

# JACQUES LAURENT

## ...ou la fausse retraite

Jacques Laurent est depuis vingt-quatre heures à Paris. Il a pu aller passer trois jours dans sa propriété de Mougins mais, revenant en voiture, s'est arrêté à Lyon pour prendre part à un conseil d'administration. Or, dans deux heures, après le déjeuner, il reprendra la route : il doit assister à un autre conseil à Luxembourg — celui de l'Hadir<sup>1</sup> — dont il profitera pour rester quelques jours dans sa maison de Boussanges (Moselle). Dans huit jours, jeudi, il rentrera à Paris et, le mardi suivant, repartira...

« A soixante-cinq ans — j'en ai aujourd'hui presque soixante-sept — j'ai pris une demi-retraite, coupe-t-il. J'ai cédé à quelqu'un de plus jeune que moi la présidence de Sidélor, tout en restant le conseil de cette firme. C'est là mon rôle actuel, celui de guide, d'inspirateur dans cette profession, la sidérurgie, qui a été la mienne tout au long de ma vie. Si, récemment, j'ai accepté sur l'instance de mes amis les fonctions de président-directeur général de la Compagnie Française de Matériel de Chemins de Fer et Générale de Construction (Frangeco), c'est que j'ai fait du développement du matériel routier français mon affaire personnelle. J'ai pu, en effet, constater aux États-Unis que la majorité des transports routiers ne s'effectue plus par camions, mais par tracteurs et semi-remorques. Or, d'une façon ou d'une autre, dans

un laps de temps plus ou moins long, les solutions adoptées aux U. S. A. finissent par s'imposer en Europe où elles ont souvent été mises au point, d'ailleurs. Ce précédent constitue pour moi le gage d'avenir des semi-remorques en France, lesquelles permettent à la fois des transports plus importants et une rotation plus rapide du matériel. J'ai donc accepté la présidence de Frangeco pour donner plus d'efficacité à la concentration issue de la fusion de la C.G.E.M.,<sup>1</sup> de Titan et de la Compagnie Générale de Construction, dont l'actionnaire principal est la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, tout en conservant par ailleurs un certain nombre de mandats d'administrateur. Tout ceci fait que je passe le plus clair de ma vie sur les routes... »

Jacques Laurent reçoit dans une vaste et calme maison au fond d'un passage privé, près de la porte Maillot. Le salon est grand et un peu obscur, les meubles solides et anciens et, au mur, pend une immense tapisserie xviii<sup>e</sup> aux tonalités sévères qui vient de Saint-Jean-d'Angély, où naquit son père. Par la porte ouverte, au-delà de l'entrée, la table est servie dans la salle à manger qui donne sur le jardin : deux sièges, deux assiettes, une carafe... Le silence, la dimension des pièces évoquent l'ameublement, l'atmosphère même de la province.

« Oui, je suis foncièrement un

homme de province, explique Jacques Laurent. Si, il y a quelques années, j'ai choisi ce quartier, cette maison, n'y voyez donc pas l'intervention du hasard, car j'ai vécu une bonne partie de ma vie hors de Paris. »

Rien de plus ordonné, rien de plus calme, rien de plus provincial — en prenant ce mot dans son sens le meilleur — que sa vie. Il naît en 1891 à Angers où son père était ingénieur des Mines. Avant d'entrer au Collège Stanislas, il passe deux ans dans un collège de Jésuites à Feldkirch, en Autriche, et y apprend l'allemand, ce qui lui sera précieux plus tard. Il prépare ensuite au Lycée Saint-Louis l'examen de Polytechnique. Il y est admis en 1911 et accomplit aussitôt, comme c'était alors la règle, son service militaire.

En 1914, il a terminé ses deux années d'École et part au début de l'été pour un voyage au Maroc, voyage organisé par Polytechnique. C'est là que la guerre le surprend, et là qu'il sera mobilisé. Dirigé sur la France, il servira pendant trois ans dans l'artillerie avant d'être envoyé en 1918 aux États-Unis comme instructeur pour les officiers du corps expéditionnaire américain.

C'est en 1919 que commence véritablement sa carrière. Entré au service des Forges de Metz, qui ont pris en charge les entreprises sidérurgiques allemandes de Moselle placées sous séquestre, il appartient au service commercial. Lorsque la Société de Rombas est formée par Pont-à-Mousson, les Acieries de la Marine et les Acieries de Micheville pour exploiter les anciens biens allemands, il prend la tête du service commercial de cette nouvelle affaire, puis en devient l'administrateur délégué. Il deviendra également, en 1940, président de Davum — comptoir de vente des

1. Société luxembourgeoise. Hauts Fourneaux et Acieries de Differdange, Saint-Ingbert et Rumelange.

1. Compagnie Générale d'Entretien de Matériel de Chemin de Fer.

Président-directeur général de la Compagnie Française de Matériel de Chemins de Fer ; président honoraire-conseil de l'Union Sidérurgique Lorraine ; président de Davum et des Acieries de Dilling ; vice-président de la Société de Participations Financières et Industrielles, des Forges et Acieries de la Marine et de Saint-Étienne et de la Chambre de Commerce de Metz ; administrateur de la Société de Travaux Industriels pour l'Électricité (TRINDEL), des Hauts Fourneaux de Givors, des Ateliers et Forges de la Loire, de la Marocaine Métallurgique et de l'Hadir.

(Suite de la page 23.)

Acieries de la Marine et de la Société des Acieries de Rombas. En 1939, il est mobilisé sur la ligne Maginot, puis aux ateliers mêmes de Rombas, et il quitte la Lorraine avec l'état-major de l'usine qui se dirige vers la Loire d'abord, le Massif Central ensuite. Les Allemands ayant pris possession de Rombas, la société de Rombas se voit confier la gestion de l'usine de Guérisny, qui appartenait à la Marine Nationale.

À la Libération, lorsque sa société put reprendre possession de ses installations de Lorraine, Jacques Laurent en fut nommé administrateur-directeur général et occupa ces fonctions jusqu'en 1950. Lorsque fut créé Sidélor en 1951 — par la réunion des usines d'Auboué, Hautmont, Homécourt, Micheville et Rombas — il en devient président. Il ne quittera ce dernier poste, on l'a vu, qu'en 1956.

« Ce qui a orienté ma carrière ? Celle de mon père, Théodore Laurent, président des Forges et Acieries de la Marine et d'Homécourt... J'ai suivi ses pas, tout naturellement, comme l'a fait l'un de mes frères, Daniel, ancien polytechnicien, actuellement président des Établissements Delattre et Frouard et des Hauts Fourneaux de Rouen, tandis qu'un autre de mes frères est chirurgien et qu'un autre encore, prêtre de la Mission de France, dessert maintenant une paroisse de Seine-et-Marne. Enfin deux autres ont été tués pendant

la guerre de 1914, tandis qu'un dernier, officier de Marine, a péri lors d'un accident d'avion en 1935.

« Ce qui caractérise ma vie ? L'équilibre et l'optimisme. Il m'a toujours semblé qu'en terrain connu l'inquiétude était sans objet : les fautes qu'il peut nous arriver de commettre sont dans l'ordre des choses, et les obstacles sont faits pour être surmontés...

« Mes amis appellent cet optimisme foncier de la chance... Mais tout effort porte ses fruits, un jour ou l'autre. La peine que nous a donnée avant la guerre la mise au point et la fabrication des palplanches métalliques, que je considère comme un succès personnel, profite maintenant à Sidélor. Et l'usine de Rombas est en 1957 pratiquement la seule en France à fabriquer ce genre de laminés, dont cinquante mille tonnes sont vendues annuellement dans la métropole et dont une quantité égale est expédiée, dans toutes les parties du monde, même aux États-Unis et jusqu'au Japon.

« Je dois mon équilibre pour une bonne part au sport : j'ai toujours su me détendre en faisant du ski l'hiver, en naviguant l'été — j'ai la passion des bateaux — et en chassant à l'automne. Même actuellement les difficultés que j'éprouve à marcher — dues à un accident de ski survenu il y a cinq ans et qui a dégénéré en coxarthrose — ne m'empêchent pas de chasser, car je dispose d'une jeep

munie d'un fauteuil tournant, pour les battues organisées dans les environs de Rombas.

« Cela ne me prive pas non plus de la joie de conduire, grâce à une DS 19 — qui est jusqu'ici la seule voiture que je puisse utiliser sans fatigue — ni de voyager. Car je me suis toujours beaucoup déplacé, d'abord en vue de créer, entre les deux guerres, le réseau d'exportation des usines de Rombas puis, après 1935, pour améliorer cette organisation. Dernièrement, en 1955, j'ai fait un tour du monde complet, en allant à Tokyo assister au congrès de la Chambre de Commerce Internationale. En un mois et demi de voyage, j'ai pu ainsi visiter toutes les agences de Sidélor qui se trouvaient sur mon trajet. La même année, je suis allé en Amérique du Sud, et plus particulièrement en Colombie, ce qui m'a permis d'assister au baptême de l'un de mes petits-enfants dont le père, ingénieur, travaillait parmi ceux qui ont édifié l'usine de Paz-del-Rio, construite par l'industrie française.

« J'ai eu moi-même dix enfants : six filles et quatre garçons, dont l'un est mort en 1944 en déportation. Huit d'entre eux sont mariés — l'on attend, à cet égard, l'an prochain le quarantième petit-enfant — tandis que l'une des filles est entrée au Carmel de Montmartre. Une famille française comme les autres... »

## Nous avons noté pour vous

### LES VOITURES EUROPEENNES SUR L'EAU

■ Conséquences du succès des petites voitures au U.S.A., les constructeurs européens doivent s'organiser pour réaliser sur une grande échelle le transport des véhicules outre-Atlantique. On connaît l'accord intervenu entre Renault et la Compagnie Générale Transatlantique qui a abouti à la création d'une nouvelle société d'affrètement. Simca, de son côté, pourra transporter ses véhicules sur des « liberty-ship » affrétés par l'Italnavi, filiale du groupe Fiat. Le premier chargement a été effectué à Marseille, le 24 novembre, et les autres suivront à soixante-cinq jours, durée de la rotation. Les faux ponts ont été aménagés spé-

cialement pour recevoir 350 voitures, mais les cales n'ont pas été transformées, afin de permettre le transport du fret de retour. D'autre part, un cargo norvégien spécialement conçu pour le transport des automobiles vient d'être construit à Oslo. Il transportera 1 200 Volkswagen outre-Atlantique à chaque voyage. Pour le retour, le pont supérieur sera démonté et le cargo pourra charger du charbon ou du grain.

U.S.A. : 1 300 000 LITRES DE COGNAC EN 1956

■ Le volume des exportations de cognac vers les États-Unis a doublé au cours des cinq dernières années, atteignant en 1956 le chiffre de 1 300 000 l. Les Américains se placent ainsi au second

rang des amateurs de cognac à l'étranger, derrière les Anglais qui en consomment 1 900 000 l chaque année. En fait, 80 % de la production de cognac est exportée, ce qui a produit en 1956 plus de 20 milliards de francs de devises fortes. Une revue américaine à grand tirage expliquait récemment à ses lecteurs comment les paysans des Charentes, au lieu de mettre de l'argent dans leur « bas de laine » — pratique très courante en France, note la revue — achètent un baril de cognac brut 125 000 F qu'ils revendent au bout de dix ans, deux fois plus cher. Le même article explique d'une manière savoureuse comment il faut procéder pour « conserver le bouquet » et devenir un « vrai dégustateur ».