

# L'ATTERRISSAGE

N°29 – SEPTEMBRE 2009

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

Nul doute qu'Alphonse Daudet et Georges Bizet, en écrivant le drame de l'Arlésienne, cette femme de mauvaise vie, ignoraient que leur œuvre allait devenir si célèbre, et cela par un côté des plus inattendu : l'absence de l'héroïne, celle qu'on n'a jamais vue et qu'on ne verra jamais. Cela aura tout de même permis de donner à Bizet la possibilité d'écrire l'une des plus belles pages musicales du 19<sup>ème</sup> siècle. Quant à moi, j'aime à me réveiller au son de sa farandole. C'est toute la Provence, dans sa beauté et sa gaîté, qui chante et qui danse.

Paraît-il que deux peintres célèbres, Vincent Van Gogh et Paul Gauguin, ont réellement vu l'Arlésienne, puisqu'ils l'ont même peinte lorsqu'ils étaient à Arles en 1888. C'était la tenancière du Café de la Gare. Et vous pouvez admirer ces deux peintures d'une belle provençale dans une atmosphère sublimement ensoleillée, au Metropolitan Museum of Art à New York.

Mais si vous n'allez pas à New York, vous ne verrez jamais l'Arlésienne. Pas plus, qu'arrivé mi-juin, on avait vu la nouvelle mutuelle SAFRAN se mettre en place. Heureusement que certains membres du bureau ACAM, Alain RENAUD, Elvire GARCIA, Jean-Claude OSCHÉ, Michel GLÉMAREC avaient recueilli un certain nombre d'informations sur cette mutuelle et vous en avaient présenté les grandes lignes sur notre site ACAM. Enfin, dans les derniers jours de juin, vous avez dû recevoir votre dossier. Pas de panique, vous avez un an pour vous décider, mais vous pouviez aussi y adhérer dès le premier juillet de cette année.

Je ne cherche pas à vous influencer mais je voudrais vous dire simplement ce que j'ai retenu. Au fur et à mesure des réunions entre madame CASTERA, la DRH SAFRAN, et les syndicats, de nombreuses améliorations ont été apportées au projet initial, tant sur le montant des remboursements que sur celui des cotisations. Le résultat n'est sans doute pas parfait mais il est honnête. Et vous n'aurez pas de mauvaises surprises. En particulier, le montant de la cotisation sera le même, que vous ayez 60 ou 110 ans, que vous soyez malade ou bien-portant. Un comité, dans lequel figureront des retraités, fera chaque année un bilan pour déterminer les modifications rendues nécessaires, tant sur le plan des remboursements que sur celui des cotisations, car la mutuelle ne peut faire ni pertes ni bénéfices.

Sauf à être déjà membre d'une mutuelle en dehors du groupe SAFRAN, vous ne devez pas rester dans votre mutuelle actuelle, même si aujourd'hui elle vous paraît plus avantageuse. Elle est condamnée à terme parce qu'il n'y aura pas de sang neuf, tous les actifs étant systématiquement versés dans la mutuelle SAFRAN. Donc les effectifs des anciennes mutuelles baisseront alors que les frais de gestion seront constants et que l'âge ne contribuera pas à faire diminuer les prises en charge.

Si vous souhaitez des éclaircissements sur certains points, l'ACAM organisera une réunion d'information sur le sujet au retour des vacances. Ecrivez-nous pour cela ou, plus simplement, envoyez un mail avec vos principales questions.

**Roger LAFONTA**

## **LE LABORATOIRE DE GUSTAVE EIFFEL À AUTEUIL**

C'est en 1912 que Gustave Eiffel transféra sa soufflerie aérodynamique dans un bâtiment situé au 67 rue Boileau, dans le seizième arrondissement de Paris, près de la Porte d'Auteuil. Devenu le « Laboratoire Aérodynamique Eiffel », celui-ci, classé Monument Historique, est rattaché au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB).

A plus de soixante-dix ans, Eiffel débute ses recherches sur son ennemi de toujours : « le vent ». En 1903, il réalise un appareil de chute qu'il utilise à partir du second étage de sa Tour, pour déterminer la résistance de l'air. L'aéronautique en étant à ses débuts, Eiffel veut montrer qu'on peut simuler, en parfaite concordance, le déplacement d'un aéronef dans un air en première approximation immobile, avec une maquette fixe dans un air qui serait soufflé. En 1909, il construit alors sa première soufflerie au Champ de Mars, aux pieds de la Tour. Il compare les résultats d'essais réalisés grâce à sa soufflerie avec ceux obtenus à partir de son appareil de chute. Cette confrontation est concluante.

Eiffel décide alors de mettre gratuitement sa soufflerie à la disposition des pionniers de la conquête de l'air que sont : FARMAN, BLERIOT, VOISIN, BREGUET, à la seule condition que ceux-ci publient les résultats de leurs essais. Les expérimentations qui y seront pratiquées vont permettre de faire rapidement évoluer les matériels de l'aéronautique naissante. On améliorera ainsi le profil des ailes. On perfectionnera les hélices. Eiffel publiera lui-même ses premiers résultats dans son livre : « *La résistance de l'air et l'aviation : expériences effectuées au Laboratoire du Champ de Mars.* »

En 1912, Eiffel, afin de réaliser les améliorations qu'il juge nécessaires pour sa soufflerie, la transférera dans son bâtiment de la rue Boileau. On méconnaît souvent la passion de ce grand ingénieur sur la fin de sa vie dans les domaines de la météorologie et de l'aéronautique. Mais c'est sur son modèle que seront construites, un peu plus tard, la grande soufflerie de Chalais-Meudon ainsi que la soufflerie S1 de l'ONERA à Modane.

Le laboratoire d'Auteuil est encore utilisé pour des essais sur la résistance au vent de maquettes automobiles et de bâtiments. Une balance de mesure avec un torseur aérodynamique ont été construits à cet effet. Une petite équipe sur place réalise les maquettes de génie civil nécessaires pour les tests. Au début il s'agissait de maquettes en bois, véritables chefs d'oeuvre d'ébénisterie ; aujourd'hui la fibre de verre et la mousse ont remplacé le bois. On effectue également des recherches sur la dispersion des polluants.

Ce laboratoire sert également de musée où l'on peut admirer le premier système de commande de la soufflerie d'Eiffel ainsi que son appareil de chute et divers projets qu'il avait conçus. Un livre de Martin PETER : « *Eiffel, la bataille du vent* », retrace l'histoire de ce lieu au cours des vingt dernières années de la vie de ce grand ingénieur et un film de Jean TENSI : « *Des cathédrales pour le vent* », situe cette première soufflerie dans la perspective historique de la création des grandes souffleries en France.

**Roger LAFONTA**

Page 2

# IL Y A 100 ANS ... LA TRAVERSÉE DE LA MANCHE

L'année 1909 fut particulièrement faste pour l'aviation naissante de ce début de XX<sup>ème</sup> siècle.

Tout d'abord ce fut le 2 Janvier l'exposition au Grand Palais de la Locomotion aérienne, puis le 23 Mai l'inauguration du premier aérodrome au monde, devant 30 000 parisiens, de Port-Aviation, sur la commune de Viry-Châtillon, et se poursuivit par la Grande Semaine d'Aviation de Champagne en Août, avec de nombreuses épreuves.

Le mois de Juillet fut exceptionnel. Le quotidien anglais « Daily Mail » offrit un prix de 25 000 F au premier aviateur qui réussirait la traversée de la Manche. Objectif particulièrement difficile car les aéronefs de l'époque étaient très sensibles au vent, et la Manche rarement calme, pluie, vent, brume ou brouillard, pour ce parcours de 33 kilomètres au dessus de l'eau à l'endroit le plus étroit, entre le promontoire du Cap Gris Nez près de Calais et les falaises de Douvres.

Deux candidats français étaient en lice, Hubert Latham sur son monoplan Antoinette IV, qui était persuadé de gagner et Louis Blériot avec son dernier né le Blériot XI, doté du moteur Anzani de 25 chevaux, rustique mais très sûr, fiable dirait-on aujourd'hui, avait déjà effectué le 13 Juillet un vol de 45 kilomètres en 56 minutes.

Après une longue attente en ce début d'été, le brouillard s'étant dissipé ce 19 juillet, Hubert Latham estima le moment venu de tenter l'aventure. Léon Levavasseur, qui avait conçu l'Antoinette IV et son moteur, l'accompagnait et s'embarqua à bord du contre-torpilleur suiveur et donna le signal de l'envol, en agitant un drapeau, tandis qu'une salve annonçait que le navire était prêt pour l'escorte. Latham mit plein gaz et s'envola de Sangatte, cap sur l'Angleterre. Au bout d'une douzaine de kilomètres, le moteur, point faible de l'appareil, lâcha, l'hélice ralentit et l'avion après une descente d'environ 300 mètres amerrit sur le ventre. Hubert Latham allongea les jambes par dessus bord, alluma paisiblement une cigarette et attendit les secours. En arrivant à Calais, il déclara « *Je n'ai pas été heureux cette fois-ci, mais la Manche sera vaincue demain, je recommencerai et je réussirai* ».



**L'« Antoinette IV » repêché par le Torpilleur « Harpon »      Latham avec sa sœur et son beau frère**

Louis Blériot était à bout de ressources, toute sa fortune et la dot de sa femme avaient été dépensées pour ses prototypes et ses essais. Il déclarait « *Il me faut continuer parce que, comme le joueur, il faut que je me rattrape. Je dois voler.* » Son avion était bien plus petit que celui de Latham, mais ce n'était pas un désavantage, il comptait sur son moteur pour aller au bout. Il avait effectué de nombreux essais d'« endurance » afin de parcourir la distance requise. Il avait reconnu le terrain grâce à un journaliste du « Matin », Charles Fontaine, qui lui avait trouvé une aire d'atterrissage possible, à coté du château de Douvres, dans une cuvette herbeuse, marquée d'une croix sur une carte postale. Le samedi 24 juillet, le temps était maussade, le vent balayait les côtes françaises, et faisait moutonner la mer. Le vent cependant se mit à faiblir, et à 2 heures du matin, le temps était clair et calme. La tentative fut décidée, son ami et collaborateur M. Le Blanc le réveilla à 2h30. Blériot se leva de méchante humeur. « *J'avoue que je n'étais nullement disposé à partir, et j'aurais été heureux d'entendre dire que le vent soufflait si fort, qu'aucune tentative n'était possible.* » reconnut-il plus tard. Il conduisit néanmoins sa femme à bord du contre-torpilleur « Escopette » et en arrivant aux Baraques, il retrouva toute son énergie. Le règlement de l'épreuve interdisait le décollage avant le lever du soleil. A 4h10 Blériot fit un court vol d'essai vers Sangatte, le moteur Anzani pétaradait, mais tournait régulièrement. Sur la plage des Baraques, un drapeau signala le lever du soleil : Blériot pouvait décoller.

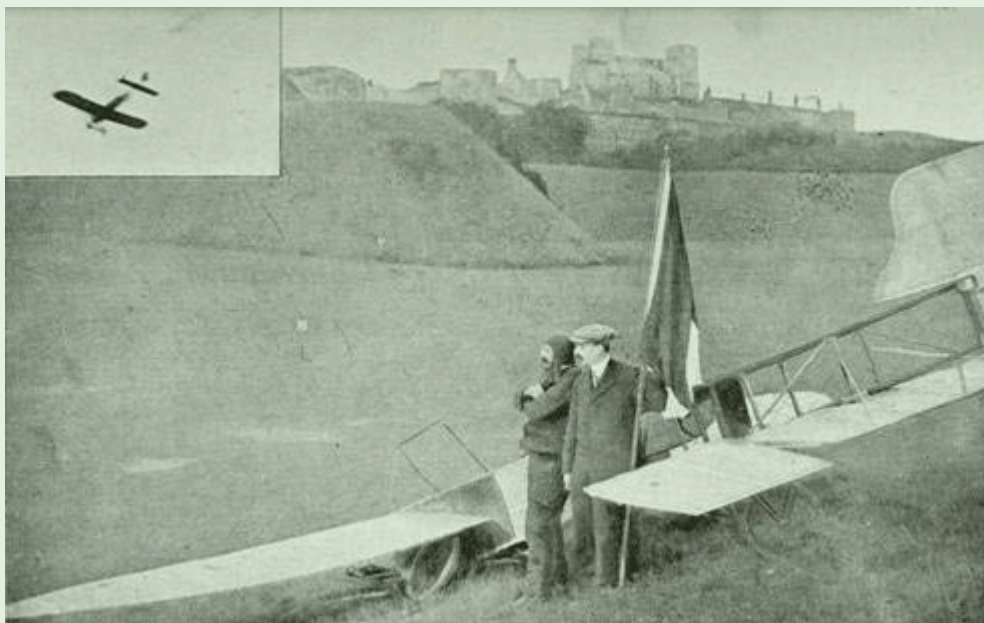


**Blériot debout sur son « Blériot XI » - La Poste célèbre le centenaire avec ce timbre le 25/07/2009**

Il est 4h35 en ce dimanche 25 juillet 1909, les assistants lâchent l'appareil, Blériot décolle, il met plein gaz pour franchir les fils télégraphiques au bout du champ, puis dépasse l'Escopette. « *Je vais tranquillement, sans aucune émotion, sans aucune impression réelle* » déclara t-il plus tard. « *L'absence de tout vent me permet de ne faire agir aucune commande de gouvernail ou de gauchissement, si je pouvais bloquer ces commandes, je pourrais mettre les deux mains dans les poches.* ». Pendant une dizaine de minutes, il reste seul, sans guide, ne voyant aucun point à l'horizon, ne percevant aucun bateau. Il est heureux d'apercevoir enfin une ligne grise qui grossit à vue d'œil. Il se dirige aussitôt vers cette falaise, mais le vent et la brume l'obligent à lutter contre ces éléments. « *Je ne vois pas Douvres, ah Diable ! où suis-je donc ?* ». Blériot s'est déporté au nord, vers Deal, et a manqué Douvres. Mais la chance lui sourit, il voit sous l'eau, nageant en long chapelet, des sous-marins accompagnés de deux destroyers, se dirigeant vers Cowes pour la visite du Tsar, il pense à juste titre que Douvres est à gauche et longe les hautes falaises vers le sud. Soudain, au bord d'une infractuosit , aperçoit le château de Douvres et un homme qui agite un drapeau tricolore en criant « *Bravo ! Bravo !* ». Il se précipite aussitôt vers le terrain, mais un coup de vent le rabat vers le sol, et sous le choc, brise le « *châssis* » (le train d'atterrissage), et l'hélice est endommagée, mais tant pis « *j'ai travers  la Manche* ». Charles Fontaine se précipite vers le pilote, l'embrasse sur les deux joues et l'enveloppe dans le drapeau français. Il est 5h13.



**L'arrivée à Douvres devant le château sur le terrain en pente**



**Dans l'encart : la seule photo du « *Matin* » prise pendant la traversée de la Manche**

Un douanier britannique, pour respecter le règlement, rédige un constat d'arrivée : « *M. Louis Blériot, conducteur d'un navire appelé monoplan, n'est atteint d'aucune maladie contagieuse, et il peut continuer son voyage* ».

« *L'Angleterre n'est plus une  le* » titre le quotidien « *l'Observer* ».

Le lendemain à Paris une foule énorme lui fait un accueil triomphal. Cet  v nement marque dans les esprits le moment où l'avion devient vraiment utile et utilisable comme moyen de transport.

Blériot est fait Chevalier de la Légion d'Honneur, son « *avionnerie* » au bord de la faillite est sauvée par une commande de 100 Blériot par l'Armée, des monuments sont érigés   Douvres, Cambrai, aux Baraques, ce hameau qui en août 1936 sera rebaptisé « *Blériot-Plage* ».

## Le SALON DU BOURGET 2009

Encore un centenaire, le Salon International de l'Industrie Aéronautique et Spatiale malgré la crise financière et économique mondiale a fait bonne figure. Certes il n'y avait pas beaucoup d'avions nouveaux, mis à part le biréacteur de transport régional Superjet 100 de la société russe Sukhoi, mais les vieux « coucous » ont pris cette année leur revanche. On a pu ainsi voir deux « Rafale », l'un de Dassault bien sûr, qui a encore fait une démonstration éloquentes de ses performances en vol, mais aussi le Caudron « C-460 Rafale », avion de course conçu en 1934 pour participer à la coupe « Deutsch de la Meurthe ». Par suite d'ennuis de relevage sur le train « Charlestop » d'origine, il ne participe pas, mais il gagne la course l'année suivante en 1935 avec le train escamotable Messier monté en remplacement. A voir ses lignes épurées, on se doute que pour l'époque, il était taillé pour la vitesse pure.



Une « réplique » du Caudron C-460 « Rafale » exposée en bonne place sur le statique



Le « Rafale B » biplace Dassault en service dans l'Armée de l'Air

Nous avons aussi pu voir les démonstrations en vol du Blériot XI, et de l'Airbus A380, qui montre ainsi l'importance de l'évolution technologique de l'aéronautique depuis 100 ans.

La Patrouille de France nous a gratifié d'une belle prestation pour son retour au Bourget, courte pour respecter le « timing » des démonstrations en vol, mais toujours aussi impressionnante et appréciée des spectateurs, grands et petits.

Plus d'informations sur la page historique de sorties du site ACAM :

[http://www.acam.asso.fr/voyages/hist\\_v\\_bourget\\_2009.php](http://www.acam.asso.fr/voyages/hist_v_bourget_2009.php)

\*\*\*\*\*

## QUI SOMMES-NOUS DONC ?

*Les jeunes ne nous en voudront pas si , avec un brin de nostalgie, nous, qui sommes nés « avant-guerre » nous remémorons (rabâchons diront certains) nos souvenirs d'enfance, d'adolescence, de force de l'âge, d'âge mûr, ... Aussi, est-il temps de vous faire part de nos réflexions sur le cours de la vie et l'évolution de la science et des mœurs au cours du XXème siècle.*

### **NOUS SOMMES DES SURVIVANTS, DES RESCAPÉS.**

Nous sommes nés avant la télévision, avant la pénicilline, avant le produits surgelés, les photocopies, le plastique, les verres de contact, la vidéo et le magnétoscope, avant la pilule.

Nous étions là avant les radars, le permis à points, les cartes de crédit, la bombe atomique, le rayon laser, le stylo à bille, avant le lave-vaisselle, et les lessiveuses suffisaient à laver le linge sale, voire à remplacer les coffres-forts. Nous sommes venus au monde avant le micro-ondes, le congélateur, et les premiers réfrigérateurs mis en service n'étaient pas utilisés comme succursale de chambre froide de la morgue pour nourrissons. C'était avant les couvertures chauffantes, la climatisation, avant les chemises sans repassage, avant que l'homme ne marche sur la lune..! .

Nous datons de l'ère des HLM. Un SDF était un rupin « sans difficultés financières » et nous n'avions jamais aperçu de campeurs sur le quai de Valmy, au bord du canal Saint-Martin à Paris. Nous n'avions jamais entendu parler de la modulation de fréquence, de transistor, de cœur artificiel, de machine à écrire électrique. Depuis les "Mignons" d'Henri III et les "Flibustiers du cinéma" nous ne pouvions imaginer de jeunes gens portant une boucle d'oreille. Pour nous, un ordinateur était quelqu'un qui conférait un ordre ecclésiastique, une puce était un parasite et une souris était la nourriture du chat. Les paraboles se trouvaient dans la Bible, pas sur les toits. Un site était un point de vue panoramique, un CD-Rom nous aurait fait penser à une boisson jamaïcaine, un joint empêchait un robinet de goutter, l'herbe était pour les vaches et une cassette servait à ranger les bijoux.

Un téléphone cellulaire était installé dans un pénitencier. Le rock, était une matière géologique, un gai était quelqu'un qui faisait rire, et "Made in Taiwan" était de l'exotisme.

Mais nous étions sans doute de bonne race, robuste et vivace, quand on songe à tous les changements qui ont bouleversé le monde et à tous les ajustements que nous avons su négocier.

Pas étonnant que nous nous sentions parfois sûrs de nous et fiers d'avoir su sauter le fossé entre nous et la génération d'aujourd'hui.

Grâce à Dieu, nous sommes toujours là.

Nous sommes, après tout, un bon cru !

André DUBRESSON  
Ingénieur Général de  
l'Armement  
(section aéronautique)  
Ancien Directeur Qualité de  
SAFRAN

## Une journée à la Comédie Française, le 14/3 ou le 25/04/2009

Compte tenu du nombre de membres désirant s'inscrire et du fait que le nombre de places par visite était limité, deux sorties ont été organisées : l'une le 14 mars avec la pièce de théâtre « Fantasio », l'autre le 25 avril avec la pièce de théâtre « La Grande Magie ».

Les deux sorties ont été organisées ainsi :

- Visite de la Comédie Française, avec un conférencier qui nous a retracé son histoire, partie publique et administrative, galeries privées, foyers, ornés de nombreuses œuvres d'art et de souvenirs.
- Repas au restaurant « Ragueneau », situé à 100 m du théâtre.
- Représentation de la pièce de théâtre « Fantasio », ou de « La Grande Magie », suivant le jour, jouée par les comédiens de la troupe de la Comédie Française.

Plus d'informations sur la page historique de sorties du site ACAM :  
[http://www.acam.asso.fr/voyages/hist\\_v\\_comedie\\_francaise.php](http://www.acam.asso.fr/voyages/hist_v_comedie_francaise.php)

\*\*\*\*\*

### In Memoriam.

2009 restera comme une année très triste pour l'ACAM qui a perdu beaucoup trop d'amis.

D'abord **Pierre DAL SOGLIO**, qui nous a quitté en janvier. Il avait fait pratiquement toute sa carrière chez MESSIER-BUGATTI. Je l'avais surtout connu comme Directeur de l'Après-Vente, dans une période délicate, où déjà la crise du milieu aéronautique avait conduit les industriels à réduire les coûts et à rogner sur toutes les dépenses. Le magasin des pièces détachées de Rungis était vide et Pierre se débattait pour racheter une pièce, dont le besoin était urgent, à une compagnie aérienne dont il savait qu'elle en possédait une, ou faisait démonter un train pour la récupérer. C'était un homme droit, parfait technicien et de bonne compagnie. Puis il est devenu l'excellent bâtisseur que l'on sait en supervisant, avec une grande efficacité, l'édification du siège de Vélizy. Cette construction n'a pas vieilli et fait toujours honneur aux sociétés MESSIER. Fort de sa réussite, il est alors parti exercer ses talents dans le groupe SNECMA pour la construction du bâtiment d'après-vente. A la retraite il est devenu Président de l'ACAM et a voulu apporter un lien plus consistant dans notre association en créant ce bulletin « l'Atterrissage ». La maladie ne lui a pas permis de présider suffisamment longtemps l'ACAM mais, dès qu'il le pouvait, il venait toujours au bureau pour nous donner de bons conseils.

Puis nous avons perdu **Roger DELAUNAY**, début août, adhérent depuis la création de l'ACAM en 1985, qui ayant des difficultés pour se déplacer, venait toujours à nos repas de fin d'année. J'en garde, comme tous ses amis de l'ACAM, le souvenir d'un ami toujours affable et d'une grande gentillesse.

Encore au mois d'août, **Roger CARON** nous a quitté. Le cœur, qu'il avait pourtant sur la main, a cessé brutalement son service. Nous étions presque jumeaux, portions le même prénom, avons pris notre retraite le même jour, et fréquentions les mêmes lieux de vacances : Arcachon et l'Oise (Compiègne n'est pas loin de Béthisy-Saint-Martin). Il a exercé longtemps les fonctions de trésorier de l'ACAM, il en avait toutes les qualités : droiture, méticulosité et rigueur. Toujours très avenant, il était prêt à aider les autres. Nous avons perdu un ami sincère.

Dernière minute : Juste avant la diffusion de ce bulletin, Nathalie Creuzillet nous informe que son père, **Daniel CREUZILLET** vient de décéder. L'ACAM lui transmet bien entendu ses sincères condoléances. Encore un ami de longue date qui va nous manquer.

Roger LAFONTA

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

Le site internet est régulièrement mis à jour et des courriels (environ 60 par an) ainsi qu'une lettre d'information annuelle sont envoyés aux membres qui ont communiqué leur adresse email.

Ci dessous la lettre d'information du 21 juillet dernier :

Cette lettre fait le point sur l'évolution du site internet ACAM depuis le 21 mai 2008, date de la précédente lettre.

Création des pages Historique des Visites et Voyages : Repas/Croisière sur la Seine (le 23/9/2008), Repas de fin d'année au restaurant "Les salons du Relais" gare de l'Est, Comédie Française (les 14/3 et 25/04/2009), Salon du Bourget 2009 (le 19, 20 ou 21 juin 2009), Voyage à Prague (sortie prévue en septembre).

Mise en place d'une Enquête Sortie permanente auprès des membres, les résultats sont visibles sur le site.

Cette enquête étant permanente, ceux qui n'ont pas encore répondu peuvent encore le faire, ceux qui ont déjà répondu peuvent revoir leurs réponses et éventuellement les modifier.

Mises à jour de la page Chronologie des trains d'atterrissages et de l'aviation 2007-2008, création de la page 2009-2010, mise à jour de la page Histoire de l'aviation, création d'une page Bugatti-Philatélie.

Nouvelles vidéos Flashs sur les actualités aéronautiques.

Celles ci sont depuis 1 an annotées de commentaires (survoler le titre de la vidéo lue avec le curseur de la souris) et peuvent être vues en plein écran (cliquer sur la petite flèche de la barre de commande du lecteur, barre qui apparaît lorsqu'on survole la fenêtre vidéo avec le curseur de la souris).

De nouveaux albums photos : voir la page Photos.

Plusieurs mises à jour de la page Retraite au fur et à mesure des annonces concernant les pensions et de la page Mutuelle Safran au fur et à mesure des informations qui nous étaient communiquées.

67 nouveaux Mini-Flash-Info (n° 214 à 280), la plupart ayant donné lieu à l'envoi de courriels aux membres.

Mise à jour du plan du site, de la page Flash-info et installation du Bulletin l'Atterrissage n° 28 en décembre 2008, ainsi que divers mises à jour mineures.

Ce jour 21 juillet 2009 le nombre total de visites du site est de 256 886 depuis sa création en janvier 2006.

Le nombre de visites moyen est actuellement d'environ 300 visites par jour.

50% viennent de Google et 4% d'autres moteurs de recherches.

2% des visiteurs sont des membres ACAM identifiés.

Il est rappelé que l'identification des membres est automatique après une première connexion si le navigateur du membre accepte le cookie ACAM, voir page Aide du site de l'ACAM.

Jean-Claude OSCHÉ



