LA REVUE DE LA SOCIETE HISTORIQUE D'ILLIES

Au Fil d'Illies

Novembre 2019 **Numéro 40**

SOMMAIRE

Page 2 à 3
Planteurs de tabac à Illies
Par Martine APRELEFF

Page 4
Sortie annuelle de la Société Historique d'Illies le 27 juin 2019
Par Martine APRELEFF

Page 5 à 8
Histoire d'un établissement de transport, les Transports JM Leclercq, à Illies
Par Chantal DHENNIN

N'hésitez pas à nous contacter :
Par courrier :
Société historique d'Illies, Mairie d'Illies, rue de la Mairie,
59480 Illies

Par mail : soc.hist.illies@gmail.com ou
sur le **site internet « Au Fil d'Illies » sur Facebook.com** sous le mot recherche : « Au Fil d'Illies (magazine). »
Et merci de partager !

Au Fil d'Illies
Revue de la Société historique d'Illies, imprimée en mairie
Directrice de la publication : Chantal DHENNIN
Mise en page : Isabelle DUWAT

REPRODUCTION INTERDITE
Sauf autorisation de la Revue

La Société historique d'Illies est présidée par Antoine BAVIÈRE

Siège social : Mairie d'Illies, 59480 Illies

Planteurs de tabac à Illies

Par Martine APRELEFF

Jusqu'aux années 60 il y avait de nombreux planteurs de tabac à Illies. Cette activité a disparu. En effet la France connaît un déclin continu de production de tabac depuis les années 50. Aujourd'hui la France produit 8000 tonnes de tabac par an ce qui est infime comparé aux 3 millions de tonnes produites par la Chine. On ne produit plus ni les gauloises ni les gitanes depuis 2014 en France.

Rappelons l'histoire du tabac :

1492 Christophe Colomb découvre l'Amérique et s'aperçoit que les Indiens fument une plante nommée pétun.
1520 Les premières graines de tabac sont rapportées en Europe.
1561 Jean Nicot envoie des feuilles de tabac râpées à Catherine de Médicis, reine de France.
1629 Richelieu crée le premier impôt sur le tabac.
1681 Colbert instaure le monopole d'Etat de la vente et la fabrication du tabac.
1809 La nicotine est découverte par Louis Nicolas Vauquelin.
1830 Les premières cigarettes fabriquées de façon industrielle apparaissent.
1843 La première machine à fabriquer les cigarettes est inventée.
1950 Les premières études épidémiologiques prouvent la toxicité du tabac.
2000 L'Etat français se désengage de la Seita.

LA CULTURE DU TABAC À ILLIES :

Après la première guerre mondiale la culture du tabac se développe à Illies. Cette culture réclame énormément de main-d'œuvre et de soins. La quasi-totalité de l'année est consacrée à la culture et au séchage du tabac. Ici à Illies on produisait exclusivement du tabac brun, dont la variété était appelée dragon vert. Le planteur recevait des graines en fonction de la surface de plantation pour laquelle il s'était engagé envers la SEITA.

LES SEMIS :

À la fin de l'hiver il fallait semer les graines dans une couche couverte de verre placée sur une terre de bonne qualité. Le plant sortait 2 semaines après, il fallait maintenir une humidité et une température optimales.

LA PLANTATION :

Vers la mi-mai on repiquait les plants qui mesuraient 8 à 10 cm (de préférence par temps couvert et arrosés aussitôt). Auparavant la terre avait été couverte de fumier ou autre engrais, puis labourée. Les plants étaient espacés de 40 cm, 2 lignes de plants étaient espacées de 60 cm. Le nombre de plants était compté par un contrôleur de la SEITA.

LES TRAVAUX D'ENTRETIEN :

Il fallait nettoyer biner régulièrement la plantation. La grêle était l'ennemi du planteur mais si nécessaire une assurance couvrait les pertes. Les soins étaient constants : on pratiquait l'épamprement (les feuilles qui touchaient le sol étaient enlevées) puis l'écimage (le bourgeon terminal était enlevé pour limiter le nombre de feuilles). Enfin l'ébourgeonnement consistait à enlever les bourgeons qui se développaient à l'aisselle des feuilles. Notons qu'ici à Illies on emploie le mot « échetonner ». Vers les années 60 on a commencé à appliquer une huile qui tuait les bourgeons.

LA RÉCOLTE :

3 mois environ après le repiquage les feuilles prenaient l'odeur du tabac. Il fallait récolter au bon moment. Pour obtenir un produit bien régulier il fallait détacher les feuilles à mesure de leur maturité en commençant par les plus basses. On cueillait par temps couvert ou le soir, les feuilles cueillies étaient mises en guirlandes.

DESSICATION :

La dessication consiste à enlever 65% de l'eau contenue dans les feuilles. Les feuilles étaient percées et enfilées. À Illies c'était essentiellement le travail des femmes. Les machines à enfiler sont arrivées dans les années 60. Les enfilées étaient placées sur des cordes formant des guirlandes pendues pour sécher sur un avet (crochet). À Illies les feuilles séchaient en plein air dans les champs. Un paillasson en paille de blé assemblée à l'aide du bois des marais de Santes couvrait les enfilées. Le tabac était surveillé jour et nuit. Fraudeurs et voleurs étaient à l'affût. Après séchage on mettait le tabac au grenier.

TRIAGE :

Au cœur de l'hiver on triait le tabac et on constituait les manottes (ou manoques) de 25 feuilles, la 25ème servant à ficeler la poignée. Les manottes étaient ensuite mises en bottes (botteloir), pressées et ficelées tête-bêche.

LIVRAISON :

Les planteurs de tabac d'Illies livraient à La Bassée ou Béthune. Les acheteurs de la SEITA évaluaient le revenu auquel le planteur pouvait prétendre. C'était le moment pour le planteur d'acheter des cadeaux pour leurs enfants.

PHOTOS (ci-contre) :

1- Transport des enfilées du champ au séchoir.
2- Tabac au séchoir; en fond, clôture brise-vent en paillassons.
3- Vue d'ensemble d'un séchoir.
4- Rentrée du tabac au grenier.
5- Meule de paillassons en cours de constitution (ou de démontage).
6- Livraison des bottes de tabac en gare de La Bassée.

1

2

3

4

5

6

PEU À PEU LA CULTURE DU TABAC CESSE À ILLIES :
La culture du tabac nécessitait beaucoup de main-d'œuvre. Le coût de cette main-d'œuvre augmentant après 1968, les plantations sont devenues de moins en moins rentables. En même temps le tabac brun était de moins en moins consommé au profit du tabac blond et des cigarettes américaines. Ici à Illies beaucoup se sont réorientés vers la culture de l'endive ou du choufleur. Notons que la plupart de ces planteurs ne possédait pas leurs terres. En effet, le tabac épuise la terre et on ne peut le replanter au même endroit que tous les 7 ans.

REMERCIEMENTS :
Je remercie tous ceux qui m'ont aidée à rédiger cet article: Monsieur Bernard Caillet, Monsieur Philippe Dhennin ainsi qu'un couple d'anciens planteurs de tabac ... Grâce à eux l'histoire d'Illies est transmise aux générations suivantes...

Sortie annuelle de la Société Historique d'Illies le 27 juin 2019

Par Martine APRELEFF

Nous étions 14 le 27 juin à nous rendre à Godewaersvelde pour visiter le musée de la vie frontalière.
Ce musée est installé dans un ancien presbytère entouré d'un jardin. Il est consacré à la vie des douaniers et des contrebandiers, Godewaersvelde étant une ville frontière avec la Belgique.
Nous y avons découvert un arsenal d'astuces (pour passer la frontière avec le plus souvent du tabac ou de l'alcool) et ce à travers des documents, d'anciens costumes de douaniers, des outils, un ancien comptoir d'estaminet etc...le guide, Serge (fils de fraudeur et petit-fils de douanier !), nous a raconté plusieurs anecdotes et nous a présenté 2 géants : Henri le douanier et son chien qui porte 2 noms : Dick lorsqu'il est le chien de douanier, Tom lorsqu'il est le compagnon d'un fraudeur.

Le groupe s'est ensuite rendu à Meteren afin de déjeuner dans un estaminet flamand "l'Haghe Doorn".

L'après-midi a été consacrée à la découverte du conservatoire botanique national de Bailleul.
Il est l'un des 11 conservatoires botaniques nationaux de France.
Ce conservatoire assure une quadruple mission :

1/ la connaissance : elle se fait par la conservation d'archives (livres herbiers plantes et semences) et par le recensement régulier de la flore sauvage des milieux naturels

2/ la conservation : le conservatoire contribue à la protection, la gestion et la restauration de la biodiversité végétale.

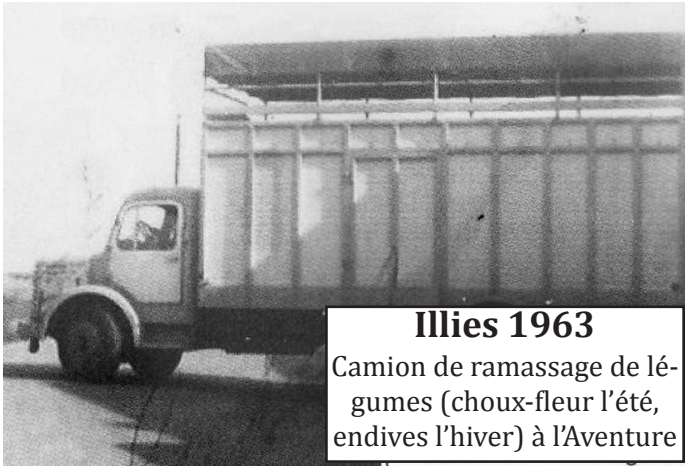
3/ le conseil : le conservatoire a une mission d'expertise, d'aide et de conseil auprès des collectivités territoriales.

4/ information et pédagogie : le public est accueilli au conservatoire où il peut découvrir le jardin des plantes sauvages, où 1000 espèces végétales sont regroupées et le jardin des plantes médicinales où 500 espèces sont représentées venant de toute l'Europe.

Nous avons plus particulièrement visité le jardin des plantes sauvages où les végétaux étaient répartis en 4 grandes parties thématiques :
- les familles botaniques (par exemple les rosacées et les liliacées)
- la plante et son habitat avec reconstitution de milieux naturels (exemple : tourbière et dunes)
- la stratégie des pollinisateurs
- les végétaux cultivés à des fins alimentaires, ornementales, industrielles.

Nous avons chaleureusement remercié notre guide Olivier Lebleu attentif à répondre à chacune de nos questions avec enthousiasme.

Voici les coordonnées des lieux visités :
- musée de la vie frontalière : 98 rue de Callicanes 59270 Godewaersvelde
- estaminet l'Haaghe Doorn, 922 l'Haghe Doorn 59270 Meteren
- conservatoire botanique national de Bailleul : chemin de l'Haendries 59270 Bailleul



Illies 1963
Camion de ramassage de légumes (choux-fleur l'été, endives l'hiver) à l'Aventure

Histoire d'un établissement de transport, les Transports JM Leclercq, à Illies

Par Chantal DHENNIN

Le transport de marchandises pour le compte d'autrui prend de l'importance durant les deux décennies 1950 et 1960 (1), et spécialement dans le département du Nord dans le cadre du transport routier de produits frais. Ce type de transport se développe en crescendo jusqu'à aujourd'hui et cette amplification affecte profondément les espaces géographiques, sociétal et humain qui lui servent de support.

L'espace géographique en sort en effet modifié puisque, grâce à la portée nouvelle de ces modes de déplacement par la route, les produits transportés trouvent dorénavant des débouchés rapides lesquels réduisent les distances depuis le lieu de production jusqu'au lieu de consommation.

L'espace sociétal est «également métamorphosé car les transporteurs peuvent faire interagir immédiatement les producteurs et/ou les acheteurs en fonction de la fluidité des achats ou de la tendance haussière ou baissière du cours des denrées.

L'espace humain reçoit aussi de fortes modifications étant donné que la qualité du service rendu – rapidité du transport signifiant fraîcheur – tend à augmenter la valeur du produit transporté et celle de son producteur.

Dans le cas du village d'Illies, les Transports JM Leclercq entrent largement dans ce champ d'investigation de la géographie économique.

Le processus des acheminements depuis le lieu de production, du sud agricole du pays de Weppes en l'occurrence, d'une part, vers les lieux de consommation, les grandes métropoles que sont d'abord Lille, puis Paris et enfin les villes du nord méditerranéen d'autre part, constitue des sortes de monopoles très adaptés aux exigences de la société des Trente Glorieuses.

(1) Laurent Desprez, « Le transport routier pour autrui dans le Nord-Pas-de-Calais », Hommes et Terres du Nord, 1992/1, rubrique : Transports, p. 9-13.

Ces transports s'effectuent par camions et entrainent un fort développement ultérieur des flux de marchandises par voie routière, occasionnant par là même des surcroîts de saturation sur les voies empruntées.

Les villages du sud des Weppes sont dorénavant, durant la fin du XXème siècle et au début du XXIème siècle, sillonnés de camions appartenant à des sociétés à la fois concurrentes et complémentaires dont le but commun est l'approvisionnement urbain, la distribution rapide et la gestion organisée des produits maraichers qui viennent d'être récoltés.

L'amplitude du phénomène « transport routier » se décline par conséquent, en l'espace d'une soixantaine d'années, avec l'augmentation progressive des volumes transportés, l'accroissement du parc des camions et la cohérence du système de transbordement-réfrigération-ventilation des divers producteurs acheteurs désormais de plus en plus disséminés dans un espace géographique élargi.

La société de transport JM Leclercq est, par conséquent, emblématique premièrement du démarrage commercial des années 1950-1970 dans le département du Nord ; deuxièmement, cette société est symbolique d'une vaste extension générale des transports de la région Nord ; enfin, troisièmement, la diversification des origines des produits et l'élargissement des destinations sont typiques d'un positionnement nouveau, caractéristique du tournant des XXème-XXIème siècles.

La société de transport JM Leclercq, l'emblème d'un démarrage commercial concomitant avec le développement des activités de transport routier du Nord de la France.

On est en 1955, les jeunes ménages qui s'installent en milieu rural ont les portes ouvertes pour les idées nouvelles qui permettent à chacun de transformer rapidement les projets en réalisations concrètes.

Tel agriculteur se lance dans le tabac, tel autre se met à produire des endives, celui-ci part travailler aux travaux publics, et celui-là va à l'usine où il trouvera un salaire régulier.

Jean-Marie Leclercq, quant à lui, avec l'aide de son épouse Madeleine née Madeleine Hugo, fonde une société de transport, sa société, les transports JM Leclercq, dont le siège est domicilié à son habitation, au hameau de Laventure, à Illies.

Illies 1955
JM Leclercq a acheté ce camion pour faire les marchés de détail après s'être approvisionné aux halles centrales de Lille (rue Solférino)

Le premier camion acheté sert à aller chercher, dès la récolte, dans les fermes du voisinage, ici des endives, et là des choux-fleurs.
La commercialisation de ces productions se fait immédiatement. Dès le soir et durant la nuit, les légumes sont exposés dans leurs caisses sur le sol des rues adjacentes de la place Solférino livrées au négoce jusqu'au petit matin. Le sol nettoyé, le camion rentre à Illies où Jean-Marie Leclerq s'accorde quelques heures avant de repartir faire la tournée des fermes autour d'Illies et la livraison des produits maraîchers à Lille à quelques acheteurs fidèles.

En 1972, Alain Leclercq (2), le fils de Jean-Marie et de Madeleine, reçoit son premier camion et il accompagne désormais plus régulièrement ses parents à la fois pour le ramassage et pour le négoce.

C'est à cette date que les conditions commerciales changent puisque s'ouvrent alors le MIN (Marché d'Intérêt National) de Lomme.
Il n'est plus question maintenant d'occuper durant la nuit les lieux publics de la ville de Lille et de les débarrasser le matin venu ; à présent, les commerçants disposent d'espaces dédiés, toujours les mêmes, et ces installations mettent à la fois les professionnels et les marchandises à l'abri des intempéries, rendant plus confortable le métier de transporteur. En même temps, les conditions de l'accès à la profession se précisent. Pour être admis, il faudra dorénavant un titre, l'attestation de capacité, que tout transporteur doit obtenir, même avec le baccalaulérat en poche. Ce sera fait pour Alain Leclercq en 1976.

(2) Alain Leclercq, entretien réalisé à Aubers le 31 mai 2019.

Illies 1972
Alain Leclercq et son 1er camion. Arrêt des marchés de nuit à Lille. Transfert à Lomme avec des marchés de jour (MIN)

Illies 1974
1er Camion fabriqué par Bizien.

De nouveaux lieux de vente se développent. Les Etablissements LM Leclercq y adhèrent peu à peu, anticipant ou suivant le mouvement général d'évolution du transport et du négoce des légumes du Nord. Ce seront d'abord Rungis dès 1975, puis Violaines en 1978 avec la mise en place d'une vente au cadran, et Phalempin enfin, avec la création du Marché régional. La société JM Leclercq se transforme désormais en passant d'une « société de Transport et Négoce » à une « société de Transport » uniquement. Ces évolutions géographiques et commerciales s'accompagnent de l'accroissement du nombre de camions, du nombre de chauffeurs et du nombre de tonnes transportées.Les établissements JM Leclercq ont atteint, en 2000, une taille d'une certaine envergure.

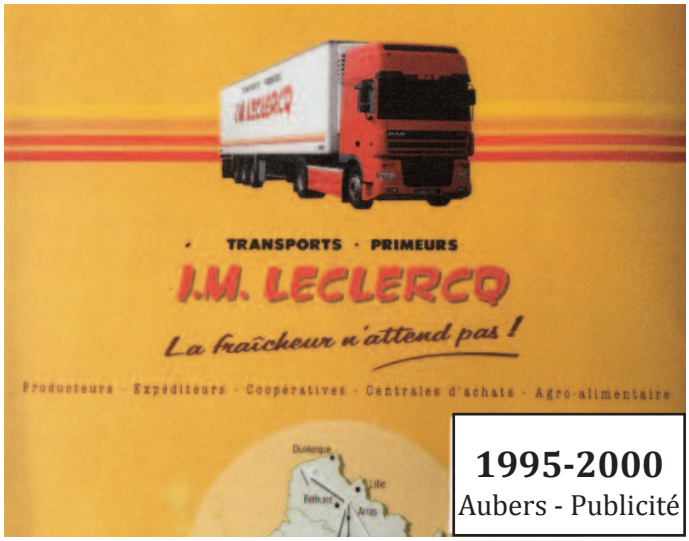
La société de transport JM Leclercq est symbolique d'une vaste évolution caractérisant aussi bien cette société que l'ensemble des transporteurs régionaux.

Les transports JM Leclercq, à l'origine, en 1955, relient Illies et le pays de Weppes environnant, c'est-à-dire la zone de production maraichère, à Lille, c'est-à-dire à la zone de négoce.

Durant les années 1960, le ramassage s'étend à davantage de communes, à plus d'agriculteurs et, grâce à des camions nouveaux, à des tonnages supplémentaires ; mais le centre des ventes reste à Lille, le réseau de transport routier professionnel étant encore constitué par une assise infrarégionale.
Le flux des camions de la société JM Leclercq correspond en effet à un concept répandu durant des décennies, à savoir une ventilation géographique essentiellement interne à la région nord de la France. Cette donnée est corroborée par les statistiques de l'OEST qui placent le Nord-Pas-de-Calais au troisième rang des régions françaises avec 9,5 % du trafic intra régional national (3). économique du territoire du Nord-Pas-de-Calais.
Cette concentration géographique entre production et vente correspond à des impératifs de distribution qui lient Lille à l'approvisionnement des bassins miniers de Lens et de Béthune et aux ports de Boulogne, de Dunkerque et de Calais (4), lieux principaux de concentration de la population et de l'activité.
La distribution géographique des établissements de transport implantés dans la région Nord met en évidence, premièrement, l'importance des sociétés de transport disposant de plus de 10 véhicules immatriculés. C'est ce degré d'importance qu'atteint très vite la société JM Leclercq.
Deuxièmement, ce type d'établissement représente environ 10% du total des transporteurs installés dans la région Nord. Parmi eux, 73,9% sont originaires du territoire où ils travaillent, ce qui est également le cas de la société JM Leclercq.
Troisièmement, quand on prend en compte l'ensemble des établissements de transport de la région Nord, il faut constater que le fait majeur, lié à l'atomisation des sociétés de transport, est l'hyper concentration des transporteurs dans la région lilloise.
Encore une fois, les établissements JM Leclercq correspondent à ce constat d'appartenance majoritaire au pôle métropolitain lillois, favorable à ce type d'implantation étant donné la proximité d'un marché urbain et dense.
Les facteurs explicatifs découlent de la présence d'une matière première facile à transporter (les caisses d'endives et de choux-fleurs), d'une demande massive en lien avec la toile serrée des villes et bourgades de Lille et ses alentours, de la présence de portions d'autoroute de qualité et non payantes, et d'un trafic allégé au moment précis où les camions font l'aller-retour pays de Weppes-Lille.

(3) OEST : Observatoire Economique et Statistique des Transports. Chiffre communiqué pour l'année 1988.
(4) Laurent Desprez, « Le transport routier pour autrui dans le Nord-Pas-de-Calais », op. cit., p. 9.

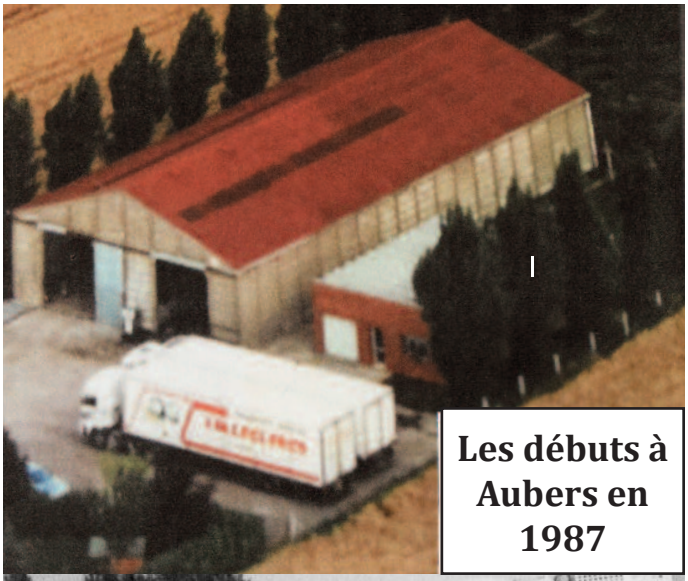
Pourtant, il faut assurer des revenus suffisants pour le nombre croissant de chauffeurs à rémunérer.
Le premier ressort pour se faire connaître et reconnaître sera la publicité ; elle, qui avait fait sa timide apparition dans les établissements JM Leclercq en 1973, y devient vite un moyen indispensable pour augmenter le chiffre d'affaires ; on la voit prendre de l'importance en taille, en nombre et en couleur à diffé-rentes étapes de la vie de la société, en 1997, en 2007 et enfin en 2015.



1995-2000
Aubers - Publicité

Le second trait pour asseoir une image positive de l'entreprise est la qualité de sa gestion ; à cet effet, après l'épisode des bureaux dans les locaux familiaux de Laventure à Illies, voilà qu'ils se délocalisent dans des bâtiments dédiés, à la fois à Aubers (jusqu'à 4 secrétaires) et à Violaines où les établissements Leclercq disposent aussi d'un entrepôt frigorifique.

Enfin, pour gagner du temps et des hommes et augmenter le chiffre d'affaires, des achats s'avèrent indispensables tels des gerbeurs électriques transportant et élevant sans effort humain des dizaines et des dizaines de palettes.
Ces facilités matérielles rendent le métier davantage attractif.



Les débuts à Aubers en 1987

Aubers 1987
Porteurs des Ets Leclercq
5 camions

L'extension des origines des produits et l'élargissement des destinations des flux sont typiques du positionnement nouveau des établissements JM Leclercq, l' « effet frontière».

Diverses modifications interviennent encore, donnant à chaque fois une ampleur supplémentaire à la société.
Le siège des établissements JM Leclercq, tout en conservant le nom du fondateur, se déplace désormais en 1975 chez le fils Alain à Aubers. Cette modification révèle un besoin criant de nouveaux locaux, de nouveaux lieux de stockage et de nouveaux parkings pour les camions dont le nombre va bientôt s'élever à 25.
C'est en 1987 que la nécessité d'une extension devient la plus forte, obligeant à placer une partie des personnels, des tracteurs et des remorques à Violaines où le site JM Leclercq continue son extension.
Les produits chargés sur les camions changent également : au lieu des traditionnels endives et choux-fleurs qui ont assuré le lancement de l'entreprise, ce sont maintenant des avocats provenant d'Afrique, des bananes amenées des Antilles ou des pamplemousses venant d'Israël qui seront convoyés par les camions JM Leclercq. C'est que l'approvisionnement n'est plus uniquement local ; il se fait surtout à Dunkerque où les chauffeurs se fournissent en produits sur les quais de la coopérative (2002) ou sur ceux des bateaux amarrés à Loon-Plage (2013).
Si les produits changent, les destinataires se métamorphosent aussi complètement.
Des photos des chauffeurs JM Leclercq indiquent que les uns passent le col de Chavade en direction du sud de la France (1985) tandis que d'autres se font prendre sur des clichés qui montrent une escale en Italie du Nord (1992).
Le personnel, aussi dispersé, a besoin de moments de convivialité pour que chacun constate que l'entreprise reste à taille humaine. A cet effet, des repas collectifs ont lieu, rassemblant les chauffeurs et destinés à resserrer les liens qui se veulent encore personnalisés.
Les établissements JM Leclercq cumulent donc un ancrage local dans le pays de Weppes en maintenant un esprit familial, une attache régionale avec la priorité donnée aux approvisionnements venant du littoral de la Mer du Nord et une activité internationale mais modérée, ne dépassant «l'effet frontière » que vers la Belgique et vers l'Italie.

Bilan

Depuis 2015, les établissements Leclercq ont été vendus à l'entreprise de Transport Guidez, pérennisant, grâce à cette reprise, à la fois le personnel, les camions et même l'esprit de la société qui s'accommode d'une évolution différente et de nouveaux horizons.
Ce qui compte dorénavant, c'est moins la vitrine locale avec une main d'œuvre disponible sur place, des services de proximité sur les lieux de vie de l'entreprise et l'emplacement de la société à proximité de la grande métropole lilloise.
C'est davantage la taille et le nombre des camions pouvant répondre à des exigences fortes de flux nombreux, la situation du parc de véhicules situé près des nœuds autoroutiers, une société armée pour desservir convenablement un territoire vaste, et l'adaptabilité à des frets particuliers et toujours différents.
Désormais, plus que de transport, c'est de logistique qu'il est question. Ce champ élargi comprend de nouveaux acteurs, tels ceux, qui, à Illies au lieu-dit Les Auvilliers, ouvrent cette année 2019 près d'une centaine de cases pour recevoir des marchandises venant d'Europe de l'est et même de Chine et qui iront livrer ces produits, extérieurs au pays de Weppes, aux centres de distribution de la région des Hauts de France.

Excuses

Une mauvaise qualité d'images a rendu illisible, sur papier, celles qui accompagnaient le texte de Chantal Dhennin dans le sujet sur la Légion d'honneur. Nous présentons nos excuses et nous remettrons ces images sous un autre format.