

L'Entreprise n° 120, 24 décembre 1957, pp. 21-23

GEORGES GLASSER : de l'avion à l'atome

Dans le bureau où Georges Glasser reçoit ses visiteurs — au dernier étage du building de l'Alsthom, avenue Kléber — les murs décorés simplement de photographies industrielles et les meubles classiques aux lignes strictes donnent une impression de clarté et de netteté presque impersonnelle. Les souvenirs que Georges Glasser évoque, assis dans un fauteuil, en fumant une de ses innombrables cigarettes de la journée, étonnent un peu dans ce cadre où d'ordinaire l'homme cède la place au vice-président-directeur général de l'Alsthom.

« Pourquoi ai-je choisi Polytechnique ? » La question paraît le surprendre. Pourquoi, en effet, aurait-il hésité à choisir cette école dont l'enseignement répondait à ses goûts et qui lui permettait, en outre, de maintenir une tradition familiale, puisque les Glasser « sortent » de l'X depuis trois générations.

À sa sortie, est-ce une vocation qui l'amena à la fonction publique ? Peut-être faut-il plutôt attribuer au mécanisme des examens d'école son entrée dans le corps des Ponts et Chaussées, puis son passage dans les services techniques de la Préfecture de la Seine où il devint, au bout de quelques années, inspecteur général, adjoint au directeur général. On imagine d'ailleurs que les tâches administratives devaient correspondre à son esprit, précis et ordonné, en même temps que le service public satisfaisait ce goût qu'il possède pour les travaux où chacun de ses actes peut avoir une répercussion générale. Aussi lorsque le gouvernement d'Alger, pendant la clandestinité, chargea Marcel Flouret, l'actuel animateur de l'E.D.F., de préparer la mise en place de la nouvelle administration de la Préfecture de la Seine, est-ce à Georges Glasser que l'on songea pour le seconder. À la Libération, sa réussite dans cette mission et son passé devaient le

conduire à en accepter une autre auprès de l'administration militaire en Allemagne. C'est ainsi qu'il devint un des collaborateurs directs du général Kœnig, et qu'il assumait pendant trois ans en Allemagne, de 1945 à 1948, la charge de directeur du Service des Réparations et Restitutions.

À son retour, on aurait pu s'attendre à ce que de hautes fonctions administratives lui soient réservées. Paradoxalement, c'est à cette époque qu'il se tourna vers l'industrie — vers le secteur nationalisé, il est vrai — en prenant la direction de l'une des premières sociétés françaises de constructions aéronautiques : la S.N.C.A.S.O.

Lorsqu'on lui demande comment s'est produite cette « cassure » dans sa carrière, Georges Glasser répond simplement : « Le gouvernement m'a demandé, en 1948, de prendre la tête de la S.N.C.A.S.O. Peut-on refuser une mission intéressante, même si elle apparaît difficile... — Mais ne redoutiez-vous pas de vous engager dans ce secteur dont vous ne connaissiez pas la technique ?... — Les techniciens, répond vivement l'ancien président de la S.N.C.A.S.O., ne manquaient pas dans la société, et de valeur incontestée. Ce qui était urgent, après la guerre et la nationalisation, c'était d'organiser... »

Organiser, tracer un cadre, mettre chacun à la place où il pourra donner le meilleur de lui-même, voilà des charges qui convenaient à Georges Glasser. Pendant neuf ans, il s'est passionné pour elles, alors que la profession traversait une des périodes les plus difficiles qu'elle ait connues. Après les bouleversements causés par la guerre, il fallait, en effet, rattraper en quelques années l'avance que les autres nations avaient prise. Tout était à refaire, depuis les plans des prototypes jusqu'aux machines-outils. L'aéronautique française jouait alors

son va-tout : un enjeu de cette ampleur convenait au caractère de Georges Glasser. Les maquettes d'appareils qui figurent encore dans son bureau, démontreraient, si c'était nécessaire, que l'ancien président du Syndicat des Industries Aéronautiques n'a pas oublié ces années. Bien qu'il ait accepté de quitter la S.N.C.A.S.O. pour occuper de nouvelles fonctions dans l'industrie privée — départ à la suite duquel le gouvernement fusionna la S.N.C.A.S.O. et la S.N.C.A.S.E., qui sont devenues Sud-Aviation — Georges Glasser parle encore de la construction aéronautique avec chaleur. « Je n'y occupe plus de poste de direction, malgré cela j'ai gardé, tient-il à préciser, de nombreuses attaches avec la profession. » C'est ainsi qu'il est demeuré vice-président de Sud-Aviation, qu'il appartient encore à l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques avec le titre de président d'honneur, et qu'il préside par ailleurs la Société d'Études de Propulsion par Réaction (S.E.P.R.).

Depuis mars 1957, date à laquelle il fut appelé à la vice-présidence et à la direction générale de l'Alsthom, c'est à la construction électrique qu'il se consacre. Au premier abord, les deux branches semblent totalement différentes. Pourtant, Georges Glasser affirme qu'il leur a trouvées certaines affinités : « Ce sont deux industries à très long cycle de fabrication, précise-t-il en particulier, et leurs caractéristiques générales, le cadre dans lequel elles évoluent, présentent de nombreux points communs. » Mais elles offrent aussi cette autre ressemblance de charger les épaules des responsables de lourdes responsabilités. Problèmes financiers en premier lieu. Du fait de la longueur du cycle de certaines de ses fabrications, l'Alsthom doit aménager soigneusement sa trésorerie, qui dépend en partie des



Nous avons noté pour vous

PUBLICIS FRANCHIT L'ATLANTIQUE

■ Publicis, la première agence française de publicité, sera aussi la première à posséder une succursale aux Etats-Unis. En effet, Marcel Bleustein-Blanchet vient de se rendre à New-York où il a inauguré le bureau de « Publicis New-York » qui ouvrira le 1^{er} janvier.

Le rôle de cette agence n'est pas de concurrencer les compagnies américaines de publicité, mais de les mettre en relation avec les firmes françaises qui se tournent vers le marché des U.S.A. D'autre part, le Marché Commun européen intéressant de plus en plus les grandes sociétés américaines, « Publicis New-York » se trouvera bien placé pour organiser en Europe le lancement de leurs produits. Cette société a d'ailleurs d'excellentes références pour effectuer la liaison France-U.S.A., puisque parmi les budgets qu'elle gère — dont le total atteint 4 milliards de francs — figurent ceux de plusieurs sociétés U.S., telles que Colgate-Palmolive, Chemstrand Corporation, Singer, etc...

CAMPING 1957 : VOITURE, MATELAS ET GLACIERE

■ Selon la Revue du Touring-Club de 1911 : « le camping, véritable

aventure, est synonyme de rusticité ». Or, en 1957, ce qualificatif étonnerait sans doute beaucoup les deux ou trois millions de Français qui — selon l'étude réalisée par les Etablissements Albert Masurel et Cie, de Rouen — ont goûté les joies du camping. Il faut préciser que, depuis, celui-ci a cessé d'être un sport pour devenir un auxiliaire du tourisme qui concurrence d'ailleurs de plus en plus l'hôtellerie. A cet égard, il n'y a plus que 9 % de ses adeptes qui le pratiquent à pied, contre 16 % en motos et 62 % en automobiles. Ceux-ci utilisent en général un matériel perfectionné, comprenant lit et matelas aussi bien que réchaud à gaz et glacière. En outre, si 26 % des campeurs sont des ouvriers, 33 % sont des cadres, 20 % des fonctionnaires, 4 % des membres de professions libérales et 0,7 % des industriels. Beaucoup de ces amateurs de plein air, enfin, se dirigent vers le Midi : les départements du Var et des Bouches-du-Rhône en ayant attiré à eux seuls plus de 250 000.

PUBLICITE U.S. 1957

■ Aux Etats-Unis, les sommes investies dans la publicité s'élèveront à 4 200 milliards de francs en 1957, soit environ 40 fois plus qu'en France.

règlements de l'Etat puisqu'elle réalise 70 % de son chiffre d'affaires avec des sociétés nationalisées. Ce qui entraîne un « art » des relations avec l'Administration, que Georges Glasser se trouvait bien placé pour pratiquer. Problèmes sociaux et de production, d'autre part, puisque l'Alsthom emploie des milliers d'ouvriers dont une proportion importante d'ingénieurs et de techniciens.

« Tous ces problèmes, enchaîne-t-il, sont devenus délicats à résoudre par suite des effets du blocage des prix qui, cumulés depuis plusieurs années, alors que nos dépenses de salaires augmentaient parallèlement, ont provoqué une grave diminution de nos recettes. Aussi ai-je accentué nos efforts vers l'exportation, tendance qui avait été déjà amorcée avant moi, ce qui nous permet aujourd'hui de réaliser 10 milliards, soit environ le tiers de notre chiffre d'affaires, sur les marchés internationaux. »

Et Georges Glasser poursuit en expliquant comment, sur un plan beaucoup plus général, il souhaite orienter son action au sein de cette société, en fournissant notamment une solution au problème des rapports entre l'homme et la « machine » administrative : « Dans ce domaine, mes efforts visent essentiellement à créer un contact direct et personnel, et tendent à développer au maximum l'esprit d'équipe. J'estime, à ce propos, qu'il faut donner aux différents éléments d'une affaire une autonomie, presque une indépendance, grâce à une décentralisation qui, seule, permet de dégager les qualités de chacun ; qualités qui, sans cela, risqueraient d'être étouffées. Dans le cadre plus vaste de la profession, cet esprit d'équipe est une des conditions du succès de la technique française dans des communautés internationales de plus en plus larges. »

Venant de la construction aéronautique où il était étroitement intéressé aux techniques d'avant-garde des avions supersoniques et des engins, Georges Glasser s'initie depuis peu, à l'Alsthom, à une autre discipline, certes différente, mais tout aussi « stimulante » : l'énergie atomique qui offre aujourd'hui des perspectives agrandies à cette société, spécialisée depuis son origine dans la réalisation de matériels pour la production d'énergie. A cet égard, ils s'est rendu dernièrement à San-José, en Californie, où il a visité les laboratoires et les usines de la General Electric Co. Et, en collaboration avec Thomson-Houston, il vient, au nom de

DESSINS ET PHOTOS

1. F. O. P., photos « Entreprise » (J.-L. Swiners).

AUTO U. S. A., photos Compagnie de l'esthétique industrielle et General Motors.

PORTRAIT, photo « Entreprise » (J.-L. Swiners).

TABLE RONDE, photos « Entreprise » (Ph. Desjardins).

LA GUERRE DE DEMAIN, photos U. S. I. S. ITALIE, carte « Entreprise ».

l'Alsthom, de mettre au point un accord de coopération avec les dirigeants de la G.E. qui leur permettra de bénéficier de l'avance que cette dernière possède aux U.S.A. dans ce secteur, du fait des travaux qu'elle a effectués pour le Département de la Défense. Grâce à cet accord, Alsthom pourra prendre rang dans le plan de développement de l'industrie nucléaire française.

Toutes ces activités, on s'en doute, suffisent largement à occuper les jours de la semaine. Pourtant, durant le

week-end, ce Parisien d'origine ne cherche pas à fuir la capitale. Le Paris désert du dimanche lui suffit pour pratiquer son sport favori, le tennis : il remporta des titres universitaires et militaires de 1925 à 1929, et gagna, en compagnie de Borotra, un Championnat de France « double hommes » en 1930. Depuis, il a abandonné les grandes compétitions, mais pratique encore ce sport. Et on devine son jeu, à son image, cachant sous la précision et la sécheresse des balles la force et l'enthousiasme.