

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'Hadir¹ — 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.,¹ 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^e 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.

