

L'Entreprise n° 97, 1er avril 1957, pp. 32-35

La sidérurgie a forgé son destin :

JEAN RATY

Président de la Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française, président de Lorraine-Escout, président de la Société Générale de Fonderie, directeur-gérant de la Société des Hauts Fourneaux de Saulnes, etc...

Le poids de ses responsabilités ne fait pas perdre un pouce de sa haute stature à Jean Raty, au premier abord assez froid. Mais un sourire, d'une étonnante jeunesse, transfigure cet homme de soixante-deux ans qui préside aux destinées de cette industrie-clé qu'est la sidérurgie. Sa vocation, aussi bien, ne date pas d'hier.

Au mois d'août 1914, Jean Raty a vingt ans et vient d'achever au Lycée Saint-Louis la classe de Mathématiques Spéciales. Il fait ses premières armes dans l'infanterie, puis passe dans l'aviation. Il termine la guerre avec une blessure, trois citations, la Croix de Guerre et la Légion d'Honneur. Et c'est immédiatement après — âgé de vingt-cinq ans — qu'il aborde l'industrie lourde. Il va y consacrer toute sa carrière.

* *

A l'heure actuelle, Jean Raty est à la tête de trois sociétés, dont l'une n'est rien moins que Lorraine-Escout. Depuis 1940, il était en effet président de la Société des Acières de Longwy. Lorsque celle-ci, avec Senelle-Maubeuge et Escout-et-Meuse, donna naissance à Lorraine-Escout, il fut promu président de la nouvelle firme, devenue, comme chacun sait, l'un des quatre « Grands » de la sidérurgie, avec un chiffre d'affaires de l'ordre de 85 milliards et une production d'acier dépassant 1,5 million de tonnes. Lorraine-Escout, dont la particularité la plus caractéristique est sa concentration — son domaine s'étend en effet de l'extraction du minerai à la fabrication des tubes les plus élaborés — vient, dans les premières semaines de janvier, de « démarrer » à Sedan une usine qui produit des tuyaux pour pipe-lines de gros calibre destinés notamment au transport du gaz de Lacq.

Mais Lorraine-Escout, qui en est actuellement à sa quatrième année d'existence, n'est pas la seule affaire que Jean Raty anime depuis son origine. La Société Générale de Fonderie, qu'il a lui-même créée, en est une autre. Après la guerre de 1914-1918, son attention avait été attirée par les besoins que la construction et la reconstruction entraînaient dans le domaine de la fonte pour bâtiment. Ces besoins croissant d'année en année, Jean Raty fonde en 1929 la Société Générale de Fonderie dont l'objet est de combler la lacune existante, et qui absorbera successivement les Établissements Chappées, les Établissements Nanquette, la Société Jacob Delafon, la Société des Produits Céramiques et Réfractaires de Boulogne-sur-Mer, pour atteindre en 1956 un chiffre d'affaires de dix-sept milliards.

La S. G. F. est d'ailleurs elle-même une filiale de la Société des Hauts Fourneaux de Saulnes dont le directeur-gérant est Jean Raty. Voici maintenant près de trente-cinq ans qu'il travaille au sein de cette dernière. A Saulnes et à Hussigny, en Meurthe-et-Moselle, où sont groupés ses quatre hauts fourneaux, ses trois fours électriques et ses mines de fer, la Société des Hauts Fourneaux de Saulnes Jean Raty et C^{ie}, en commandite par actions, dispose d'un ensemble industriel qui lui permet d'être, à l'heure actuelle, le plus gros producteur de fonte brute en France, avec 340 000 t par an et 13 milliards de chiffre d'affaires.

* *

Il y a exactement un an — en avril 1956 — Jean Raty prenait la place de Pierre Ricard au fauteuil présidentiel de la rue de Madrid. La Chambre Syndicale de la Sidérurgie

coordonne une activité professionnelle que les chiffres décrivent d'une manière suffisamment éloquente — un effectif de 150 000 personnes, un chiffre d'affaires de 550 milliards, une production d'acier de 12,6 millions de tonnes sans la Sarre, — mais aussi une activité qui conditionne l'existence même de nombreuses autres industries.

De là son importance primordiale dans l'économie française, et son effort continu pour augmenter sa production et améliorer son rendement. Dans ce sens, Jean Raty a achevé de mettre en place les grandes lignes d'un programme d'investissements lancé par Pierre Ricard. Aux termes de ce programme, la sidérurgie doit approcher en 1960 une production de 17 millions de tonnes d'acier ; c'est-à-dire qu'ayant déjà augmenté sa capacité de production de 50 % par rapport à 1953, elle compte lui faire effectuer, au cours des quelques années qui viennent, un nouveau bond de 30 %. L'envers de la médaille, c'est le coût de l'opération : 350 milliards.

Parallèlement, l'effort se poursuit sur un autre plan, celui de la technique. Pour la formation des hommes, on connaît à cet égard l'action du Centre d'Études Supérieures de la Sidérurgie (CESSID) ; ainsi que pour les études scientifiques sur la fabrication de l'acier, celle de l'Institut de Recherche de la Sidérurgie (IRSID), unique en Europe, et dont le budget annuel se monte à 1 milliard.

C'est le rôle de Jean Raty de superviser aussi bien ces organismes particuliers que l'ensemble de la profession et tous les problèmes de matières premières, de transport, de fiscalité, de prix de revient qu'elle doit actuellement résoudre.

Président d'Honneur de la Chambre



(Suite de la page 33.)

Syndicale des Mines de Fer de France, membre du Comité Consultatif de la C. E. C. A., du Conseil d'Escompte de la Banque de France, président ou directeur de trois sociétés industrielles et d'une chambre syndicale, membre de plusieurs autres conseils d'administration, Jean Raty s'échappe en fin de semaine comme tout un chacun vers le silence et la verdure. Mais lui, au lieu d'aller tout bonnement au garage chercher Frégate ou Mercury pour foncer sur l'autoroute de l'Ouest, il va véritablement « prendre l'air » : à Trous-le-Noble, son Beechcraft, un monoplane quadriplace de 225 CV, l'attend au hangar. Il s'installe aux commandes et, pendant quelques heures, il n'y a plus de fer, de fonte, ni d'acier ; il n'y a plus que le plein ciel, la vitesse et le balancement des courants aériens. Les soucis quotidiens rapetissent avec les

maisons et les champs ; il les voit de haut, si même il les voit encore...

Destination ? Cannes ou Nice, si Jean Raty veut rendre visite à son mas de Provence. Mais ce peut être aussi bien Toulouse, Biarritz ou Saint-Malo. Avant la guerre, c'était Londres, Copenhague, Berlin ou Budapest, car il n'y avait alors ni formalités, ni impossibilités... A présent, Jean Raty se contente des 400 aérodromes français. Son temps libre, aussi bien, est plus que jamais limité. Il a dû déjà abandonner presque entièrement la natation et le tennis, ses sports préférés après l'aviation. S'il trouve encore le temps de relire ses auteurs favoris — Giraudoux, Jules Romains (celui des *Hommes de Bonne Volonté*), Proust, France, Balzac entre autres — ce n'est plus qu'à intervalles espacés.

Ce Lorrain taciturne sait qu'il faut

choisir et se tient à ses choix. A dix-huit ans, en 1912, il prend son brevet de pilote ; en 1917, vice-président de l'Aéro-Club de France, l'aviation reste pour lui le meilleur « moyen d'évasion ». A vingt-cinq ans — en 1919 — il commence à travailler, et c'est dans la sidérurgie ; à soixante-deux ans, il préside une profession tout entière, et c'est encore la sidérurgie. L'air et l'acier sont deux leitmotivs que l'on retrouve à toutes les étapes de sa vie.

Depuis les salles d'études du collège de Normandie jusqu'au bureau discret mais cosmé aux boiseries de citronnier et fauteuils tendus de bleu-roi de la rue de Madrid, les années ont passé. Mais, entre le jeune garçon et l'homme mûr, la ressemblance est frappante. Et sans doute cette continuité n'est-elle pas étrangère au succès de la carrière de Jean Raty.

Nous avons noté pour vous

NOUVELLE ENTREPRISE DE TUBES

■ La Société des Fonderies de Pont-à-Mousson, présidée par André Grandpierre, au capital de 3 milliards de francs, et qui fut constituée en 1946 pour reprendre l'actif industriel des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson, s'est depuis lors spécialisée dans la fabrication des tubes. De 1951 à 1955, les bénéfices nets de cette société sont passés de 405 millions à 524 millions. Cette firme a récemment passé un accord avec Sidélor et la Compagnie Française des Métaux, respectivement présidées par Robert Baboin et Georges Desbrière, en vue de la création prochaine d'une nouvelle entreprise de construction de tubes d'acier, créée afin de répondre aux besoins grandissants de l'industrie française du pétrole. L'usine, située à Déville, près de Ronen, a été apportée à la nouvelle société par la Compagnie des Métaux. Le capital, de 4 milliards de francs, sera réparti à raison de 60 % pour Pont-à-Mousson et Sidélor et de 40 % pour la Française des Métaux.

QUEST-AVIATION ET S. A. B. C. A.

■ Quest-Aviation a conclu avec la S. A. B. C. A. — Société Anonyme Belge de Constructions Aéronau-

tiques — un accord de coopération industrielle comportant la participation de cette dernière société à la fabrication de divers éléments entrant dans la fabrication en série du « SO 4 050 Vautour ».

Les deux firmes envisagent en outre la possibilité d'étendre cette collaboration, qui entre dans le cadre des efforts de coopération européenne auxquels elles participent au sein de l'Association Internationale des Constructeurs de Matériel Aéronautique. D'autre part, la construction de la série expérimentale du « Trident II » est activement poursuivie à l'usine de Courbevoie d'Quest-Aviation en même temps qu'est réalisée la mise au point du « Trident III ». Depuis plusieurs années, cette société se livre également à des études dans le domaine des engins télé-guidés. Chargée enfin de construire les hélicoptères lourds birotor « Vertol H 21 », elle a livré depuis cet été 19 appareils de ce type. Une nouvelle commande de 50 appareils vient d'être passée par l'armée française.

L'EXTENSION D'AIR INDIA

■ Air India vient de commander 3 Boeing 707 qui seront mis en service sur les long-courriers d'ici 1960, mettant ainsi Londres à 9 h

de Bombay à la vitesse croisière de 950 km-h. D'autre part, cette compagnie, qui couvrait, avec ses 8 Super-Constellation et 3 Constellation, l'Europe, le Moyen-Orient, l'Inde, l'Extrême-Orient et l'Afrique, a étendu son réseau à l'Australie. En outre, elle est sur le point d'ouvrir de nouvelles agences à Moscou, Stockholm et Varsovie, qui viendront s'ajouter à celles qu'elle possède, en plus des villes qu'elle dessert, en Allemagne, en Italie, en Egypte, en Afrique du Sud, en Indonésie et au Japon.

En intensifiant son service et en ouvrant de nouvelles escales, Air India International a augmenté le nombre de kilomètres parcourus de 33 % par rapport à l'année précédente. Elle a ainsi transporté, en 1956, plus de 62 000 passagers et 1 400 t de fret, réalisant 5 milliards 50 millions de francs de chiffre d'affaires. Rappelons à ce propos que l'importation en Europe d'huile de Santal — produit qui entre dans la composition des parfums — est une des spécialités de cette compagnie.

La Compagnie Air India, fondée par J. R. D. Tata en 1923, fut nationalisée en 1953¹.

1. — « L'Empire de J. R. D. Tata », *Entreprise*, n° 72 du 15 mars 1956.