

# L'ATTERISSAGE

N°27 – Juin 2008

BULLETIN DE L'  
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 : <http://www.acam.asso.fr>

## Editorial du Président

Chaque jour on nous annonce un nouveau record du prix du baril de pétrole : 130, puis 140 \$...

Certains le voient déjà à 200 \$ ! S'il y en a encore, car dans 50 ans, au train où vont les choses, on ne trouvera plus une goutte de pétrole, nous dit-on. La Terre aura été asséchée.

Tout le monde s'enflamme pour savoir si le « pic pétrolier mondial » est atteint. C'est l'instant où la production mondiale, arrivée à son maximum, ne saurait que décroître à l'avenir. Nous avons effectivement prospecté une grande partie de la planète et les découvertes de nouveaux gisements conséquents deviennent rares. De plus il faut quelques millénaires pour que les sédiments se transforment en pétrole. Certains experts nous disent que ce pic a été franchi en 2006, car la production mondiale de pétrole a décliné de 200 000 barils/jour par rapport à 2005. D'autres pensent que ce pic pourrait être atteint en 2010, voire 2030. Ouf ! je n'ai pas trop de soucis à me faire.

Cet assèchement est dû au comportement forcément irresponsable des chinois et des indiens qui se mettent à acheter trop d'automobiles, aidés en cela par Renault qui veut leur produire une voiture à 2000 \$ (il n'y a plus assez d'éléphants en Inde pour promener sa petite famille). D'ici à ce que Carlos Ghosn soit accusé d'être l'ennemi public n°1 de l'humanité, il n'y a qu'un pas !

On recommence donc à creuser dans le sud-ouest de la France, puis dans la région parisienne. Que penser de mon ranch normand ? Il y a toujours eu beaucoup de forêts dans cette région et j'avais appris que le pétrole provenait de la décomposition de cette biomasse. J'ai peut-être une chance.

Mais s'il n'y a plus de pétrole, on a des idées, et la Science progresse au quotidien. La voiture électrique c'est pour demain. Carlos Ghosn l'a promis. La voiture oui..., mais de camion de 35 tonnes ? On aura peut-être moins d'embouteillages sur les routes.

On ne manque pas de grands projets pour remplacer le pétrole. Il y a une quarantaine d'années, au moment où l'on posait le pied sur la Lune, un chercheur avait, sur la base de calculs très sérieux, démontré que si l'on plaçait des feuilles d'étain ou d'aluminium bien orientées sur notre satellite, qui nous présente toujours la même face, on augmenterait considérablement la réflexion des rayons du soleil vers la Terre et l'on pourrait se dispenser de l'éclairage nocturne des villes et des campagnes jusque vers 2h00 du matin, et cela pour toute l'Europe et l'Afrique du Nord. Il suffisait de recouvrir la Lune d'une surface égale à la France (environ 500 000 km<sup>2</sup>) de feuilles réfléchissantes qui n'auraient pas besoin d'un renforcement particulier puisqu'il n'y a ni atmosphère (donc pas de vent) ni d'humidité sur la Lune. Il y a là une économie possible de plusieurs milliards de kWh, donc de pétrole.

On voit par ailleurs le développement tous azimuts des éoliennes. Les usines marémotrices vont également se multiplier. On va même créer des usines basées sur les courants marins, sans compter tous les sites hydrauliques possibles encore inexploités en Afrique et en Amérique du Sud. Le nucléaire va trouver ses lettres de noblesse. Les panneaux solaires vont fleurir sur toutes les constructions nouvelles et la géothermie va chauffer nos piscines.

Mais il n'y a pas de petits profits. Tout est bon pour produire de l'électricité. Les vélos d'appartement seront reliés au four électrique, et dans les réceptions mondaines on ne s'étonnera pas d'entendre « encore 10 km et nous passons à table ». A Hongkong, le *California Fitness Club* a trouvé un procédé pour relier les tapis de course, utilisés par ses adhérents, au circuit d'éclairage de ses salles de musculation et recycler ainsi toute l'énergie autrefois perdue.

A Londres, le cabinet d'architecte *Facility* a imaginé le projet « Pacesetters ». Partant du fait qu'un piéton produit 6 à 8 watts à chaque pas, il a conçu un escalier intégrant un système hydraulique et piézoélectrique capable de transformer les vibrations en lumière. Et de conclure que si l'on récupérait, ne serait-ce que 30 à 50% de l'énergie émise par les 34 000 personnes qui traversent la gare de Victoria aux heures de pointe, on ferait briller 6 500 ampoules basse consommation pour éclairer suffisamment la gare. Plus simplement, à Stockholm, on envisage de récupérer la chaleur humaine des 250 000 passagers quotidiens de la gare centrale, pour chauffer un nouvel immeuble voisin.

A Rotterdam, Pays-Bas, le 1<sup>er</sup> night-club « vert » proposera à partir du 4 septembre prochain, une piste de danse montée sur ressorts, capable de faire briller une grande partie des spots lumineux de la piste. Il reviendra au Disk Jockey le soin de faire swinguer les danseurs au bon rythme « Allez, chauffe Marcel ! ».

Vous voyez bien qu'avec des idées, on pourra se passer du pétrole ! Et ce sera bon pour la planète car on rejettera moins de CO<sub>2</sub>.

## AH LES VACHES !

Le « plancher des vaches » est bien connu ainsi que l'expression proverbiale « avoir l'air d'une vache qui regarde passer un train ». L'aéronautique s'est également référée à ce quadrupède pour désigner un atterrissage forcé en rase campagne : « aller aux vaches », qui doivent être plutôt surprises de voir passer un train ... Messier !

Dans la courte période de jeunesse où j'ai eu le bonheur de pratiquer le pilotage, j'ai eu l'occasion d'aller trois fois « aux vaches », atterrissages qui fort heureusement se sont tous terminés sans casse.

Mon premier atterrissage forcé eu lieu à proximité du terrain de Guyancourt sur un Piper-Cub, dont le carburateur manifestait par temps froid une tendance marquée au givrage. Cet avion comportait une tirette qu'il fallait actionner systématiquement avant de réduire les gaz. J'étais bien conscient de ce problème car au cours d'un vol précédent, particulièrement givrant, j'avais du dégivrer pendant tout le vol. Des ralentissements du moteur, sans que je touche à la manette des gaz, m'avaient même donné quelques sueurs froides.

Pas de panique, un œil sur le badin (compteur de vitesse) pour éviter le décrochage et l'autre pour évaluer où allait se terminer mon vol plané et éviter les obstacles. Une ligne électrique dans mon champ de vision. J'étais encore assez haut pour l'éviter. Finalement j'allais arriver dans une prairie contiguë au terrain d'atterrissage, où paissait un troupeau bien placide... de vaches. Le sol s'approchait mais aussi la clôture de la prairie que je me voyais déjà percuter en fin de course.

Une petite secousse au toucher du sol et l'avion s'arrêta très court, bien avant la clôture ! Pas de casse, tout semblait normal, le trafic aérien continuait au dessus de ma tête ; il me fallait signaler ma présence. En 1955, il n'y avait pas de téléphones portables, mais la solidarité entre pilotes n'était pas un vain mot. Un hélicoptère militaire qui entraînait des élèves pilotes vint se poser à côté de l'avion et après constatation que tout était normal alla prévenir l'aéroclub, situé à moins de 2 kilomètres à vol d'oiseau.

Un quart d'heure après arrivait mon moniteur, Louka, avec deux camarades, apprentis pilotes comme moi. Louka était un vétéran de l'aéronautique, haut en couleur, ancien pilote de chasse du tsar. Après avoir constaté que le givre finissait de fondre, on fit tourner l'hélice à la main et le moteur ne demandant qu'à repartir, Louka décolla de la prairie pour se poser de l'autre côté de la clôture. C'est en repartant que nous avons découvert que la prairie était partagée en deux par une clôture électrique dont le fil était cassé. Je n'avais absolument pas vu cet obstacle mais le hasard qui l'avait placé sur ma trajectoire avait permis de réaliser un freinage d'appontage, qui avait assuré la sécurité de l'avion et de son pilote, qui fonçaient droit sur la clôture.

Mes deux autres atterrissages en rase campagne eurent lieu en planeur, dans l'épreuve des cinquante kilomètres, épreuves qui furent ratées. Pour la première, en Provence, le début du parcours se déroula sans problème, mais la météo se gâta et dans l'impossibilité de reprendre de l'altitude, il a fallu choisir un site pour se poser. J'étais au-dessus de reliefs, bordés par un ravin profond, et j'avais surestimé mon altitude au dessus du sol. Le seul replat accessible était coupé en son milieu par une ligne électrique (basse tension). Donc sans hésitation, passage au-dessus de la ligne électrique, à une hauteur correcte, puis virage de 180° pour venir toucher le sol sous la ligne électrique. Et comme le replat était très court, avant de glisser dans la pente, « cheval de bois » (180° à plat sur le sol). Quand le mécanicien est venu récupérer le planeur, il m'a dit : « Je n'avais encore jamais vu des traces de patin devant le nez d'un planeur ! ».

Ce même jour un camarade échoua, comme moi dans cette épreuve. Et je l'évoque car lors de mon troisième atterrissage forcé, le même jour que moi, il a réussi son parcours de 50 km. C'était en région parisienne, où nous avions peu pratiqué le vol à voile. Muni d'une carte, en bon géomètre, mais ignorant des conditions aérologiques, j'ai choisi un parcours en ligne droite. Et en arrivant devant une grande forêt je me suis retrouvé en dehors des zones d'ascendance. Je n'avais plus qu'à choisir une grande prairie pour atterrir, ce qui est incomparablement plus facile qu'en Provence, où en langage de vélivoles, la région était « mal pavée ».

**Jean GAUMET**

# Congrès PART'AGES (UFRrg – FNAR) du 14 Mai 2008 à Longeville sur Mer (Vendée)

**UFRrg** → Union Nationale des Retraités du Régime Général – environ 100 000 adhérents.  
**FNAR** → Fédération Nationale des Associations de Retraités – environ 200 000 adhérents.

Ces deux fédérations se sont rapprochées pour créer **PART'AGES** afin de mutualiser les coûts.  
De plus elles sont adhérentes à la **CFR** - Confédération Française des Retraités – environ 1 500 000 adhérents.  
Cependant pour conserver les acquis de représentativité, les deux fédérations veulent conserver les postes qui leur sont dédiés à la CFR et dans les CODERPA.

**A retenir : PART'AGES n'est pas une Confédération.**

Le portail Internet de PART'AGES est en cours d'élaboration, les associations seront prévenues lors de sa mise en service.

## **1 - CONGRES PART'AGES**

L'objectif de ce Congrès est d'examiner avec les Présidents d'Associations, ou leurs représentants, les divers points d'actualité et les travaux réalisés en commun depuis le Congrès d'Evian de Mai 2007.

Le 1er point abordé est celui de la représentativité de la CFR

Les réformes entreprises par les Pouvoirs Publics en 2007 et 2008 sont au cœur du débat. La CFR demande de participer pleinement à ces travaux, auxquels elle n'est associée que partiellement et surtout sans pouvoir de décision ou de participation réelle aux réformes mises en place. La CFR est seulement consultée, et en dehors des réunions « Pouvoirs publics/Syndicats ».

L'UFRrg et la FNAR au sein de la CFR sont favorables aux 41 années de cotisation, assorties de paramètres importants :

- Emploi des seniors renforcé, avec par exemple obligation de continuer de verser les charges par l'entreprise, pour un senior jusqu'à la 60<sup>ème</sup> année,
- Modification de l'âge de départ de 60 à 62 ans, en prenant en compte bien sûr l'âge de début de carrière,
- Prise en compte de la vraie pénibilité,
- Revalorisation significative des pensions, actuellement en dessous du seuil de pauvreté.

*NB : Une anomalie est à souligner :*

- L'achat des points AGIRC-ARCCO, est indexé sur les salaires,
- La valeur du point de retraite est indexée sur l'évolution des coûts,  
Ce qui n'est pas nécessairement logique.

*Enfin subsiste toujours l'écart des 6 mois de salaire de référence pour le Public et 25 ans pour le Privé.*

Deux députés participent au congrès :

- J.L. Preel : Député de la Vendée (majorité) chargé à l'Assemblée Nationale des problèmes des Retraites et des Personnes âgées
- D. Raimbourg : Député de Nantes (PS).

J.L. Preel :

S'emploie à faire un catalogue des travaux en cours à l'Assemblée Nationale sur les Retraites.

Rappelle les options concernant la création d'Agences régionales, la réforme hospitalière, la santé et les retraites, points importants pour les retraités.

Les dépenses de santé et les retraites vont être dans une impasse si rien n'est fait, et cela dès 2012.

Il n'est pas favorable aux franchises médicales.

Pour les retraites il est favorable aux 41 ans de cotisation, mais peu favorable au transfert de fonds UNEDIC, ces fonds ne sont pas disponibles avant plusieurs années (remboursement de la dette UNEDIC à faire)

D. Raimbourg :

Précise qu'il est dans l'opposition, donc s'oppose mais ajoute qu'il a beaucoup de points communs avec J.L. Preel.

Une série de questions a été abordée, les réponses étaient dans les exposés des deux députés, des précisions sont alors apportées. Mais dans l'ensemble, il n'y a pas de grands désaccords entre eux.

J.M. L'Homen Président de la Fédération « Retraite Sportive », nous présente sa fédération qui souhaite se rapprocher de PART'AGES. Elle représente 52 000 adhérents.

Le Congrès terminé, le lendemain 15 mai, les deux Fédérations procèdent à leurs Assemblées Générales annuelles séparément.

Page 3

## **2 – ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE de l'UFRrg (AGO)**

Le quorum est atteint, 33 présents soit 25% des 133 associations.

2.1 – Rapport d'activité : L'UFRrg détaille son rapport d'activité et sa participation aux travaux de PART'AGES comme développés pendant le Congrès.

2.2 – Finances :

- Contrôleur, Le Rapport ne fait apparaître aucun élément notable,
- Courrier des retraités : financement indispensable,
- Cotisations → uniformisation UFR/FNAR : la FNAR doit se mettre au niveau de l'UFR soit 3€ en 2009, en 2010 la cotisation va être portée à 3,15 € par adhérent pour les deux Fédérations.



« Nous partîmes 17, mais par un prompt renfort nous nous vîmes 14 en arrivant au port »

Le matin à 8 heures précises, Porte d'Orléans, nous embarquons à bord du car, pour 1h45 de trajet. Ville située en bord de Loire, à la croisée des canaux (canal de Briare et canal latéral à la Loire) : Pont-Canal, gares d'eau, écluses, maisons d'éclusiers, demeure des Seigneurs du Canal, port de plaisance, de commerce. Cité des Émaux, en tout 14 ponts et 7 écluses, Briare nous accueille sous la pluie.

Documents en main nous prenons contact avec la première visite que nous allons effectuer à bord du petit train touristique, lequel nous conduit pour un circuit très sinueux, du Pont-Canal, par divers « petits ponts », vers la Loire, que nous longeons. Ainsi apparaissent le Pont-Canal vu de « dessous », des bateaux typiques de la pêche en Loire et la manufacture d'émaux.

Un petit pont, nommé le Rialto, situé près du port de plaisance se veut rappeler le célèbre pont de Venise et divers endroits pittoresques ou cachés de la ville, que notre guide nous commente sous forme de moult « petites histoires » locales qui illustrent la vie des habitants.

De retour à notre point de départ, nous embarquons sur un bateau pour une croisière de 3h30 sur les différents canaux. Installés, à table, nous empruntons le **Pont-Canal**.

L'idée de construire un pont soutenant le canal pour la traversée du fleuve, remonte à presque deux siècles. Auparavant les bateaux qui circulent sur les canaux doivent traverser la Loire pour accéder au canal latéral à la Loire. Le moyen utilisé pour traverser consiste à tirer les bateaux au travers du fleuve, ce qui rend cette possibilité inopérante en période de pluies (hiver) ou de sécheresse (été). Dès 1838 cette idée se développe mais se heurte aux connaissances techniques de l'époque. Ce n'est qu'à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle que le projet prend forme et aboutit en 1896.

Le Pont-Canal a été conçu par Gustave Eiffel, pour les piliers et la Société Daydé et Pillé de Creil pour le « tablier » métallique. Il appartient au canal latéral à la Loire (et non au canal de Briare) ; il est établi sur quatorze piles, construites sur des caissons profonds de 5 à 8 mètres. Sur ces piles est posée une poutre métallique unique qui supporte une cuvette en U qui contient plus de 13 000 tonnes d'eau (2,2 m de profondeur). La largeur du pont, chemins de halages compris, est de 11,5 m ; sa longueur de 662,69m.

Très élégant avec ses pilastres ornés et ses 72 lampadaires de style fin XIX<sup>ème</sup>.

Au début des années 1980, quelques 800 bateaux commerciaux empruntaient encore le canal chaque année ; l'activité touristique, par contre, était pratiquement inexistante. Aujourd'hui, la tendance est très largement inversée. En effet, la navigation de plaisance est de plus en plus importante. Le tourisme nautique offre une qualité de loisirs indéniables avec le grand avantage de découvrir une région sous un autre angle, à un rythme paisible et reposant.

Nous effectuons la traversée du Pont-Canal aller et retour, puis nous continuons notre croisière par les canaux ; nous passons trois écluses, en « descente », autrement dit le sas est vidé pour accéder à la suite du canal en aval. Nous traversons différentes parties de Briare et ses environs. Ainsi nous reconnaissons les petits ponts que nous avons empruntés le matin avec le train touristique.

Nous revenons au port en empruntant les mêmes écluses en « remontée », là nous attendons que le sas se remplisse pour que le bateau retrouve le niveau du canal en amont.

Au retour nous allons au **Musée des Émaux**, autre curiosité de Briare.

Jean-Félix BAPTEROSSES fut, dans la 2<sup>ème</sup> moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce que l'on appelle aujourd'hui un "capitaine" d'industrie. Né le 2 septembre 1813 à Bièvres, près de Paris, il manifesta très jeune d'étonnantes qualités inventives dans le domaine de la mécanique ainsi qu'en témoignent les brevets qu'il a déposés entre 1837 et 1843.

En 1843, il se rend en voyage d'étude en Angleterre et découvre la fabrication des boutons, à l'unité. De retour en France il a l'idée de créer une machine qui fabrique 500 boutons à la fois, il dépose un brevet qui ruine ses concurrents. Il achète la manufacture de Briare pour parvenir à la production journalière de 1,4 million de boutons, ce qui emploie 1 500 ouvriers. Il crée alors une cité ouvrière avec habitations, école, hôpital etc...

Dès la fin de la première guerre mondiale, la mosaïque va devenir un matériau de plus en plus prisé par les architectes et les entrepreneurs. Le succès est tel qu'en 1960 Briare produit 60% du marché français de la céramique. Le nouveau produit "Émaux de Briare" est un élément de céramique d'émail vitrifié et teinté dans la masse qui donne une qualité supérieure aux autres revêtements.

Ce succès des Émaux de Briare et la reconversion progressive de l'entreprise vers ce nouveau produit ne suffirent pas à éviter alors, malgré le caractère prestigieux de la fabrication, un net déclin de l'entreprise. En 1954, la "Grande maison" doit licencier et en 1962, la Sté F. BAPTEROSSES et Cie, jusqu'alors transmise par voie héréditaire, est cédée par la famille au groupe "Sté Générale de Fonderie".

Les années 80 marquent, pour Briare, une période de réduction d'activité, l'effectif passant de 1000 personnes à moins de 100.

Aujourd'hui, les **Émaux de Briare** entament une véritable renaissance. Alliant respect de la tradition dans le processus de fabrication et modernité des nouvelles collections, ses dirigeants actuels ont entrepris de refaire de l'entreprise un fleuron de l'industrie céramique française, qui offre un choix considérable de produits aux nombreuses attentes du public.

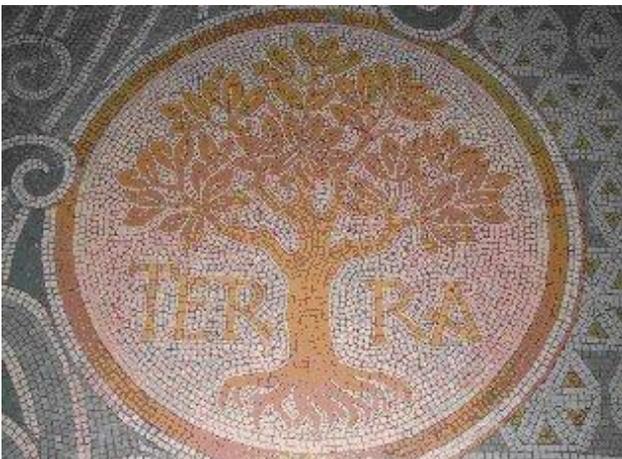
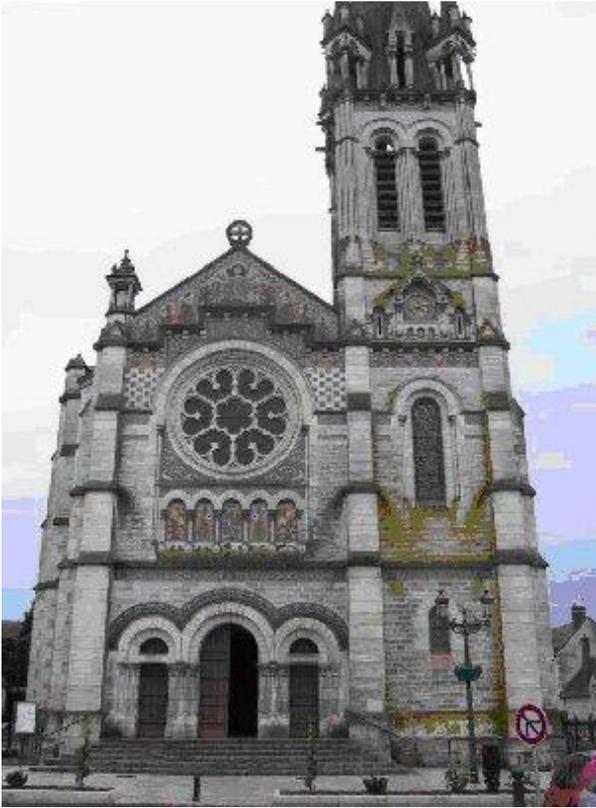
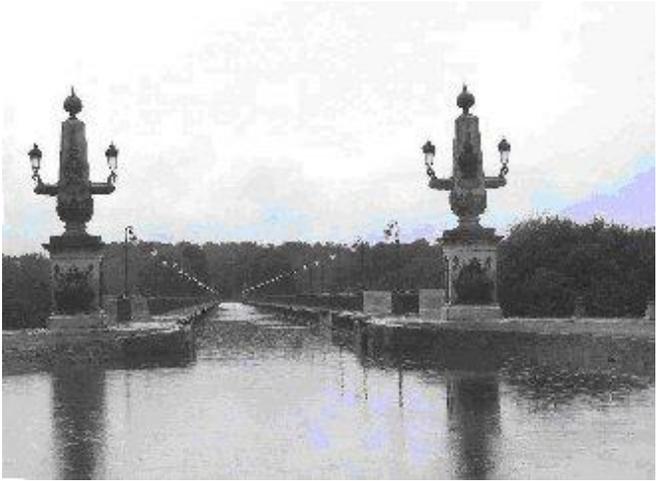
Productions actuelles de l'usine des Émaux de Briare :

d'une part, les ÉMAILLES déclinés sous différents formats : Harmonies 25x25 mm. Et vous pourrez découvrir également différentes formes telles qu'hexagonale ou écaille. Progressions 25, 50, 75, 100 mm,

d'autre part, les PLEINES MASSES : Mazurka 25x25mm. Variations et Pastilles (pièces rondes) de 18 mm de diamètre. Ces types de produits s'utilisent aussi bien à l'intérieur comme à l'extérieur pour de nombreux lieux privés et publics comme les bâtiments administratifs, les édifices religieux, les bateaux de croisière, les aéroports, les hôtels, les gares, les piscines...

Pour terminer notre promenade, nous faisons une visite à l'église qui est décorée de nombreuses fresques en émaux de Briare.

Cette journée, pluvieuse, s'achève et nous rentrons sur Paris vers 18h00.



## **Déjeuner-débat « A400M »**

**avec Jean-Marc COSSEZ**

Le mardi 18 Mars 2008, avant l'Assemblée Générale de l'ACAM, un déjeuner-débat sur l'avion de transport militaire A400M s'est tenu au restaurant de l'hôtel IBIS de la Cour Roland.

Organisé par notre Président Roger Lafonta et animé par Jean-Marc Cossez, Directeur du programme A400M chez Messier-Dowty, il a réuni une vingtaine de retraités qui ont pu ainsi revivre la phase passionnante « Conception-Réalisation-Essais » des premiers équipements pour un avion.

Il faut noter de suite que, pour la première fois, Airbus a décidé de sous-traiter l'ensemble du système d'atterrissage en externalisant l'intégration qu'il avait toujours assumée sur les autres programmes.

Messier-Dowty a donc la responsabilité totale du train d'atterrissage (conception, intégration, essais, support logistique) en source unique. Pour l'aider dans ses différentes tâches, Messier-Dowty a choisi des partenaires spécialisés dans divers domaines, en particulier Messier-Bugatti pour les systèmes (relevage-descente atterrisseurs et trappes, baraquage, orientation).

Messier-Bugatti a par ailleurs été choisi, également en source unique, pour les roues et freins.

Le site Messier-Dowty de Gloucester est responsable de l'atterrisseur avant et celui de Vélizy des atterrisseurs principaux et des systèmes. Des équipes réunissant tous les intervenants concernés (Programme, Bureau d'études, Production, Qualité, Achats, Support logistique) des différentes sociétés impliquées ont été constituées et travaillent en « plateau » à Gloucester et à Vélizy.

Un banc d'essais, taille avion, circuits hydrauliques et électriques de l'avion reconstitués, a été réalisé à Vélizy dans un hall de 1 200 m<sup>2</sup>. Il doit permettre d'assurer l'intégration puis les essais du « système intégré d'atterrissage » de l'A400M : essais fonctionnels, endurance, cas de pannes, température ... et restera opérationnel pendant toute la vie du programme.

Il est équipé de plus de 400 voies de mesures.

Par ailleurs les centres Messier-Dowty de Toronto et Gloucester, le CEAT, l'INTA Madrid, feront les essais individuels sur les atterrisseurs.

Les matériaux utilisés pour les matériels SAFRAN sont : acier haute résistance, alliages d'aluminium et titane, donc pas de composites dans la fourniture. On peut noter que le chromage a été remplacé par des traitements plus respectueux de l'environnement.

Quelques soucis relevés par Jean-Marc Cossez :

- la coopération fonctionne bien, mais les décisions sont parfois un peu longues à obtenir...
- des retards dus aux difficultés d'approvisionnement de certains matériaux.
- un premier équipement a été livré fin 2006 pour l'avion MSN001, mais une modification des spécifications qui était arrivée au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre (modification de la masse au décollage, changement du spectre de fatigue...) a nécessité le lancement d'une nouvelle version et le retrofit devra être fait avant le 1<sup>er</sup> vol.

Du côté de l'avancement du programme, l'avion 1 devrait faire son 1<sup>er</sup> vol en 2008, l'avion 2 est en montage à Séville et l'entrée en service est prévue pour 2010.

Pour certains, l'avion A400M peut faire penser au Transall C160, mais ne nous laissons pas gagner par la nostalgie, c'est un avion bien plus gros et plus performant : 141 t au décollage (contre 51 t pour le C160), et 37 t de charge utile (contre 8 t pour le C160), avec une avionique moderne, des commandes électriques, des systèmes informatiques...

Nos remerciements à Jean-Marc Cossez pour avoir accepté de nous consacrer un peu de son temps et pour ses commentaires éclairés ; si on ajoute une ambiance sympathique et un excellent repas, on comprend pourquoi nous en avons même oublié de surveiller l'heure !



**Banc d'essais A400M à Vélizy**

**André CRÉQUET**

## Visite au Château de Versailles

Le 21 février 2008, nous avons retenu une visite de « Versailles meublé d'argent », et de la Galerie des Glaces rénovée.

La cour d'accès du Château en chantier ne facilite pas l'accès et surtout dénature le paysage. Qu'importe nous accédons à l'heure prévue par la porte B.

Nous découvrons alors que le personnel est en grève et que la visite est libre et gratuite. L'inconvénient est que nous ne pouvons pas avoir accès aux « audio guides », et devons, parmi les autres nombreux visiteurs, entreprendre la visite.

Les collections d'argenterie, prêtées par différents Musées européens et Cours Royales, permettent de reconstituer partiellement les objets que Versailles a eus pendant une courte période du règne de Louis XIV, et que ce dernier a fait fondre pour financer de nouvelles conquêtes militaires.

La Galerie des Glaces quant à elle est particulièrement bien restaurée, les peintures « rafraîchies » et l'ensemble toujours unique au monde.

Nous avons eu une participation importante, 31 personnes, mais malheureusement la prestation a été entachée d'une inorganisation liée à la grève du Personnel du Château.

Je suis particulièrement désolé de cet incident et espère que vous avez, cependant, pu apprécier la visite.

## Visite du Musée des Arts et Métiers

Le 17 Avril 2008, un petit groupe « d'Acamiens » se présente au Musée des Arts et Métiers pour une visite guidée dans cet antre de la technologie. Notre guide nous commente l'origine du Conservatoire.

A l'automne 1794, un prêtre jureur, l'abbé Henri Grégoire, qui s'était distingué dès 1789 par sa tempérament éclairée, soumet à la Convention Nationale un projet de haut idéal : « Il sera formé à Paris, sous le nom de Conservatoire des Arts et Métiers, un dépôt de machines, modèles, outils, dessins, descriptions et livres dans tous les genres d'arts et métiers ».

Les objectifs de cette institution nouvelle :

- Fédérer les savoirs techniques pour « perfectionner l'industrie nationale »
- Réunir une encyclopédie en trois dimensions qui servira de modèle, de référence et d'incitation aux inventeurs, chercheurs et curieux de toute condition sociale : « Il faut éclairer l'ignorance qui ne connaît pas, et la pauvreté qui n'a pas le moyen de connaître ».

Le futur établissement, selon le vœu de Grégoire, « sera le réservoir dont les canaux fertiliseront toute l'étendue de la France. »

À peine entériné « sur le papier », le Conservatoire se trouve doté d'une opulente collection : les modèles et machines rassemblés par l'ingénieur Jacques Vaucanson à l'Hôtel de Mortagne, sous l'Ancien Régime ; mais aussi objets techniques et « curiosités » confisqués aux aristocrates, comme la pompe à incendie de Joseph Bramah, saisie dans le cabinet de mécanique de M. de Walkiers...

Nous parcourons les différentes salles où sont installés de nombreux vestiges du passé : la calculatrice de Pascal, les métiers à tisser de Vaucanson et Jacquard, la machine de Lavoisier etc...

A midi nous assistons à une démonstration du Pendule de Foucault, faite et commentée par un Ingénieur du Conservatoire.

Nous terminons la visite dans la salle où est visible le troisième exemplaire de la machine volante de Clément ADER.

**Michel VIDEAU**

# AVENIR DE SAFRAN.

L'association « *Avenir de Safran* » s'est constituée à l'été 2007, à l'initiative de quelques anciens présidents des sociétés du groupe Safran, afin de défendre les intérêts des actionnaires de Safran qui ont travaillé au sein de ce groupe et ont contribué à son expansion. Son président est l'ancien directeur financier Jacques-Henry DUFOUR.

Dans une période où le marché des actions a un comportement assez irrationnel, il n'était pas acceptable que des opérateurs extérieurs puissent, par des considérations à caractère égocentrique, apporter un doute sur la possibilité de notre groupe à se développer seul de manière optimale.

Les actionnaires de SNECMA avaient déjà mal vécu sa fusion avec SAGEM, décidée trop rapidement et que la Bourse n'avait pas saluée avec enthousiasme, loin de là. La nouvelle menace d'un rapprochement avec Thalès, dont les atouts dans la propulsion aéronautique et spatiale et dans le freinage ne sont pas évidents, ne pouvait qu'inquiéter. Vouloir très vite construire de grands groupes industriels, croyant qu'ils sauront ainsi mieux résister à la concurrence internationale, n'est pas la panacée. Alcatel et Lucent, qui oeuvraient pourtant sur des secteurs comparables, n'ont pas vraiment réussi leur fusion.

Voilà le cœur du sujet. *Avenir de Safran* n'a pas pour vocation de travailler au développement de Safran, Jean-Paul Herteman et son équipe sont là pour ça et mieux armés que nous. Notre intervention consiste, grâce à notre connaissance des différentes sociétés du Groupe, à fournir un éclairage particulier sur les comptes annuels, sur l'évolution économique à plus long terme, sur les capacités à engranger des bénéfices avec le développement des services et des ventes de rechanges qui devraient exploser à partir de 2010. Les analystes financiers n'ont souvent qu'une vue à court terme des affaires, et l'on s'est rendu compte que les décideurs dans les cabinets ministériels (Jacques-Henry DUFOUR a rencontré ceux des trois ministres de tutelle) connaissaient mal Safran.

Il s'agit donc de répandre les bonnes informations autour de nous. Un site Internet sera créé. Pour agir il nous faudra des moyens. Nous sommes déjà une soixantaine. Venez nous rejoindre, la cotisation est minime (10 €) et la transformation des actions au nominatif quand elles sont au porteur ne coûte rien. Et si, par hasard, vous ne possédez pas encore d'actions Safran, c'est le moment d'en acheter !

Roger LAFONTA