

Hersent père et fils : Hildevert, Georges et Jean



Hildevert Hersent
Ingénieur Civil,
Officier de la Légion
d'honneur



Georges Hersent
Ingénieur des Arts
et Manufactures,
Officier de la Légion
d'honneur



Jean Hersent
Ingénieur des Arts
et Manufactures,
Officier de la Légion
d'honneur

Le prestige international dont jouissent les entreprises et entrepreneurs français ne date pas d'aujourd'hui. C'est le fruit d'une longue histoire remontant au milieu du XIX^e siècle que retrace Dominique Barjot, dans son ouvrage monumental "La Grande Entreprise Française de Travaux Publics"¹, paru récemment chez Economica (voir encadré page 55). Nous en avons tiré la matière de cet article, rappelant une des aventures les plus remarquables de l'entreprise de travaux publics française de la fin du XIX^e et de la première moitié du XX^e siècle, qui en compte pourtant beaucoup, celle de l'entreprise Hersent, avec son fondateur Hildevert Hersent et ses deux fils Jean et Georges tous les deux Centraliens, sans compter les collaborateurs remarquables de premier rang qu'ils surent regrouper autour d'eux, dont plusieurs Centraliens : Alexandre Barbet (1873), Eugène Hauserman (1891), Louis Benezech (1912).

Un *self-made man* à la française

Hildevert Hersent (1827-1903), issu de la paysannerie moyenne, fit ses classes chez un petit entrepreneur d'Évreux dès 1841. Il participa à la construction d'une écluse à peine âgé de 20 ans. En 1853, il dirige avec succès l'exécution du tunnel de Mortainville sur la ligne Paris-Rouen. En 1856, il entre chez Castor, qui avait été l'introducteur de la drague à vapeur dès 1842. Hildevert Hersent devient un grand spécialiste des travaux à l'air comprimé. Sa réussite, en particulier à l'occasion de la construction du pont de Khel où, pour la première fois, il expérimenta les caissons à air comprimé, conduit son patron en 1860 à l'associer à ses affaires. Hildevert Hersent se lance alors dans les travaux portuaires (Brest 1866).

Il accède à la dimension internationale avec les travaux de régularisation du Danube entre 1869 et 1875, travaux qui marquèrent une étape dans la mécanisation des grands travaux de génie civil. Devenu un ingénieur entrepreneur de réputation mondiale, il intègre un bureau d'études à la société que lui a laissée Castor, ce qui lui permet d'être consulté par des maîtres d'ouvrages du monde entier. Il s'implique dans la construction du canal de Panama, dont il se retire sans dommage grâce à sa perspicacité technique, et se consacre à des projets visionnaires comme un pont sur la Manche et l'aménagement de l'estuaire de la Rance au moyen d'une centrale marémotrice (déjà !). Il fut très proche du modèle d'entrepreneur décrit par J. Schumpeter. Très marqué par le catholicisme social, il était convaincu du progrès par le machinisme. Il

s'investit dans plusieurs organisations et fut président de la Société des Ingénieurs civils.

Tout à l'exportation et la première mondialisation

La société Hersent ne pouvait que s'intéresser au marché russe dans le dernier quart du XIX^e siècle et, après quelques déboires dans la construction de canaux, réussit dans la réalisation de ports, réussite qui fut le fait des fils d'Hildevert. Ces derniers, Jean né en 1862 et Georges né en 1865, sortirent diplômés de l'École Centrale respectivement en 1884 et 1886. Hildevert Hersent associa très rapidement ses fils à la direction de sa société, non sans avoir veillé soigneusement à leur éducation et à leur formation afin d'assurer la continuité de son œuvre. Ce fut dans le domaine portuaire que

¹ Cet ouvrage publié avec le concours du groupe Vinci et du groupe Eiffage, est issu d'une thèse d'État soutenue en 1989, considérablement revue et enrichie.

sa société obtint ses plus grands succès : Anvers (1877-1902), puis Bizerte (1890-1903) avec son fils Jean.

À la disparition de leur père en 1903, les deux frères se montrent à la hauteur de leur père tant au plan technique qu'entrepreneurial en bâtissant un groupe d'une dimension exceptionnelle. Une de leur plus grande réussite fut la construction du port de Rosario en Argentine dont ils obtiennent la concession (1903-1913) en association avec Schneider. Georges fut un des grands artisans du succès qui s'ensuivit. Dans ce lieu d'une très vive rivalité franco-anglaise, il effectua une remarquable démonstration du savoir-faire de la société, avec un chantier considérable très mécanisé dans une ville, véritable Manaus argentin. Le montant des travaux s'éleva à plus de 100 millions de francs. Cette opération entraîna la création de la société du port de Rosario (SPR), dont la fonction première fut d'exploiter et de gérer le port, qui devint un des piliers du groupe grâce à sa très grande rentabilité.

En 1913, la société Hersent n'était que la sixième société de travaux publics française, mais la plus profitable et celle qui, à 82 %, travaillait le plus à l'exportation.

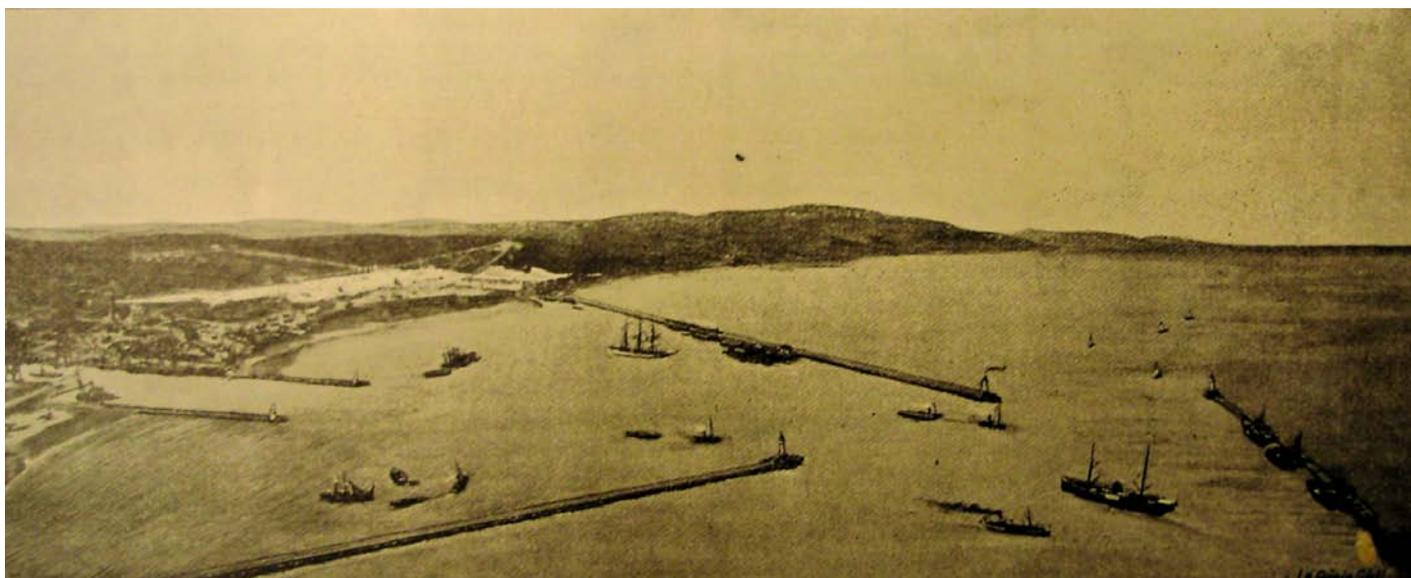
Toutefois, il faut noter que les dix premières sociétés françaises de travaux publics (qui existent toujours dans leur quasi-totalité) travaillaient à 63 % à l'export. Ce chiffre n'est que la traduction d'un phénomène global de mondialisation connaîtra un brutal arrêt en 1914. Il faudra attendre les années 1960 pour que le commerce extérieur de la France retrouve le même niveau.

La réussite d'Hildevert Hersent et de ses fils a tenu tout d'abord à son haut niveau de spécialisation qui a contribué à faire de leur groupe un leader mondial de la construction des ports ; spécialisation qui s'est exercée, ensuite, dans le cadre d'une diversification géographique bien conduite. Enfin, le troisième élément de cette réussite tient au choix d'une mécanisation poussée aux limites extrêmes des moyens de l'époque en vue d'obtenir la produc-

tivité maximale. Il ne faut pas, non plus, oublier la qualité et l'homogénéité des cadres dont Hildevert, puis ses deux fils, surent s'entourer ainsi que le puissant réseau de relations dans tous les milieux qui furent tissées depuis 1860.

Une adaptation réussie entre les deux guerres

Après la coupure de la première guerre mondiale, la maison Hersent, devenue société anonyme (SAH), retrouve sa vocation exportatrice qui, bien que se situant à un niveau inférieur à 1913, était de l'ordre de 75 %. Les travaux portuaires représentent alors presque 90 % de l'activité, traduisant le choix d'une très grande spécialisation. C'est l'Empire, et plus particulièrement l'Afrique du Nord, qui représente la part la plus grande, avec 30 à 40 %. Le port de Fédala au Maroc, œuvre plus particulièrement de Georges Hersent, est à mentionner parmi beaucoup d'autres. Pour le reste, la société se recentre sur l'Europe et le Moyen-Orient, l'Amérique du Sud perdant de son importance.



APERÇUS DES PROCÉDÉS ET MATÉRIELS DES TRAVAUX DU PIRÉE ET/OU DU VERDON



LES TRAVAUX DU PORT DE ROSARIO

Deux réalisations majeures, par l'importance du montant des travaux, les solutions techniques développées et les matériels mis en œuvre, marquent cette époque : les travaux du port du Pirée (1923-1932) et l'avant-port du Verdon (1928-1933).

Des tentatives de diversification sont également amorcées avec la recherche de travaux hydrauliques (barrages et canaux) en France, Égypte, Irak et Iran, et ce, avec des fortunes diverses. En 1939, la SAH est la seconde entreprise française de Travaux publics, derrière les Grands travaux de Marseille (GTM).

Autour de la SAH et avec la SPR devenue société financière, les deux frères ont constitué un puissant groupe avec toutes les sociétés satellites, créé autour ou en conséquence des travaux et concessions dans le monde entier.

Les deux frères travaillent étroitement ensemble pendant 40 ans, les grandes décisions relatives au groupe étant prises en commun,

après consultation des cadres techniques et administratifs. Ils étaient très complémentaires.

Jean était avant tout un ingénieur : auteur de plusieurs brevets, il assura la direction technique de la SAH tout en étant le président, de 1922 à 1940. Il assumait aussi des responsabilités de premier plan dans les sociétés coloniales du groupe.

Georges avait été orienté vers les activités commerciales par son père, car il était doué d'une très forte personnalité, bien que sensible aux aspects techniques de leurs activités. Parlant couramment anglais et espagnol, il fut un homme d'affaires influent. Avant la première guerre mondiale, il assura le suivi

de nombreux chantiers à l'étranger, séjournant plus de dix ans hors de France. Ses talents de négociateur l'imposèrent pour présider de nombreuses organisations patronales, professionnelles ou consultatives de l'État. Il fut président de la Société des Ingénieurs Civils et de l'Académie de Marine ; il fut également président de nombreuses sociétés financières ou d'exploitation des ports construits par la SAH. Esprit très ouvert sur les problèmes de son temps, il avait une foi inébranlable dans le progrès et accordait une extrême importance aux problèmes de l'éducation. Il s'impliqua particulièrement dans les problèmes d'aménagement de la région parisienne.

La seconde guerre mondiale marqua une rupture profonde.

Jean et Georges Hersent décédèrent en 1946 et 1950. Une nouvelle époque s'ouvrait au cours de laquelle la SAH n'arriva pas à trouver la stratégie adéquate. À près plus d'un siècle de présence, les actionnaires décidèrent de se retirer de l'activité des Travaux Publics et le nom de Hersent est maintenant associé à des activités offshore. |

Jean-Louis Bordes (58)

Secrétaire Général de Centrale Histoire

jean-louis.bordes@centraliens.net

Cet ouvrage publié avec le concours du groupe Vinci et du groupe Eiffage, est issu d'une thèse d'État soutenue en 1989, considérablement revue et enrichie.

