

# L'ATTERRISSAGE

N°33 – SEPTEMBRE 2011

**BULLETIN DE L'ACAM**  
**ASSOCIATION DES ANCIENS**  
**CADRES ET .....**  
**ASSIMILÉS DES SOCIÉTÉS**  
**MESSIER**

Si vous voulez : - **Ecrire au bureau** : [bureau@acam.asso.fr](mailto:bureau@acam.asso.fr)  
- **Consulter le site internet ACAM** : [www.acam.asso.fr](http://www.acam.asso.fr)

## LE MOT DU PRÉSIDENT

Juin 2011, c'est la panique à bord. Je veux parler pour les actifs SAFRAN qui, bien qu'ayant les pieds sur terre, doivent faire face au despotisme des « clientotouristes » qui se doivent de venir visiter le Salon du Bourget. Il faut savoir les recevoir et souvent les bichonner pendant leur séjour parisien. Car il y aura encore de nombreux contrats à signer. Durant la semaine du Salon, Airbus a vendu 840 avions, un record. Parmi les visiteurs il y a des notables et parfois des ministres, voire des chefs d'Etat. Vous avez pu remarquer, lors du journal télévisé du lundi 20, notre Président, Jean-Paul Herteman également Président du GIFAS, assis à la gauche de notre autre Président, Nicolas Sarkozy. Il lui commentait la présentation en vol du nouvel hélicoptère rapide « l'EC 175 » développé par Eurocopter et motorisé par TURBOMECA.

Toutes les nouveautés dans le domaine aéronautique se doivent de figurer à ce salon. Le stand SAFRAN en regorgeait : le LEAP-X, le nouveau moteur qui remplacera le CFM-56 et permet déjà à AIRBUS de montrer une maquette de son A320neo, les trains principaux du B787 et de l'A350, le frein tout électrique de Messier-Bugatti pour le B787, le moteur électrique de taxiage pour faire économiser du carburant aux avions sur le tarmac et les matériels d'identification et de détection de drogue ou d'explosifs de MORPHO, la filiale SAFRAN pour la sécurité des passagers.

Mais fini le temps où, pour vendre un avion, il suffisait de le faire passer sous l'Arc de Triomphe. Aujourd'hui, les avions sont tellement gros qu'ils ne peuvent même pas passer à côté d'un hangar sans l'accrocher. J'espère que vous avez été nombreux à fouler la pelouse du Bourget. Odette Lefebure s'était débattue pour obtenir des entrées gratuites qu'il suffisait de lui demander. Ceux qui sont venus ont pu constater que les BRIC, les pays émergents, étaient là et voulaient se réserver une part non négligeable du gâteau : le Brésil avec Embraer et ses jets régionaux dont il est leader, la Russie avec le Superjet 100 de Sukhoï, motorisé par SAFRAN, la Chine avec le COMAC C919, également motorisé avec le LEAP-X et l'Inde bientôt championne des matériels informatiques. Notre Société est donc présente sur les nouveaux marchés, auprès des nouveaux acteurs, ce qui lui laisse présager un avenir florissant.

Déjà en 2010, malgré la crise et le prix très élevé du baril de pétrole, le chiffre d'affaires avait augmenté de 3 % et le résultat net de 29 %, ce qui a permis de distribuer un dividende de 0,50 €, en progression de 32 %. Les ventes devraient encore croître cette année de 5 %, entraînant une augmentation du résultat opérationnel de 20 %, grâce aux 55 000 personnes qui œuvrent pour SAFRAN, dont environ 35 000 (64 %) travaillent en France. Lors de la dernière assemblée générale, Safran est devenue une société à Conseil d'Administration, abandonnant la structure de Directoire et Conseil de Surveillance. Cela doit permettre à notre Président une plus grande liberté de manœuvre. Il a en outre modifié l'organisation de la société en la décloisonnant (voir le détail du nouvel organigramme). Les directions verticales (propulsion, équipements, défense, sécurité) ont fait place à des structures horizontales (opérations industrielles et commerciales, affaires économiques, financières et des risques, enfin transformation, progrès et R&D) de manière à renforcer l'innovation.

Nous, les anciens, pouvons donc faire confiance aux jeunes et partir sereins en vacances, nos retraites seront, sinon payées, du moins engrangées. Alors très bonnes vacances à tous, prenez du repos afin que l'on vous revoie encore plus nombreux pour nos sorties ... de rentrées.

**Roger LAFONTA** (*voir nota page 6*)

## Organisation de SAFRAN.

L'assemblée générale de SAFRAN du 21 avril 2011 a adopté une structure de gouvernement d'entreprise à conseil d'administration. En conséquence elle met fin aux fonctions de membres du conseil de surveillance, des censeurs et des membres du directoire.

Elle décide de nommer administrateur, Messieurs et Mesdames :

- Jean-Paul HERTEMAN pour une durée de 4 ans,
- Francis MER pour une durée de 2 ans,
- Giovanni BISIGNANI pour une durée de 6 ans,
- Jean-Lou CHAMEAU pour une durée de 4 ans,
- Odile DESFORGES pour une durée de 6 ans,
- Jean-Marc FORNERI pour une durée de 2 ans,
- Xavier LAGARDE pour une durée de 6 ans,
- Michel LUCAS pour une durée de 2 ans,
- Elisabeth LULIN pour une durée de 6 ans,
- 4 administrateurs seront nommés par l'Etat pour une durée de 2 ans,
- Christian HALARY pour une durée de 5 ans, sur proposition des salariés actionnaires de SAFRAN
- Marc AUBRY pour une durée de 5 ans, sur proposition des salariés actionnaires de SAFRAN.

L'assemblée générale nomme Madame Caroline GREGOIRE-SAINTE MARIE en qualité de censeur, pour une durée de 4 ans.

Puis, le conseil d'administration ainsi constitué a nommé :

- Jean-Paul HERTEMAN Président Directeur Général,
- Francis MER Vice-Président.

Il a également nommé, dans une structure horizontale, 3 Directeurs Généraux Délégués :

- Marc VENTRE, Directeur des Opérations industrielles et commerciales,
- Ross McINNES, Directeur des Affaires économiques et financières et des Risques,
- Dominique-Jean CHERTIER, Secrétaire Général (Affaires Sociales et Humaines, Juridiques, Institutionnelles, Communication et Audit).

Puis le Président HERTEMAN a nommé 4 Directeurs Généraux Adjoins :

- Yves LECLERE, pour la Transformation (démarche de progrès, direction centrale R&D, Innovation)
- Philippe PETITCOLIN pour la Défense et Sécurité,
- Bruno COTTE à l'International.
- Jean-Pierre COJAN pour la Stratégie.

La fusion des 3 sociétés : Messier-Bugatti, Messier-Dowty et Messier-Services a été effective le 2 mai 2011 et a donné naissance à Messier-Bugatti-Dowty, dont le PDG est Alain SAURET et le Directeur général adjoint Philippe BOUCTOT.

Sont également nommés :

- Pierre FABRE, PDG de Snecma
- Olivier ANDRIES, PDG de Turboméca,
- Eric d'ARCIMOLES et Pascal SENECHAL, chargés de mission auprès du Président HERTEMAN.
- Jean-Luc BERARD Directeur des Relations Humaines, rattaché à Dominique-Jean CHERTIER, avec sous ses ordres : Gilbert FONT (Université Safran), Francis BAENY (Affaires Sociales) et Benoît GOSSET (Encadrement).
- Jean-Paul EBANGA a été nommé Président de CFMI.

Félicitations à notre ancien Président, Yves LECLERE, qui a toujours mené sa carrière en tête :

en tête chez ERAM, en tête aux achats chez Messier, en tête chez Messier-Bugatti, en tête à la Direction des Equipements de SAFRAN, en tête aujourd'hui chez SAFRAN puisqu'il est là pour assurer l'avenir, innover, faire progresser les techniques et tirer l'entreprise afin qu'elle reste n° 1 dans bien des domaines.

**Roger LAFONTA**

p.2

## Site internet de l'ACAM ([www.acam.asso.fr](http://www.acam.asso.fr))

Le site a, depuis le dernier bulletin l'Atterrissage, continué à être mis à jour régulièrement

- suivi des péripéties concernant la réforme des retraites complémentaires au jour le jour
- actualités aéronautiques en général et Safran en particulier
- créations de pages pour chacune des sorties organisées par l'ACAM
- mise à jour des pages histoire de Messier
- diffusion des différents comptes rendus de réunion
- création d'une page sur les musées aéronautiques ainsi que d'une autre sur les meetings et salons 2011
- création de pages d'aides à la navigation sur le site

La plupart des mises à jour ont donné lieu à l'envoi de courriels aux membres ainsi qu'à la mise à jour du flux RSS ACAM ([www.acam.asso.fr/acam.xml](http://www.acam.asso.fr/acam.xml)) et du Blog ACAM ([acam01.blogspot.com](http://acam01.blogspot.com)).

Ces nombreuses mises à jour ont permis une amélioration du référencement du site ce qui a entraîné une augmentation des visites.

La moyenne qui était de 700 visites par jour en 2010 devrait être de l'ordre de 1400 à 1500 visites en 2011, elle a été de 3000 en mars, beaucoup d'internautes faisant des recherches au sujet des pensions de retraite.

Les visites réalisées par des membres ACAM sont tombées sous les 1%, la grande majorité des visites provenant de visiteurs extérieurs via des moteurs de recherche, d'autres venant de sites sur lesquels des liens vers le site ACAM ont été placés.

**J.C. Osché**

---

### LE BOURGET 2011



Le stand Safran et les produits Messier-Bugatti-Dowty sur le plateau central

# LE BOURGET 2011

(suite)



Le Solar Impulse



Eurocopter –X3 – hélicoptère rapide



Superjet 100 de Sukhoï

Airbus et Boeing ont marqué ce salon par l'importance des commandes annoncées : près de 800 avions pour Airbus, de la famille A320neo ou classiques, et quelques (pas assez) A330, A350 et A380.

Boeing n'a pas l'habitude de communiquer ses commandes lors des salons internationaux, cependant il a essayé de concurrencer son alter ego européen en annonçant quelques engagements de commandes : une centaine de 737 et surtout des commandes pour les 777 et 747 qui ont fait sensation. Boeing a réussi sa communication sur ses nouveaux appareils, 747-8i, 747-8F, 777-200LR, 787 et 737NG qui sont restés exposés pendant toutes les journées professionnelles.

Le bilan est positif pour Airbus, même si ses gros porteurs stagnent. L'A350 a déjà 2 ans de retard, car Airbus souhaite optimiser son offre, au risque éventuel de retarder les prises de commandes et au pire un changement de fournisseur en allant chez Boeing qui aura son 787-9 et un 777 mis au goût du jour.

---

## Carnet gris

Nous avons appris avec tristesse le décès de M. **Jacques BENICHO** survenu le 20/08/2011 dans sa 90<sup>ème</sup> année. Jacques BENICHO a été Secrétaire Général en 1964 de la société MESSIER, puis Directeur Général, et PDG à la suite de René LUCIEN, jusqu'en 1982, date à laquelle il a été nommé PDG de la SNECMA jusqu'en 1987.

Vous trouverez un résumé de sa brillante carrière sur le site ACAM.

## Retraites complémentaires

La réforme des retraites complémentaires met essentiellement les cadres à contribution, qu'ils soient ou non déjà retraités.

Les principaux changements apportés par le texte du 18 mars 2011 :

L'âge de la retraite dans les régimes complémentaires passe progressivement de 65 à 67 ans. Il reste possible, avec une décote, de prendre une retraite « anticipée ». L'accord AGFF étant renouvelé jusqu'au 31 décembre 2018, les assurés nés avant 1957 peuvent percevoir leurs pensions ARRCO et AGIRC sans minoration dès que le taux plein est atteint dans le régime de base, comme cela était déjà le cas. Pour les départs au-delà de 2018 un nouvel accord sera nécessaire.

Contrairement aux années précédentes les revalorisations des pensions ARRCO et AGIRC ne suivent pas en 2011 les prévisions d'inflation 2011 majorées ou diminuées des écarts entre prévu et réalisé de l'année précédente, il manque 0,4% pour l'ARRCO et 2,1% pour l'AGIRC, et il n'est même pas certain que les partenaires sociaux prennent en compte en 2012 l'écart entre le prévu de 1,5% et le réalisé 2011 (les revalorisations de l'accord du 18 mars ont été calculées antérieurement à la diffusion de la nouvelle prévisions d'inflation 2011 de 1,8%).

Le rendement des pensions ARRCO et AGIRC sera stabilisé jusqu'en 2015.

Ceci est une réelle avancée, les rendements ne cessant de baisser depuis de nombreuses années (passant à l'AGIRC de 10,21% en 1993 à 6,7% en 2010 soit -34%) ce qui se traduisait par un appauvrissement des retraités.

Mais :

- les mesures permettant de stabiliser ce rendement ne seront appliquées que jusqu'en 2015
- la convergence des 2 régimes se fait au détriment des cadres (alignement du rendement AGIRC sur celui de l'ARRCO qui était plus faible ce qui correspond à une baisse du rendement AGIRC de 1,76% en 2011.
- le salaire de référence (prix d'achat du point qui était indexé sur les salaires), et la valeur du point (qui était jusqu'en 2010 indexée sur les prix - pas en 2011), seront de 2012 à 2015, fixés en fonction de l'évolution du salaire moyen AGIRC-ARRCO moins 1,5 point sans pouvoir être inférieur à l'évolution moyenne des prix hors tabac, ce qui ne devrait rien changer pour le pouvoir d'achat des retraités, les salaires évoluant en moyenne 1,5 point au dessus des prix.

De nouvelles règles de majoration pour les familles nombreuses.

Comme pour les rendements l'objectif des partenaires sociaux était de rapprocher les règles ARRCO et AGIRC, mais cela se fait au détriment des cadres :

- A partir du 1er janvier 2012, les parents de 3 enfants et plus bénéficieront d'une majoration de 10% du montant de leurs retraites complémentaires, que ce soit à l'AGIRC ou à l'ARRCO. Or jusqu'à présent les cadres recevaient 8% pour 3 enfants et 4% en plus pour chaque enfant supplémentaire. De surcroît ce montant est limité à 1 000 euros dans chacun des deux régimes et le texte du 18 mars ne prévoit pas de revaloriser ce plafond en fonction de l'inflation.

La mensualisation des pensions pour tous à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au plus tard, contraire à la loi du 9 novembre 2010 <sup>(1)</sup>, qui fera perdre 0,75% (taux du livret A/3) sur les pensions (placées actuellement puisque celles ci sont payées par trimestre d'avance).

Les règles concernant les pensions de réversion restent inchangées pour le moment mais leur révision doit être étudiée par un groupe de travail (alignement ARRCO - AGIRC par le bas et réversion proportionnelle à la durée de mariage).

Concrètement, pour 2011, les revalorisations au 1<sup>er</sup> juillet avec effet au 1<sup>er</sup> avril sont les suivantes :

ARRCO : 2,11%, calculé de la même façon que les années précédentes mais sans prendre en compte la révision de la prévision d'inflation 2011 du 29 mars (1,8% au lieu des 1,5% ayant servi de base au calcul).

AGIRC : 0,41%, calculé de façon à rendre le rendement AGIRC identique à celui de l'ARRCO plus faible.

Plus de détails sur la réforme, texte intégral et explication des pourcentages de revalorisation sur le site internet de l'ACAM

<sup>(1)</sup> Article 10 de la loi du 9 novembre 2010 :

« A compter du 1er janvier 2013, tout assuré pensionné d'un régime de retraite de base ou complémentaire versant des prestations par trimestre à échoir peut demander à percevoir sa pension selon une périodicité mensuelle. Cette option ne peut lui être refusée. Une fois exercée, l'option est irrévocable. L'assuré est informé de cette possibilité dans des conditions définies par décret. »

**Roger PAPAY nous a adressé ce document :**

C'est avec beaucoup de retard, mais c'est avant qu'il ne soit trop tard que je voudrais par cette présente expliquer le rôle important et méconnu de la société MESSIER et sa participation aux essais en vol des avions prototypes et premiers de série au cours de la période 1955 à 1975.

En effet, à cette époque, MESSIER ne possédait pas de simulateurs ; les différentes phases du premier vol suivaient un programme « Avionneur » soutenues par les Autorités de certification :  
point fixe, roulage, taxiage, saut de puce, décollage, atterrissage, freinage.

MESSIER qui équipait la majorité des prototypes en France et quelques uns à l'étranger, en atterrisseurs, vérins, roues, freins, circuits hydrauliques, assistait impérativement à ces programmes d'essais en vol, pour évaluer les performances de son matériel, et réagir si besoin aux aléas éventuels dans l'immédiat de fonctionnement et affiner les réglages.

Il m'est difficile de parler de cette période 1955-1975 sans associer mon nom à ces essais en vol, car à cette époque MESSIER manquait d'ingénieurs spécialistes, aussi bien en hydraulique qu'en structures atterrisseurs, roues et freins.

Venant du CEAT après 10 ans d'expérience en essais atterrisseurs, roues, freins, hydraulique, et étant responsable du Département Essais et Mise au Point, j'étais tout désigné pour suivre ces essais.

A cette période, Monsieur René LUCIEN, le Directeur Technique et Commercial, suivait journallement avec grand intérêt le déroulement de ces essais en vol qui étaient réalisés au début à Brétigny, puis à Istres, Toulouse Blagnac, Bordeaux Mérignac et sur porte-avions Clemenceau.

L'équipage du Breguet 941, parti de Toulouse pour une « tournée » aux USA, était composé du pilote Bernard WITT, de Gérard JOYEUSE ingénieur navigant, de Paul JAILLAR et de moi-même, pour une mission de plusieurs semaines.

N'ayant pas tenu de « livre de bord » sur toutes les missions accomplies, je n'en citerai que quelques-unes :  
- Falcon 20G tout terrain : certification en France et en Australie pendant plusieurs semaines, pilote M. SUISSE, ingénieur navigant M. LEMAIRE ;  
- Etendard IV « air » et « navalisé » sur porte-avions Clemenceau pendant plusieurs missions.

Mes premiers essais en vol ont débuté avec Jacqueline AURIOL à Brétigny sur MD-450 puis en majorité à Istres avec Serge DASSAULT comme Directeur des Essais en Vol, puis avec toute la série des avions équipés par MESSIER au cours de cette période 1955-1975, dont :  
Mirage III et IV, SMB-2, Trident, Fiat G-91Y, Fouga Magister, Alpha-Jet, Griffon, Leduc ....et bien d'autres.

Plus tard le suivi des essais en vol a été assuré par des ingénieurs « de Marque » spécialisés par Avionneur.

Ce document que je vous adresse n'a qu'un seul but, remettre à sa juste valeur le rôle important de la société MESSIER, au suivi et développement des matériels en ESSAIS en VOL.

Août 2011 – Roger PAPAY

p.6

***Nota : Ce numéro prévu initialement en Juillet, est diffusé seulement en septembre pour des raisons matérielles, vous voudrez bien nous excuser de ce retard – Merci -***