entreprises de Seine-Saint-Denis. Elle présidera la seconde de 2010 à 2013 et la première de 2012 à 2015. La même année, elle est élue à la présidence régionale de la Confédération nationale des administrateurs de biens (CNAB Île-de-France). Membre du CESE depuis 2010, cette Dionysienne de cœur préside depuis novembre 2016 la CCI de la Seine-Saint-Denis. Elle défend avec persuasion le développement économique et social du territoire.

En 2014, Danielle Dubrac est nommée secrétaire générale de l'Unis, le premier syndicat professionnel d'administrateurs de biens immobiliers, créé en 2009 et issu de la fusion de trois syndicats dont la CNAB. Depuis 2017, elle siège au Conseil national de la transaction et de la gestion immobilière (CNTGI). Le 25 juin 2020, elle est élue à la présidence de l'Unis. Officier dans l'ordre du Mérite et chevalier dans l'ordre de la Légion d'honneur, cette femme de convictions, dynamique et reconnue pour ses engagements bénévoles, est animée depuis toujours par les valeurs de la solidarité, de la transmission des savoirs et de la réussite pour tous.

Parmi ses nombreuses autres responsabilités et fonctions extra-professionnelles, rappelons que Francis Dubrac a été juge au tribunal de commerce de Bobigny de 1994 à 1998, président du MEDEF de Seine-Saint-Denis Ouest de 2011 à 2013, avant d'être exclu par Laurence Parisot pour divergence de vue. Vice-président de la Chambre des métiers et de l'artisanat de Seine-Saint-Denis (2015), il en a été élu président en 2021. Il est de ce fait vice-président de la chambre régionale des métiers et de l'artisanat d'Ile-de-France.

Début 2022, Francis Dubrac est aussi membre du conseil de développement de la Métropole du « Grand Paris », il préside le Comité inter-professionnel du logement 93 (CIL 93) et il est vice-président de la CPME 93 en charge des relations territoriales et des Jeux Olympiques 2024.



Les mandats de Francis Dubrac au sein du Groupe Dubrac TP en 2022

- Président de la SAS Dubrac TP (375 salariés).
- Président de la SAS Francis Dubrac Gestion (8 salariés).
- Président de la SAS POSE (35 salariés) - Sols souples, aires de jeux, clôtures.
- Gérant de la SARL Francilienne d'Enrobage (8 salariés).
- Président de la SAS D-lines (5 salariés) - Signalisations.

Francis Dubrac, promoteur du développement solidaire du 93

En tant que président de Plaine Commune Promotion et administrateur du GIP Plaine-Emploi, Francis Dubrac va donner un nouvel élan au développement économique du territoire en s'y impliquant quotidiennement. En avril 2003, il est élu président du Comité d'expansion économique de la Seine-Saint-Denis (Comex 93). Installé à Saint-Denis, le Comex 93 – créé en 1987 par Yvon Gattaz – fédère l'ensemble des acteurs économiques et politiques du département. Son rôle est stratégique dans un contexte de développement économique où émerge un pôle tertiaire, notamment à Saint-Denis, tandis que l'industrie se restructure. En 2008, ce comité est transformé en Agence de développement économique du département « Seine-Saint-Denis Avenir » par Claude Bartolone, député de Seine-Saint-Denis et nouveau président du conseil général. Francis Dubrac le présidera jusqu'en 2012.

Si la Seine-Saint-Denis reste fortement marquée par son histoire industrielle, le département est alors l'un des rares territoires européens à proximité d'une très grande métropole à disposer d'aussi importantes réserves foncières. C'est un attrait majeur pour les investisseurs et les aménageurs.

Francis Dubrac joue ainsi aussi bien la carte économique que sociale pour redynamiser le territoire avec toute son expérience de président de l'Association pour la promotion des entreprises du 93. Il préside aussi, de 1998 à 2004, l'association pour l'emploi à Épinay (Emploi jeunes).

Au-delà de son rôle d'entrepreneur, et en s'appuyant sur les réseaux qu'il a constitués, Francis Dubrac participe à la vie économique et sociale de son territoire y compris dans le domaine du développement touristique. En 1993, Patrick Braouezec lui propose de prendre la tête de l'Office du tourisme de Saint-Denis – créé en 1936.



CHAPITRE 9

Montée en puissance, diversification et politique citoyenne (2011-2022)

De 2011 à 2021, malgré une conjoncture économique morose et des budgets de collectivités publiques en dents de scie, la montée en puissance de la société s'accélère avec la création de centres de travaux, la reprise de sociétés, l'acquisition de matériels modernes, le rajeunissement des équipes et l'embauche de nouveaux profils aux postes d'encadrement. Le chiffre d'affaires progresse de 31 millions d'euros en 2011 à 50 millions d'euros en 2017. L'action d'intégration et de formation des jeunes se poursuit. Une réponse citoyenne y est apportée avec la création en 2019 de la Dubrac TP Académie. Ce moment fort de l'histoire de l'entreprise fait la fierté de son président. Cependant, la pandémie liée au COVID-19 va remettre en question certains aspects de ce développement.

Profils nouveaux et équipes rajeunies

Pour accompagner les évolutions sociales, techniques et environnementales du XXI^e siècle, Dubrac TP recrute de jeunes diplômé(e)s et rajeunit ses équipes. Cette politique a débuté dans les années 2000. Elle concerne le fils de Francis Dubrac, Bastien, 19 ans, qui rejoint l'entreprise familiale comme stagiaire en 2006. Diplômé de l'École des travaux publics de Vincennes, il devient conducteur de travaux en 2009. L'équipe dirigeante se renouvelle, évolue et les jeunes diplômés prennent leur place aux côtés de Francis Dubrac.

En 2008, on l'a vu, **Dyane Franey**, titulaire d'un master en management environnemental, est recrutée pour piloter le service Qualité-Sécurité-Environnement (QSE). Après avoir mis en œuvre cette politique pendant treize ans, elle quitte l'entreprise en septembre 2020. Lui succèdera Fabien Zeganadin en septembre 2021. Ce dernier a été formé par Diane Franey.

Fin 2010, Andrée Bayle, cheffe comptable, part en retraite, remplacée par Céline Frutos, diplômée d'un BTS comptabilité gestion et de l'Institut supérieur de commerce et gestion et forte de trois ans d'expérience en cabinet d'expertise comptable. Cette dernière quittera l'entreprise pour accompagner son époux dans un nouveau poste en province début 2014. En novembre 2011, **Mathieu Perrier** rejoint Dubrac TP au poste de contrôleur de gestion qu'il va transformer en direction financière.

De nouveaux profils rejoignent l'entreprise, comme **Aïssata Sow**, qui prend en 2016 la responsabilité du contrôle de gestion, service où elle a effectué une alternance de trois ans. Cette adaptation et modernisation de la gestion administrative et financière va permettre à Dubrac TP de passer d'une comptabilité analytique mise en place dans les années 2000 à une comptabilité plus dynamique de gestion prévisionnelle avec suivi des chantiers et tableaux de bord notamment.

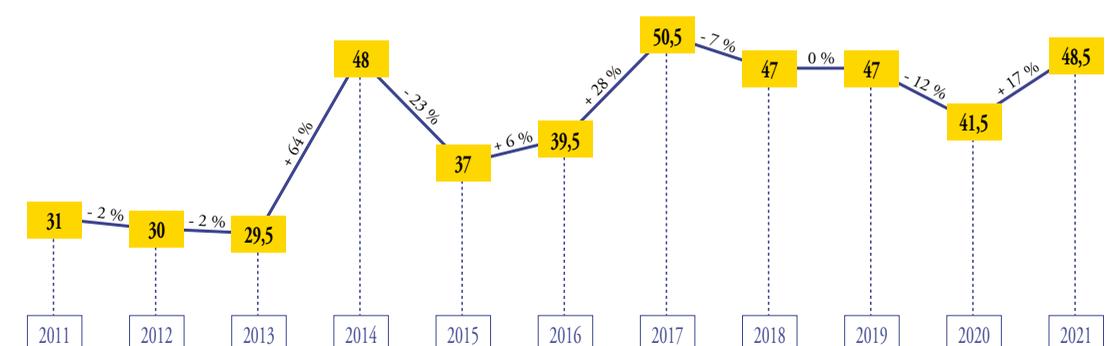
Aïssata Sow, responsable du contrôle de gestion



Après un bac S, cette jeune fille du Blanc-Mesnil, d'origine malienne, rentre en septembre 2012 chez Dubrac TP avec un DUT de gestion des entreprises pour suivre en alternance une licence pro qui sera suivie à l'université d'Évry d'un master de Contrôle de gestion. En août 2015, Aïssata Sow devient responsable des paies et du personnel et, en février 2016, elle est nommée contrôleur de gestion de l'entreprise.

Le 1^{er} janvier 2011, **Stéphane Dupuis**, très proche collaborateur de Francis Dubrac depuis quinze ans, est nommé directeur général, poste qu'il cumule avec la direction commerciale dont il avait déjà la charge. Pour accompagner la croissance et préparer l'avenir, Francis Dubrac a renforcé et rajeuni son encadrement, en quelques années.

Évolution du chiffre d'affaires de Dubrac TP de 2011 à 2021 (en millions d'euros courants)



Mathieu Perrier structure la direction financière

Né à Rochefort-sur-Mer (17), Mathieu Perrier grandit sur l'île d'Oléron. C'est en travaillant l'été avec ses parents dans le monde de la pêche et du commerce qu'il prend goût aux métiers de labeur et aux contacts avec les autres. La poursuite de ses études l'amène en prépa à La Rochelle puis à Tours à l'école de commerce Tours-Poitiers. Ayant un goût prononcé pour les mathématiques et l'esprit d'entreprendre, il choisit en dernière année l'option « Contrôle de gestion et Entreprénariat ».

À ce moment-là, deux options s'offrent à lui, s'associer avec un collègue pour créer une entreprise d'aide à domicile ou démarrer un stage chez Bouygues Construction au siège à Saint-Quentin-en-Yvelines. Il choisit l'option 2 qui l'amène à devenir contrôleur financier de l'opération de rénovation de l'hôtel Royal Monceau à Paris, chantier sur lequel il déploiera l'ERP SAP en tant que chantier pilote. Après six ans passés chez Bouygues, à l'été 2011, il vient prendre conseil auprès de Francis Dubrac (qu'il connaît depuis l'âge de 7 ans) pour la suite à donner à sa carrière professionnelle.

À l'époque, Francis Dubrac est à la recherche d'un contrôleur de gestion suite au départ en retraite de Serge Denos. C'est ainsi que Mathieu Perrier rejoint Dubrac TP en novembre 2011, mettant au service de l'entreprise les compétences acquises lors de sa première expérience et son envie d'entreprendre aux côtés de Francis Dubrac. Il structure et renforce un service administratif et financier s'appuyant sur un outil de gestion analytique dynamique au service de la production. Les enjeux passionnants de demain qu'il soient économiques (suivi des dépenses au jour le jour), écologiques (dématérialisation) ou humains (télétravail) sont autant de projets qu'il va entreprendre pour la structuration permanente de son service.



Stéphane Dupuis, de la direction technique et commerciale à la direction générale

Né le 10 mars 1971 à Oran en Algérie, cet ingénieur ESTP (1995), père de cinq enfants, rejoint Dubrac en juillet 1996 après une première mission de six mois chez SOGEA. Il est recruté par François, Jean-Jacques et Francis pour structurer et développer le bureau d'études – qui vient d'être créé deux ans plus tôt – et le commercial. Le jeune ingénieur arrive dans une période favorable où l'entreprise profite des chantiers dionysiens de la Coupe du monde de football 1998. En 2002, après la reprise de la société par Francis Dubrac, il devient son bras droit et adhère naturellement au projet « Dubrac TP ». Il s'engage sans réserve aux côtés de Francis Dubrac et participe avec lui à la pérennisation des activités traditionnelles de l'entreprise, à sa croissance et au développement des nouvelles techniques et nouveaux enjeux. Son professionnalisme et sa connaissance des hommes et femmes qui la composent, ainsi que des clients et partenaires qui l'entourent, en étroite collaboration avec Francis Dubrac, participent à l'essor de l'entreprise et à son entrée en force dans le XXI^e siècle.

Gastronome enthousiaste et bon vivant, amateur de balades nature, il participe à la structuration et à la modernisation de la société dans les années 2000 avant d'être nommé directeur général, le 1^{er} janvier 2011. Il contribue à la montée en puissance de l'entreprise et à sa diversification dans les années 2010. Les années se succèdent et sa quête de réussite pour Dubrac TP et son enthousiasme pour cette entreprise citoyenne et patrimoniale ne se tarissent pas, bien au contraire. À son tour et toujours aux côtés de Francis Dubrac, il défend et transmet les valeurs de cette entreprise à la fois moderne et humaine, inscrite dans un territoire passionnant et en perpétuel mouvement, qu'il affectionne presque autant que le Jura, sa terre familiale. Il est l'un des artisans et témoins du modèle économique et social « Dubrac », fondé sur des valeurs transmises par les trois générations de dirigeants, et qui perdure aujourd'hui. Alors que la société célèbre ses 100 ans, Stéphane Dupuis y fête ses 25 ans de présence, conservant toujours la même énergie, son esprit d'entreprise et sa fidélité à Dubrac TP.



Mathieu Perrier avec l'équipe Dubrac de football lors d'un tournoi à cinq en salle, au Five d'Aubervilliers.



Les 90 ans de l'entreprise.
De gauche à droite : Stéphane Dupuis, son épouse Anne Dupuis-Gillet, Francis Dubrac et Mathieu Perrier.



L'équipe Simon sur le chantier de La Montjoie, le 19 février 2016.

Dans une certaine mesure, les migrants d'aujourd'hui reproduisent le modèle des migrants français qui sont « montés à Paris » au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle pour trouver du travail et subvenir aux besoins de leur famille, gagner un pécule et réinvestir chez eux pour certains. Les maçons creusois, les paveurs de la Haute-Vienne, les scieurs de long de Corrèze, les ramoneurs d'Auvergne, les nourrices et domestiques bretonnes, etc. sont les plus connus de cette grande histoire des migrations, mais chaque région française était porteuse de singularités.

Poussés par le courage et l'envie de réussir, ces hommes et femmes ont constitué la force vive de l'essor économique de la France entre 1880 et 1940. Souvent ils ne reviennent pas chez eux avant plusieurs années. Les migrants des générations suivantes, venus d'Europe puis d'Afrique et aujourd'hui d'Asie (Afghans notamment) s'inscrivent dans cette tradition séculaire.

Pour intégrer ces nouveaux migrants ainsi que les jeunes des quartiers populaires souvent issus eux-mêmes de l'immigration, Francis Dubrac décide de les accompagner de près pour susciter un sentiment d'appartenance au Groupe. Selon lui, la cohésion et la satisfaction de soi-même sont les maîtres mots de la réussite de l'intégration et un atout supplémentaire de motivation. Mais au-delà de cet accompagnement quotidien, l'entreprise veille surtout à ce qu'ils ne se découragent pas. Le rôle joué, on l'a vu, par les chefs de chantier, les conducteurs de travaux, les maîtres d'apprentissage, est central pour incorporer ces jeunes dans le quotidien de l'entreprise. La réussite vient aussi d'une écoute bienveillante aux difficultés qu'ils rencontrent dès les premières semaines. Chaque année, et **2013 est un exemple parmi d'autres**, l'entreprise poursuit inlassablement ses actions locales d'insertion et de formation.

2013, « Cent fois sur le métier remettez votre ouvrage »

Cette année-là, Dubrac TP embauche 43 personnes issues du bassin d'emploi et de solidarité de Plaine Commune et 14 apprentis dans les domaines de la serrurerie, la mécanique et la construction, dont l'un réduit sa peine d'emprisonnement de 4 à 2 ans grâce à cette formation. C'est aussi 7 emplois de « jobs d'été » aux mois de juillet et août ainsi que la venue d'une infirmière en immersion dans le cadre de la préparation à un diplôme de cadre infirmier. Enfin, plus 120 jeunes sont reçus sur les chantiers dans le cadre du « Rallye entreprise et découverte des métiers », organisé par Plaine Commune. Cette politique va porter ses fruits...



Avec cet esprit bienveillant, Francis Dubrac décide de créer en 2019 la Dubrac TP Académie pour former des maçons VRD. En lançant sa propre école dédiée à l'obtention d'un titre professionnel de maçon, Dubrac TP prend le pari de former 30 jeunes à un métier où il lui manque des bras compétents. Dubrac TP va concentrer ses efforts sur l'apprentissage, qui s'adresse à des jeunes de toutes origines géographiques, installés dans les quartiers proches ou mineurs migrants récemment arrivés en France dans les pires conditions. L'entreprise collabore avec le CFA de la chambre de métiers et de l'artisanat de la Seine-Saint-Denis.

L'alternant est accompagné dans le cadre de sa formation et devient un membre à part entière d'un groupe. Il échange sur son cursus, sur ses états d'âme, sur l'apprentissage acquis et sur ses rapports avec ses formateurs ou tuteurs. À ce titre, l'alternant doit :

- porter un vêtement de reconnaissance au campus : blazer et casquette avec des logos dédiés ;
- effectuer un séjour de trois jours d'intégration en bord de mer – en partenariat avec Plaine Commune dans le cadre du PIC (Plan Investissement Compétences). Le premier séjour a lieu à Houlgate, en Normandie ;
- tourner un film « succès story » qui relate le cursus effectué, de l'entretien d'embauche jusqu'à la délivrance du titre de formation avec présentation régulière des rushs et du montage ;
- au moins une fois dans l'année, être le rédacteur en chef du journal de promotion *Le pavé de l'info*.
- participer à des salons présentant les innovations dans le BTP (exosquelettes, machines à poser mécaniques, etc.) ;
- suivre des cours de sports en salle ou en extérieur.

Dubrac TP intègre à cette formation une coach personnelle certifiée, Anne Gillet, présente en permanence, dont l'une des missions est d'assurer l'interface entre les acteurs. Par un suivi et un accompagnement personnalisé individuel et collectif des alternants, la démarche de coaching doit (re)mobiliser ces derniers dans leur parcours d'accès à l'emploi, mettre en œuvre un esprit de groupe et cultiver la motivation individuelle ainsi que collective.

Encadrés et portés par cette initiative rare, les alternants vont monter en compétence. Ainsi, il est plus facile de prévenir le décrochage et la démotivation de certains. La coach accompagne en outre le stagiaire dans ses relations avec l'organisme de formation, les tuteurs en entreprise et joue parfois le rôle de médiatrice, si nécessaire, pour faciliter la compréhension mutuelle de ce groupe de 24 alternants.

Aucun prérequis n'est demandé à ces jeunes alternants, âgés majoritairement de 16 à 29 ans. L'entreprise attend d'eux qu'ils soient motivés et qu'ils aient un minimum de connaissances en français pour comprendre les explications de cours et les instructions sur le terrain. **Le but des contrats de professionnalisation ou d'apprentissage est d'acquérir le titre professionnel de maçon VRD.**

La formation se déroule dans plusieurs lieux :

- les cours théoriques et de remise à niveau au Campus des métiers et de l'entreprise à Bobigny, dont le programme européen de remise à niveau scolaire « Master Class » ;
- la formation en plateau technique chez Dubrac TP, au 6, route de La Courneuve à Saint-Denis. Un formateur recruté par le Campus des métiers assure la formation technique et la transmission des valeurs de l'entreprise. Un représentant de l'entreprise intervient ponctuellement sur ces mêmes valeurs ;
- les périodes pratiques chez Dubrac TP se font pour chaque alternant dans la même équipe « travaux » tout au long de l'année de formation.



100 A N S



1922 2022

Table des matières

- Avant-propos de François Dubrac, ancien président de Dubrac TP, fils du fondateur - III
- Préface de Stéphane Troussel, président du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis - IV
- Préface de Mathieu Hanotin, président de Plaine Commune et maire de Saint-Denis - V
- Préface de Patrick Braouezec, ancien député-maire de Saint-Denis - VI
- Préface d'Olivier Wigniolle, directeur général d'Icade - VI

PARTIE 1

Le Limousin : terre natale des grands pionniers de la construction - p. 8

Chapitre 1 - Le Limousin, terre de bâtisseurs - p. 10

- La migration limousine : une tradition séculaire
- La situation et l'existence de ces migrants
- Franchir le pas pour devenir entrepreneur : témérité et vocation
- Aux sources des réussites entrepreneuriales limousines

Chapitre 2 - Les paveurs du Limousin, une histoire particulière - p. 30

- Histoire du pavage depuis l'Antiquité
- Qui sont les paveurs ? Quel est leur statut ?
- La renaissance du pavé, entre concurrence et innovation
- L'apogée du pavé mosaïque à Paris, des années 1920 aux années 1960
- Quand les migrants paveurs du canton de Saint-Sulpice-les-Feuilles deviennent entrepreneurs

Petit lexique du paveur au début du XX^e siècle - p. 50



PARTIE 2 - 1922-2001

Le fondateur Alexandre Dubrac et ses deux fils : du pavage à la diversification des activités de la construction - p. 52

Chapitre 3 - Alexandre Dubrac, paveur limousin - p. 54

- Aux origines de cette histoire familiale : un département, la Haute-Vienne, un canton, celui de Saint-Sulpice-les-Feuilles, un lieu-dit, « Le Bras »
- Une lignée de journaliers, puis de cultivateurs et de migrants saisonniers
- Dans les pas de son père
- Un héros de la Première Guerre mondiale parmi d'autres

Chapitre 4 - Alexandre Dubrac fonde une dynastie d'entrepreneurs - p. 72

- Mariage avec Madeleine Portier et création de l'entreprise Dubrac à Saint-Denis
- Les années 1930 : un développement erratique
- La Seconde Guerre mondiale : une activité à l'arrêt

Chapitre 5 - Pendant la reconstruction, un duo père-fils modernise et développe l'entreprise (1946-1964) - p. 88

- L'entreprise acquiert ses premiers camions
- Pierre Dubrac fonde une famille et dirige l'entreprise
- Installation rue du Maréchal-Lyautey, entre le fort de l'Est et le quartier du Franc-Moisin



Chapitre 6 - Pierre et François Dubrac diversifient les activités (1965-1984) - p. 104

- Un tandem complémentaire aux commandes de l'entreprise
- L'entreprise au cœur des événements de Mai-1968
- Chantiers de prestige à Paris et renforcement de l'activité en Seine-Saint-Denis
- Se battre pour résister à la pression économique, malgré le décès brutal de Pierre

Chapitre 7 - François Dubrac reprend le flambeau (1985-2001) - p. 130

- Une nouvelle équipe dirige l'entreprise
- Recentrage autour de la voirie et de l'assainissement et création d'un service assainissement-travaux
- Le Stade de France : un chantier référence prestigieux mais déficitaire

PARTIE 3 - 2002-2022

Dubrac TP, une entreprise citoyenne

Francis Dubrac, un entrepreneur engagé - p. 144

Chapitre 8 - Moderniser les structures et insérer les jeunes (2002-2010) - p. 146

- Francis Dubrac : du patron prédestiné au citoyen engagé dans la dynamique économique et sociale
- Francis Dubrac, promoteur du développement solidaire du 93
- De l'ancrage local à l'insertion et à la formation des jeunes : les bases de l'entreprise citoyenne
- Structures modernisées et retour de la croissance
- Une politique QSE ambitieuse



Chapitre 9 - Montée en puissance, diversification et politique citoyenne (2011-2022) - p. 166

- Profils nouveaux et équipes rajeunies
- Croissance externe et diversification des métiers
- Privilégier l'environnement et la sécurité n'empêche en rien la croissance
- Recruter, accompagner et créer un sentiment d'appartenance
- Le Covid-19 et ses conséquences : un puissant frein à l'activité (2020-2022)

Pour conclure - Une interview de Francis Dubrac - p. 198

Sources et archives consultées - p. 202

Index des noms propres - p. 203

Généalogie familiale :

- La généalogie des Dubrac du XVII^e siècle au XXI^e siècle - p. 62
- La généalogie des Lécuse et des Perrin - p. 66

Cartographie et infographie :

- L'origine des paveurs du Limousin et du Berry Sud - p. 45
- Les villages de paveurs autour de Saint-Sulpice-les-Feuilles - p. 45
- Porte de Paris : un quartier animé et dynamique - p. 78
- L'entreprise Dubrac à Saint-Denis (1922-2022) - p. 102
- Évolution du chiffre d'affaires de Dubrac TP de 2011 à 2021 - p. 167
- Le chantier du village olympique - p. 182
- Répartition des effectifs début 2022 (environ 370 collaborateurs) - p. 194