

Nouveau cap pour Bréguet

ADMINISTRATEUR, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA SOCIÉTÉ DES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BRÉGUET, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA S.E.C.O.E. (RBV RADIO INDUSTRIE), DIRECTEUR GÉNÉRAL HONORAIRE D'AIR FRANCE.

L'industrie était chez nous de tradition familiale. Mon père, après avoir dirigé une porcelainerie à Limoges, fut directeur technique des Glaceries de Saint-Gobain. Moi, c'est par goût que j'ai choisi l'aviation. »

L'homme qui parle ainsi se nomme Henri Ziegler. Il a cinquante ans et possède 3 000 heures de vol. Son brevet de pilote d'essais porte le numéro 40... Le numéro 41 était Rozanof ; le 42, Carême ; le 43, Dupré. Le premier, et récemment, reste celui qui mit au point les chasseurs « Ouragan » et « Mystère ». Le second vole toujours en Aviation. Le troisième préside la direction technique d'Air-France. Quant à Henri Ziegler, il est depuis peu de mois l'animateur de Bréguet. A l'évocation de l'époque héroïque du Centre d'Essais en Vol de Villacoublay, dont il fut directeur adjoint, on imagine mieux Henri Ziegler prenant la direction de la vieille maison fondée par Louis Bréguet et prescrivant le nouveau cap à prendre.

Choisir le cap... Cette notion familière au navigateur, Henri Ziegler l'a appliquée aux nécessités de sa carrière de pilote comme à la conduite de sa propre existence. Envoyé en décembre 1939 aux U. S. A., comme chef-adjoint de la mission d'achat de l'Armée de l'Air française dirigée par Jean Monnet, il négocia un programme de fournitures portant sur plusieurs milliers d'avions et une masse de pièces détachées représentant 40 milliards de francs 1939, somme que le Ministère de l'Air n'en avait commandé entre les deux guerres... A Armistice, Henri Ziegler prend, conjointement avec Jean Monnet et René Laroche, la responsabilité de transférer en Grande-Bretagne les commandes de la Défense Nationale en cours d'exécution.

Il fut le couvert de postes administratifs à Vichy et à Aix-en-Provence, participe ensuite, de janvier 1941 à février 1944, à l'organisation de la Résistance en zone sud et réalise en partant l'intégration d'importants éléments

de l'Armée de l'Air dans les Forces Françaises de l'Intérieur. Après avoir effectué plusieurs missions clandestines auprès des autorités de la France-Libre, à Alger et à Londres, il est nommé en 1944, sous le pseudonyme de colonel Vernon, chef d'état-major des Forces Françaises de l'Intérieur auprès du général Koenig. Dans le souci d'accroître rapidement les moyens mis à la disposition de la Résistance, il fait prévaloir, à la tête de cet aréopage franco-anglo-américain, le principe des parachutages de jour. L'homme d'action qu'est Henri Ziegler se retrouve là dans son élément. Il participe ainsi à la première opération de ce genre et « drop » lui-même les cargaisons d'armes et de matériel destinées aux maquis de la zone sud.

A la paix, Henri Ziegler revient au Ministère de l'Air et tente, en 1946, d'y faire adopter un plan de réorganisation de nos fabrications aéronautiques. En désaccord avec le Ministre de l'Air, Charles Tillon, il prend la tête d'une nouvelle mission aéronautique en Grande-Bretagne et aux États-Unis. A son retour, il est appelé par Jules Moch, alors ministre des Travaux Publics et des Transports, à assumer la charge de directeur général adjoint d'Air France. Mieux que quiconque, Henri Ziegler savait par expérience que les victoires remportées dans les airs doivent être préparées au sol. Aussi, dès sa nomination en 1948, sera-t-il partisan de la construction de grands ateliers de révision, notamment pour les moteurs. « A l'époque, confie-t-il, on m'a taxé de mégalo manie. Ces ateliers sont maintenant parmi les mieux équipés du monde et, à juste titre, l'orgueil de la Compagnie. Pour moi, ce fut l'une des réalisations les plus passionnantes de ma carrière. »

Cet homme, pourtant, n'est pas seulement un homme d'action, et l'expression « c'était passionnant » qu'il emploie souvent pour exprimer l'intérêt qu'il a pris à certains postes ou à

certains moments de sa carrière trahit l'idéaliste.

L'idéal, c'est avant tout, pour lui, un objectif précis à atteindre. Aussi, rien d'étonnant à ce que Henri Ziegler déclare, en prenant possession de son poste de directeur général d'Air-France, que sa politique consistera avant tout à amener la compagnie à la rentabilité. Pour atteindre ce but, il fit procéder à une réorganisation totale des services commerciaux, techniques et financiers, à un vaste renouvellement des appareils en service et au développement de l'infrastructure terrestre.

* *

Une autre formule qu'il affectionne et qui révèle, après l'idéaliste, le lutteur, est « envers et contre tout ».

« Envers et contre tout » fut, de 1940 à 1944, l'action clandestine, puis ensuite une conception nouvelle de notre politique de construction aéronautique, enfin la réorganisation de l'infrastructure industrielle et commerciale d'Air-France. C'est aussi, en ce qui concerne cette même compagnie, la réalisation d'un réseau aérien conçu dans le cadre de l'Union Française. « Aujourd'hui, poursuit Henri Ziegler, ce réseau, indispensable à l'évolution économique de l'ensemble géographique qu'il recouvre, est l'un des piliers de notre présence en Afrique. A l'origine, il comportait une quinzaine d'escaliers. Il en compte maintenant plus de cent cinquante. Dans le temps même où s'édifiait ce réseau, Air France passait au premier rang des sociétés aériennes européennes et prenait la sixième place dans le monde. »

En 1954, Henri Ziegler quitte la direction générale d'Air-France pour le ministère des Travaux Publics qui est aussi celui des Transports. Il y rejoint le ministre Jacques Chaban-Delmas auquel il reste lié par le souvenir d'une action commune dans la Résistance, notamment dans la prépa-

(Suite de la page 61.)

de la libération de Paris. Après le départ de ce dernier, il demeure à la disposition du Cabinet du ministère sous le général Corniglion-Molinier. Les deux hommes ont en commun d'être deux pilotes aviateurs, également préoccupés par les problèmes de transport, et de posséder autant l'un que l'autre ce sens des valeurs et des opportunités, vertu des véritables diplomates. Mises au service des affaires, ce sont les qualités de diplomate d'Henri Ziegler qui devaient permettre, entre autres, le rapproche-

ment de Bréguet et de la Matra, firme spécialisée dans la fabrication d'engins téléguidés complémentaires de l'industrie atomique.

Par son passé, Henri Ziegler ne pouvait manquer d'intéresser Sylvain Floirat, lequel cherchait certain jour d'octobre 1956 un homme pour mettre à la tête de quelques-unes de ses activités. Henri Ziegler, ayant accepté ses propositions, quitte l'Administration et entre dans les affaires du créateur de l'autocar « Isobloc » en qualité de directeur général de la S.E.C.O.E.

(R.B.V. — Radio-Industrie), d'administrateur-directeur-général de la Société des Ateliers d'Aviation Louis Bréguet, d'administrateur d'Air-Fouga et de président-directeur général de la Compagnie d'Applications et de Recherches Atomiques (C.A.R.A.). Cela suffit à occuper les jours de la semaine. Pendant les week-ends où il peut s'échapper, l'ancien pilote et chef du Centre d'Essai en Vol de Villacoublay devient chef de cordée au sein du Groupe de Haute Montagne dont il est un membre assidu.

Nous avons noté pour vous

LE BUSINESSMAN U. S. ET SA GARDE-ROBE

■ L'Institut américain d'Etudes de l'habillement masculin — d'après les réponses obtenues auprès de 140 présidents de firmes américaines — communique d'intéressantes précisions sur la garde-robe de l'homme d'affaires yankee. D'après les statistiques, il ressort que chaque businessman moyen possède environ 14 complets — il en achète en général trois ou quatre par an — deux pardessus d'hiver, deux pardessus de demi-saison et au moins un imperméable. Sa garde-robe se complète par une trentaine de chemises, ainsi que par une dizaine de paires de chaussures, quatre chapeaux et quelque 65 cravates. Enfin, chacun de ces directeurs utilise en moyenne sept paires de boutons de manchettes.

PRODUCTIVITE... A HOLLYWOOD

■ Le nombre des films tournés cette année dans les grands studios et par les producteurs indépendants dépasse de 25 % le chiffre de 1956. Malgré cet effort, on craint que les besoins du marché intérieur ne soient pas encore couverts. Dans le cadre de cette profession, 70 films de plus qu'en 1956 pourront être réalisés avant la fin de cette année, soit un total de 396. Ce boom de la production concerne tous les studios. La 20th Century Fox, par exemple, réalisera quelque 60 films, soit près du double de l'an passé. La Metro-Goldwyn-Mayer, outre douze films importants prêts à être distribués, a inscrit à son programme 36 au-

tres longs métrages pour 1957-1958, soit une augmentation de 20 %. Quant à la Paramount, sa production sera de 36, soit 9 de plus. De leur côté, la Columbia en sortira 48 et Warner Bros 45, cependant que l'Universal International maintiendra son niveau de production à 36 environ; il en sera de même pour Allied Artists (36) et pour United Artist (48).

BOOM DANS LA CONSTRUCTION ELECTRIQUE FRANÇAISE

■ Résumons en quelques chiffres globaux l'activité des industries de la construction électrique et électronique en 1956. Leur production totale s'est élevée à 664 milliards de francs, contre 569 en 1955. Elles ont employé, d'autre part, 241 000 personnes, contre 226 000 l'année précédente. Enfin, l'indice de production — par rapport à la base 100 en 1949 — a atteint 212, progressant ainsi de 15 % par rapport à 1955 quand l'indice général de la production industrielle, établie sur la même base, passait de 135 à 147. La construction électrique connaît donc, dans son ensemble, une activité croissante.

UNE CENTRALE ELECTRIQUE AU GAZ DE LACQ

■ Les travaux de terrassement de la nouvelle centrale construite par l'Electricité de France dans la zone industrielle d'Ambès, à Bordeaux, viennent d'être terminés.

Cette centrale sera du type « outdoor » : la chaudière, les turbines et les alternateurs étant abrités sous auvents. Elle sera alimentée

à la fois par les produits pétroliers provenant du port et des raffineries du Bec d'Ambès — dont le pétrole de Parentis — et par le gaz de Lacq amené par « feeders » de Bordeaux. La première tranche des travaux doit être terminée en 1959. La centrale atteindra alors une puissance de 125 000 kW/h, soit une capacité annuelle de 875 millions de kilowatts qui couvriront largement les besoins en énergie électrique de la région bordelaise. Elle emploiera une centaine d'ouvriers et de techniciens. On envisage de doubler par la suite, dans une seconde tranche de travaux, la capacité de cette unité.

L'ASSURANCE FRANÇAISE EN AFRIQUE

■ L'essor économique de l'Afrique française étant relativement récent, l'Assurance n'a pu développer pleinement son activité sur ce marché que depuis peu. On estime à douze milliards environ le volume des encaissements des assureurs français dans les pays d'Outre-Mer autres que l'Afrique du Nord. A ce propos, l'extension des affaires est fort variable selon les branches. L'assurance maritime fut d'abord la principale activité, mais, depuis quelque temps, d'autres branches sont devenues prépondérantes. Si l'on ne retient que les dix principales sociétés métropolitaines travaillant en Afrique, on relève dans leur bilan pour plus d'un milliard de dépôts dans les banques d'Afrique, deux milliards de bons du Trésor CFA et pour plus de trois milliards de placements immobiliers.