L'Entreprise n° 95, 1er mars 1957, pp. 22-25

A la barre des Chargeurs Réunis :

FRANCIS FABRE

« Lisez-vous des romans ? »

Francis Fabre, qui marche à grands pas dans son bureau, les mains dans les poches, comme un marin arpente le carré des officiers, s'arrête net.

La réponse fuse, presque agressive : « J'ai horreur de tout ce qui peut être fiction... »

La question était d'ailleurs pour le moins imprudente. Au physique, le « benjamin » de l'armement français, 45 ans, est taillé comme un coureur de 400 m, très légèrement enrobé, le cheveu noir, la tête légèrement penchée en arrière. Le bas du visage est terriblement volontaire, la lèvre boudeuse, mais le sourire conquérant.

A n'en point douter, autoritaire et charmeur... à volonté.

A cinq ans, son père, Léon Fabre, emmenait déjà son aîné sur les bateaux. Il en sortait moulu, noir de suie, mais ravi. « On navigue dans la famille depuis le XVe siècle. Nous avons, je le suppose, le métier dans le sang. D'ailleurs, j'ai fait des études difficiles », avoue Francis Fabre. Après ses bachots, il entre à Sciences Po ; mais, à dix-neuf ans, il est aux Chargeurs. Son père et son oncle avaient jeté leur dévolu sur cette compagnie alors très touchée et étaient « montés » de Marseille pour prendre l'affaire en mains. Cela se passait en 1926. Au moment de son arrivée, on était en pleine organisation. Il commença par passer par tous les postes : la navigation, les ateliers, le commissariat et se retrouva, au moment de son service militaire, simple matelot dans la 2e escadre de l'Atlantique... Léon Fabre l'envoya ensuite passer deux ans en Amérique du Sud, à Buenos-Aires surtout, dans les agences de la maison, puis à Marseille.

A vingt-six ans, Francis Fabre devenait le « numéro 3 » des Chargeurs et travaillait en collaboration directe avec son père. Celui-ci est un grand chef d'entreprise, un homme froid, d'une précision redoutable, qui s'intéresse à tous les détails. On aime à rappeler dans la maison qu'il a écrit un livre sur le rôle des commissaires où sont consignés dans le plus petit détail la manière de tenir les comptes de gestion et celle de servir le poulet rôti. Un jour, il lui arriva de construire une cabine modèle et d'y installer la femme de son agent général de Bordeaux afin qu'elle lui signale tout ce qui lui paraît défectueux. L'aspect commercial de l'armement lui tient à cœur. C'est un véritable pionnier. Il bouleversa l'économie africaine en créant l'Aéromaritime en lançant, entre Dakar et Pointe Noire, des Sikorski S-43, les plus grands appareils amphibies de l'époque. Et, en pleine crise, il créa la première flotte bananière. A cette école, le « numéro 3 » des Chargeurs continuait son apprentissage. Il allait se retrouver en 1940 simple matelot et devait quitter Dunkerque, sur un raffiot, parmi les derniers.

« A vingt-huit ans, mon père étant parti en mission aux États-Unis, je me trouvais en 1940 dans la position délicate du directeur général qui n'a plus de contacts avec son président. Il fallut, à cette époque, déménager tous les stocks du Havre à Bordeaux, puis à Marseille. En 1942, Francis Fabre dut mettre les équipages à terre et occuper ses gens... à préparer l'avenir. On organisa alors des cours d'économie politique, de droit maritime, etc... Les dessinateurs, eux, travaillaient d'arrache-pied sur les plans des futures unités. En 1944, la flotte des Chargeurs ne possédait plus que 15 unités sur 40. La reconstruction devait démarrer à la Libération en France, en Angleterre, au Canada et au Japon. Francis Fabre présidait à cette époque la Commission de Reconstruction de la Flotte et certains de ses modèles, comme le cargo de 7 000 t, furent retenus par d'autres armateurs.

Aujourd'hui, les Chargeurs qui viennent de vendre à l'Italie les trois « Savants » de leur ligne d'Extrême-Orient et ont en commande six cargos, un bananier et un pétrolier de 47 000 t, abordent résolument le problème des grands navires pour pondéreux avec deux « Superminéraliers » de 25 000 t ; une révolution dans le domaine du frêt. Francis Fabre — à la tête du premier armement privé de France — exploite actuellement 42 navires totalisant 270 000 t, les 20 avions de la flotte de l'U. A. T., des transports fluviaux et routiers en Afrique, gère, d'autre part, des hôtels... tout cela représentant un groupe autour duquel gravitent de nombreuses sociétés et qui réalise un chiffre d'affaires d'une trentaine de milliards.

« Vous me demandez ce qui caractérise les Chargeurs, eh bien c'est d'être une affaire dont les titres sont largement répartis dans le grand public, mais qui continue d'être gérée avec la prudence d'une affaire de famille — une prudence que commandent des investissements se chiffrant par centaine de millions et nous engageant pour des années. Notre force : la stabilité de la Direction et des employés qui sont des amis. Nous avons des familles de collaborateurs qui travaillent ici depuis trois générations.

« Quant à ce qu'il est convenu d'appeler des principes d'action, je dois vous avouer que je n'en ai aucun. Ma seule chance, c'est probablement de le savoir. D'ailleurs les choses de la mer sont par nature singulièrement fluctuantes. Nous dépendons du commerce international. Nous sommes opportunistes par nécessité et libéralistes par nature.

« Ce que je puis vous préciser, c'est mon rôle dans cette maison : d'abord connaître mon personnel, ensuite tout

(Suite de la page 23.)

lire et tout savoir, écouter mes collaborateurs et, en toute circonstance, parler le dernier... »

Et quand Francis Fabre a pris la dernière décision de la semaine, il saute dans le train pour aller faire un peu de voile sur la côte ou bien se dirige vers la Camargue où il élève des chevaux et des taureaux. Pendant deux jours, il y mène la vie des gardians et, le lundi matin, comme à l'habitude, il est à 9 h. 30 à son bureau du Boulevard Malesherbes, une grande pièce neutre et sans élégance où sont entassés dans un coin, sans aucun souci de décoration, des sextans et des lunettes marines et où voisinent des maquettes, celle d'un navire, celle du globe terrestre sous la forme d'une mappemonde et, au mur, dans l'encadrement de la fenêtre, un temple néo-grec dont on s'aperçoit, avec surprise, qu'il n'est autre que l'Église de la Madeleine.

On fait ayouer avec assez de facilité à Francis Fabre qu'il a des goûts très éclectiques, mais on a toutes les peines du monde à lui faire préciser qu'il adore l'histoire et qu'il a peint, du figuratif à n'en point douter. Il prend ses repas sur place, avec ses collaborateurs, et quitte son bureau vers 19 h. 30.

— Quel métier, en dehors du vôtre, auriez-vous aimé faire ?

— Je n'ai jamais songé à me poser cette question ; puis se ravisant : j'aurais aimé ne rien faire. Je suis un travailleur forcé...

Nous avons noté pour vous

LA FORD ANGLAISE ET LA D. S. 19 AUX U. S. A.

■ La Ford anglaise est exportée davantage aux Etats-Unis qu'au Canada. C'est ainsi que le cargo helvétique *Allobrogia* vient de décharger dans le port de Los Angeles le plus important envoi de voitures étrangères jamais arrivé dans un port américain. Ce navire transportait 1 019 Ford anglaises destinées à la région de Los Angeles et de différentes villes de la Californie du Sud.

Les habitants de la Californie figurent d'ailleurs parmi les principaux acquéreurs américains de voitures étrangères et on estime que 40 % des importations se font par Los Angeles. En novembre dernier y avaient ainsi été débarquées 839 M G, Austin Healey, Jaguar et Ford anglaises ; et dernièrement 150 Citroën D. S. et Alfa-Roméo.

SUCRERIE SAY : 38 MILLIARDS DE FRANCS PAR AN

■ Le chiffre d'affaires de cette société s'est maintenu au voisinage de 38 milliards de F avec près d'un milliard de bénéfice net, contre 871 millions pour 1955. La baisse des prix de vente à partir du 1er mars 1956 correspondant à la suspension de la taxe sur la valeur ajoutée, a été compensée par l'augmentation du volume des ventes qui a dépassé 10 %. C'est ainsi que l'activité des raffineries a augmenté de 11 % par rapport à l'an dernier et que les sucreries, elles, ont produit 1 315 000 sacs de sucre en tous genres. D'autre part, la production d'alcool à Oisemont et à Bordeaux s'est élevée à 43 415 hl contre 40 492 en 1955.

PETROFINA « ENVAHIT » LES U. S. A.

■ La Cie Financière Belge des Pétroles (Pétrofina) n'hésite pas à s'attaquer au marché pétrolier des U. S. A. Cette société, qui possède 63 filiales dans 24 pays et près de 1 million de tonnes de tankers, a réalisé environ 3 milliards de bénéfices au cours du dernier exercice. Depuis 1950, son développement s'est traduit par la constitution de la Canadian Fina Oil, dans l'Alberta, et de la Canadian Petrofina Ltd à Montréal : elle contrôle ainsi plus de 10 % du marché de détail du Canada oriental. Nouvelle expansion : la fusion de la Panhandle Oil Corporation, société de production du Texas, avec l'American Petrofina Inc. (U. S.). Cette fusion inquiète les Américains. On estime en effet que d'ici peu la marque « Fina » sera présente sur les grandes routes américaines.

LES CLASSES AISEES EN GRANDE-BRETAGNE

■ L'Oxford Institute of Statistics vient de publier de nouvelles précisions sur les classes aisées en Grande-Bretagne. Bénéficier d'un revenu de 1 000 livres situe le citoyen britannique dans cette catégorie ; or, seulement un sur 20 peut y prétendre, tandis que 1 sur 100 gagne 2 000 livres. Ces mêmes statistiques révèlent que cette catégorie n'utilise guère la vente à crédit, sinon pour les achats importants tels les automobiles, et que ce n'est qu'à partir d'un revenu annuel de 3 000 livres que les Anglais pensent « à mettre de l'argent de côté ». Toujours d'après cette source, ce n'est qu'à partir de 6 000 livres que les Anglais cherchent à trouver des moyens de frauder le fisc, soit en opérant des transferts de capitaux à des membres de leur famille sous forme de prêts, soit en investissant de l'argent dans des domaines appartenant à leurs enfants.

J.-J. CARNAUD

■ Les établissements J. J. Carnaud et Forges de Basse-Indre viennent de mettre en service une nouvelle installation pour le laminage en bandes, soulignant ainsi l'essor de cette société qui, de 1950 à 1956, a porté sa production annuelle de fer-blanc de 51 000 t à 103 000 t. A cet égard elle est équipée pour produire plus de 150 000 t de fer-blanc par an, soit un tiers de la production française.

Le groupe des usines de fabrication d'emballages de cette société vient de publier, en outre, des chiffres de production record, surtout dans le domaine des emballages destinés à la conserve. Ce résultat est dû sans doute à l'hiver rigoureux 1955-1956, à la brusque tension internationale de l'automne dernier, mais aussi à la progression régulière de la consommation des conserves en France.

LA T. A. I. : NOUVELLE LIGNE

■ La Compagnie des Transports Aériens Intercontinentaux qui, en 1956, a transporté 53 185 passagers et 6 285 000 t/km, a reçu les autorisations officielles pour prolonger sa ligne du Pacifique jusqu'à la Nouvelle-Zélande. Aussi a-t-il inauguré un service régulier hebdomadaire entre Paris et Auckland. Il s'agit de la première liaison directe qui ait jamais existé entre les deux pays. Elle ouvre de nouvelles perspectives aux échanges franco-néo-zélandais et va mettre d'autre part, en relations permanentes, la Nouvelle Calédonie et la Nouvelle Zélande. Cette nouvelle ligne est la plus longue du monde réunissant, à 21 600 kilomètres de distance, sans aucun changement ni correspondance, deux villes qui sont aux antipodes.