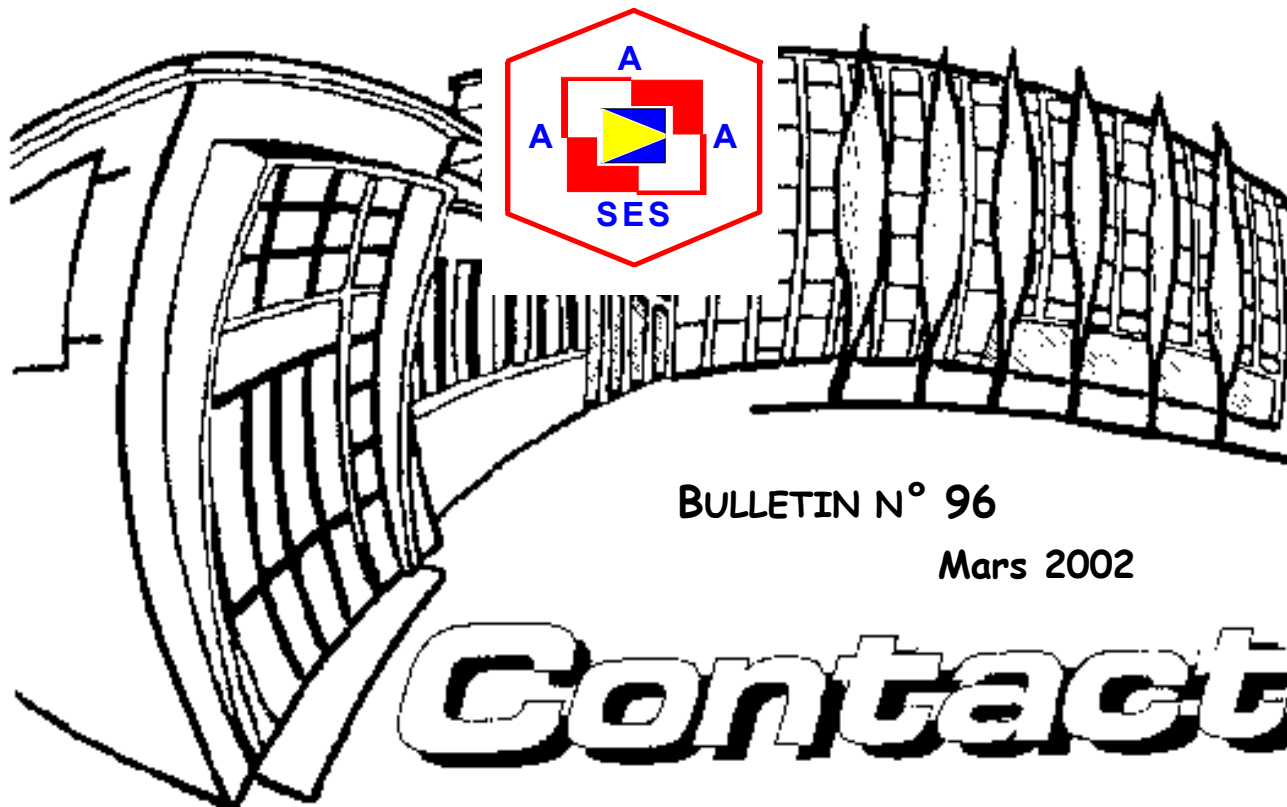


AMICALE des ANCIENS APPRENTIS de L'ECOLE du S.E.S. NORD

Siège social : rue Joseph Lemius 60230 CHAMBLY - CCP : 6014.09 L PARIS

Tél. 01 30 28 64 01 - SNCF : 21 64 01 - Fax 01 30 28 64 14 - SNCF : 21 64 14

Site Internet : www:http/aaases.fr.st



BULLETIN N° 96

Mars 2002

Contact

Le mot du Président

Après 641 ans et 27 jours d'existence, le "Franc" tire sa révérence et quitte, sans doute pour toujours, nos porte-monnaie. Mais, contrairement à ses homologues européens, comme par exemple la drachme, la peseta ou le mark, le franc, lui, restera, je le pense, bien présent dans nos dictionnaires et notre langage. Ce mot nous est précieux comme nom commun pour désigner certains peuples germaniques ou comme adjectif pour définir des notions de droiture, de sincérité et surtout de liberté. Une liberté jadis chèrement acquise qui a justement porté cette monnaie sur les fonts baptismaux... Mais voilà, le franc est mort, vive l'euro !

Mais que cet événement historique ne m'empêche pas de vous souhaiter à nouveau à tous ainsi qu'à vos familles mes meilleurs vœux de santé et de prospérité pour cette nouvelle année 2002, déjà quelque peu dévoilée lorsque vous lirez ces lignes. Que cette année soit pour notre Amicale une année pleine de dynamisme et de chaleur, une Amicale que nous voudrions orienter vers l'accueil et le soutien des plus jeunes tout en perpétuant nos traditions de solidarité et de camaraderie.

Pour ce faire le comité renouvelle sa confiance à l'équipe « projet Internet » qui a déjà fourni un travail remarquable, visant ainsi à tisser des relations plus riches entre nos membres les plus éloignés avec l'ensemble des AGR qui sont les clefs de voûtes de notre Amicale, les garants et les animateurs des liens de proximité, ainsi qu'à l'équipe « Contact » qui s'évertue à rédiger, assembler et éditer notre revue, enfin, à l'ensemble des membres pour leurs participations et soutiens, divers, aux activités et initiatives de l'Amicale. A tous encore merci. Que cette nouvelle année voit s'élever les fruits de vos efforts !

MARC ANTONI (79)

(JANVIER 2002)

----- Actualité -----

AU REVOIR LE FRANC, BIENVENUE A L'EURO !

Ou comment passer du « franc à cheval » prix d'une rançon, au « franc germinal » prix d'une révolution, au « franc Poincaré » prix d'une guerre et enfin au « nouveau franc » prix d'une réforme ! Que « l'euro » soit le prix d'une paix éternelle !

Avant de plonger dans l'histoire romanesque du franc, avec ses rebondissements, ses trahisons, ses amours et ses déceptions, souvenons-nous qu'il y a bien longtemps, des femmes et des hommes ont utilisé des coquillages, des plumes, des anneaux de cuivre ou des pierres taillées pour payer leurs achats. Il faut attendre l'époque de la Grèce antique pour voir apparaître la monnaie métallique. Tout commence vers l'an 600 avant notre ère, en Lydie, un royaume situé en Asie Mineure, dans l'actuelle Turquie. Sur ce modeste territoire coule le Pactole. Ce fleuve, dont les eaux charrient des paillettes d'or, est un véritable trésor. Le dernier souverain régnant sur la Lydie se nomme Crésus. Un nom qui a traversé les siècles et qui symbolise toujours la richesse. C'est à cet homme que l'on doit la création des premières monnaies en or ou en argent grâce, notamment, aux progrès de la métallurgie. Depuis lors, les pièces se sont multipliées sur la planète.

Depuis la nuit des temps, les pouvoirs politiques ont toujours veillé à détenir le monopole de la création et de la fabrication de la monnaie. Il n'est pas étonnant de voir le roi de France Jean II décider seul du lancement d'une nouvelle monnaie : **le franc**.

Lorsque Jean II monte sur le trône de France en 1350, en succédant à son père Philippe VI, il trouve un pays en proie aux attaques de ses ennemis comme le roi de Navarre, Charles le Mauvais, et surtout le roi d'Angleterre Edouard VII. Au mois de mai 1356, le roi Jean réunit à Paris une nouvelle session des états généraux. Il souhaite obtenir un appui sans faille des plus grands du royaume dans sa lutte contre les Anglais. Jean II ne peut admettre la présence de cet ennemi héréditaire sur le sol de France. Quand il apprend que le prince de Galles, surnommé le Prince Noir à cause de la couleur de son armure, a quitté Bordeaux avec 2 000 hommes d'armes et 6 000 archers pour attaquer l'Auvergne et le limousin, il prend les armes. Jean II réunit ses troupes à Paris, puis à Chartres, et fixe rendez-vous aux nobles du royaume et à leurs armées en Touraine. A la tête de près de 50 000 combattants, le

roi de France passe la Loire puis traverse la Vienne. Prenant conscience de son infériorité numérique, le prince de Galles se replie sur un plateau élevé, à quelques lieues de Poitiers. C'est là que le 19 septembre 1356 se déroule l'affrontement. La bataille est terrible et les Français sont submergés. C'est sur ce champ de bataille que le roi Jean reçoit le titre de brave, de Bon. Pourtant, il abandonne le combat et se livre à son ennemi. Fait prisonnier, il est emmené à Bordeaux où il embarque à bord de la Sainte-Marie, direction l'Angleterre. Il va rester à Londres pendant quatre ans. Jean le Bon laisse derrière lui un pays sans roi et surtout un Etat exsangue et un peuple appauvri qui doit trouver la somme faramineuse de 3 millions de livres, soit 12,5 tonnes d'or, rançon exigée par le souverain anglais pour sa libération. Libéré sous caution afin de trouver l'argent nécessaire, Jean II arrive près de Paris à la fin de l'année 1360. C'est à Compiègne, le 5 décembre, qu'il signe une ordonnance créant le franc : *"Nous avons ordonné et ordonnons que le denier d'or fin que nous faisons faire à présent et entendons à faire continuer sera appelé franc d'or"*.

Un nom qui rappellera aux générations futures que cette monnaie est née dans le seul but d'affranchir un roi, de lui rendre sa liberté. Ce franc fut très vite surnommé *"franc à cheval"* par allusion à la gravure représentant le roi en armure, casqué, portant une grande épée sur un cheval caparaçonné.



La création du franc en or valant une livre (20 sous tournois) n'empêche pas le roi de devoir retourner comme otage en Angleterre où il meurt en captivité. Son fils, Charles V s'appuie sur cette nouvelle monnaie pour rétablir une économie chancelante et tenter d'uniformiser les pièces circulant à travers son royaume. Il ordonne à son tour la création de nouveaux "deniers d'or aux fleurs de lys" que le peuple baptise *"franc à pied"* puisque cette fois, le roi y apparaît sous un dais et non plus à cheval. Pour frapper ces nouveaux francs en or, il fait fondre des monnaies étrangères et même sa vaisselle. Cela ne suffisant pas, il emprunte aux Lombards et aux Juifs. Après vingt années d'existence, le franc semble s'endormir avec la fin du règne de Charles VII. Il fait des apparitions comme le *"franc à cheval"* émis par Charles VII, ultime franc d'or de la période médiévale ou ce franc en argent, appelé franc blanc, lancé pour une courte période par le roi Henri III.

Il faut attendre l'époque révolutionnaire pour que le franc devienne notre monnaie définitive. Cette décision est curieusement attachée à l'adoption du système métrique. Il faut avouer qu'en matière de mesures, la France est alors à multiples visages.

Chaque région, chaque ville possède son propre système de mesure avec des noms différents sans aucune équivalence rendant les échanges et le commerce très difficiles. Dès 1790, les premières réflexions de scientifiques et d'hommes politiques aboutissent à la création d'un étalon monétaire adoptant le système décimal. Une loi du 7 avril 1795 définit les nouvelles appellations : le litre pour la contenance, le gramme pour le poids, le mètre pour la distance, l'are pour la superficie, le stère pour le cubage de bois et le franc comme monnaie de la République.

L'arrivée au pouvoir de Bonaparte entraîne plusieurs réformes aboutissant à une nouvelle loi du 7 Germinal an XI fixant la fabrication de la monnaie. Comme l'indique le calendrier républicain, c'est la naissance du "*franc germinal*". C'est au lendemain du coup d'Etat du 18 Brumaire que Bonaparte rencontre un certain Martin Gaudin. Le temps étant compté, le jeune général propose en quelques minutes à ce brillant administrateur le poste de ministre des Finances. Martin Gaudin conserve ce portefeuille jusqu'en 1815, ayant été fait comte de l'Empire puis duc de Gaète par Bonaparte devenu Napoléon. Ensemble, ces deux hommes se sont battus pour imposer une monnaie stable, définie par un poids fixe permettant des échanges commerciaux durables. Pour ce faire, l'Etat doit à nouveau produire un grand nombre de pièces d'or et d'argent. Martin Gaudin demande à l'empereur de lui donner 20 canons parmi les centaines pris à Austerlitz le 2 décembre 1805. Avec ce métal, il espère fabriquer des machines à balanciers nécessaires pour battre monnaie. Napoléon lui offre ce qu'il demande tandis que 1250 autres fûts servent à ériger, à Paris, la colonne Vendôme, imitée de la colonne Trajane romaine. Pour trouver de l'argent, Bonaparte et Gaudin font feu de tout bois : ils en appellent aux grands banquiers de la place, ils cèdent de magnifiques terrains en plein cœur de Paris, ils privatisent des marais salants, ils vendent la Louisiane aux jeunes Etats-Unis, ils fondent la Banque de France, indispensable au développement du commerce et de l'industrie, nécessaire pour imposer une monnaie stable.

Malgré les importantes dépenses militaires de l'Empire, les différentes restaurations, les Révolutions de 1830 et de 1848, la Banque de France résiste à la tentation de faire tourner la planche à billets ce qui fait du franc germinal une véritable valeur refuge, un franc fort. Une position qui devient prédominante à la fin du XIX^{ème} siècle puisque, bien avant Maastricht, l'«*Union monétaire latine*», comprenant la Belgique, la France, l'Italie et la Suisse, voit le jour. Une Union bâtie autour du franc et reposant sur l'étalon or. Malheureusement, la guerre 1914-1918 qui a coûté si cher en vies humaines et en finances, plonge l'économie

française dans le rouge. Face à certaines devises étrangères, le franc s'effondre. Immédiatement après l'arrivée au pouvoir de Raymond Poincaré, la confiance se rétablit. Mais ce président du Conseil, également ministre des Finances, doit proposer au parlement, en juin 1928, une loi monétaire proclamant la dévaluation du franc-or. Après 125 ans de service, le franc germinal cède la place au "*franc Poincaré*".

Comme l'ont été les nombreux gouvernements de la III^{ème} République, le "*franc Poincaré*" est ballotté par les tourments de l'histoire. En cinq ans, entre 1936 et 1940, la monnaie est dévaluée à cinq reprises et elle est sortie du système de l'étalon or, comme l'Angleterre et les Etats-Unis quelques années plus tôt. Le franc perd les deux tiers de sa valeur. La Seconde Guerre mondiale qui embrase le monde détruit les finances. A cette époque troublée il existe deux sortes de francs, le «*franc Vichy*» et le «*franc libre*», également appelé «*franc empire*», monnaie circulant dans les territoires d'outre-mer contrôlés par le Comité français de la libération nationale. A la libération, le général de Gaulle rétablit la souveraineté monétaire et fait disparaître les billets imprimés par les Américains au moment du débarquement. Cette remise au pas n'est pas suffisante, l'inflation galopante oblige le pouvoir politique à dévaluer le franc à cinq reprises, entre 1944 et 1948. Un premier sursaut survient en 1952 avec un emprunt indexé sur l'or lancé par le ministre des Finances Antoine Pinay. Le résultat est insuffisant. L'année 1958 marque un tournant. Tandis que le 1^{er} janvier entre en vigueur le traité de Rome fondant le Marché commun, le soulèvement d'Alger entraîne le retour au pouvoir du général de Gaulle. Désireux d'engager une réforme monétaire, il confie ce travail à son ministre des Finances et des Affaires économiques, Antoine Pinay et à l'économiste Jacques Rueff affirmant que «*la clef de cette politique est la restauration d'une monnaie française*». Le 1^{er} janvier 1960, les Français se réveillent avec le "*nouveau franc*" valant 100 anciens francs. L'aventure de ce nouveau franc est liée à la création de la Communauté européenne. En 1979, il entre dans le SME, le Système Monétaire Européen, qui instaure pour chaque monnaie un cours officiel de change par rapport à une unité de compte commune baptisée momentanément Ecu. Le traité de Maastricht ratifié en France en 1992, prévoit la mise en circulation dès le 1^{er} janvier 2002, d'une nouvelle monnaie commune : l'euro. Le franc est mort, vive l'euro !

PS : 1 euro = 6,55957 francs, soit 15,24 euros pour 100 francs. Le 1^{er} janvier 2002, la mise en place de l'euro fiduciaire a eu lieu dans 12 pays de l'Union Européenne. Trois pays ont refusé le passage à l'euro : la Grande Bretagne, la Suède et le Danemark.

MARC ANTONI (79)

Contact n° 96

Directeur de Publication:

M. Antoni (79) - Tél. 01 42 23 78 79

Rédacteur:

D. Chemin (84) - Tél. 01 39 37 27 71

Comité de rédaction:

J.M. Clauss (59) - C. Dessery (51) - J.C. Gédalge (61)

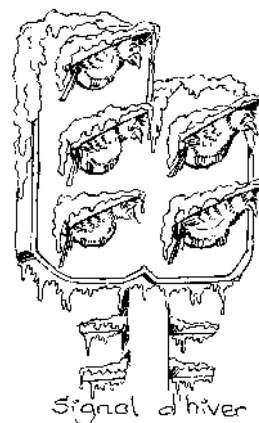
J.C. Mille (59) - M. Verdier (61)

Impression:

Imprimerie abbevilloise - Tél. 03 22 24 00 21

Sommaire :

Le mot du Président.	Page 1
Au revoir le franc, bienvenue à l'euro	Page 2
D'étranges collectionneurs...	Page 4
Notions de « temps »...	Page 5
Réussir sa négociation	Page 6
Prenez votre avenir à bras le corps...	Page 7
Comment devenir jeune cadre...	Page 7
Remise des diplômes 2001...	Page 8
Interviews de Michel Duez...	Page 9
Du cheval à la navette spatiale	Page 11
Suite de la 51 ^{ème} AG...	Page 12



**Des Bibliophiles aux Vitophilistes...
D'étranges collectionneurs**

Les noms qui désignent les collectionneurs ont je ne sais quoi de magique ; de poétique aussi. A lire les termes qui suivent, on se prête à rêver à l'inventaire de PREVERT...

- Bibliophile : collectionneur de livres.
 - Cartophile : ... de cartes postales.
 - Cervalobéophile : ... de sous-bocks de bière.
 - Conchyophile : ... de coquillages.
 - Copocléophile : ... de porte-clés.
 - Erinnophiliste : ... de vignettes (autres que postales)
 - Ethylabéophile : ... d'étiquettes de liqueur et alcool
 - Ferrovipathe : ... de ce qui est relatif aux chemins de fer
 - Fibulanomiste : ... de boutons.
 - Glacophile : ... de pots de yaourt.
 - Glandophile : ... de balles de fronde.
 - Glycophile : ... d'emballages de sucres.
 - Jetonophile : ... de jetons.
 - Marcophile : ... de marques postales.
 - Maximaphile : ... de cartes maximum.
 - Minéralophile : ... de minéraux.
 - Nicophile : ... de paquets de cigarettes.
 - Numismate : ... de monnaies.
 - Oenosémiophiliste : ... d'étiquettes de bouteilles de vin.
 - Plombophile : ... de plombs fiscaux, d'octroi, de douane...
 - Philatéliste : ... de timbres-poste.
 - Philuméniste : ... de boîtes d'allumettes.
 - Sigillophiliste : ... de sceaux.
 - Sidérophile : ... de fers à repasser.
 - Tabacophile : ... de tout ce qui concerne le tabac.
 - Tyrosémiophile : ... d'étiquettes de boîtes de fromages.
 - Véxillologiste : ... de drapeaux.
 - Vitophiliste : ... de bagues de cigares.
- A vous de continuer...
- Transmis par CLAUDE DESSERTY (51)

DECIMA

Z.I Est - Rue F. Hennebique
62052 SAINT LAURENT BLANGY Cedex

B.P. 51 – téléphone : 03 21 60 61 62

TELEPHONIE - SIGNALISATION - ELECTRICITE
TELECOMMUNICATION PRIVEE
INSTALLATION - ENTRETIEN

ALCATEL France

2 Avenue Descartes
92 350 LE PLESSIS ROBINSON Cedex

Téléphone 01 41 36 19 00
Fax 01 41 36 19 29

« PIPC »
POSTE D'AIGUILLAGE INFORMATIQUE
DE PETITE CAPACITE
A BASE DE PC

Notions de « temps »...

La logique de l'humain sera toujours liée à la lenteur, à l'expérience, à l'apprentissage par l'échec. A 3 heures pour faire Paris – Marseille, le TGV apparaît comme un symbole du progrès dans nos sociétés : la vitesse est une valeur en soi.

- 33 mois pour sortir la Laguna II, ce temps comprenant le développement, la production et la commercialisation. En 1992, il s'écoulait 58 mois avant la commercialisation d'une voiture, ces délais sont passés maintenant à moins de 24 mois
- 3h45 pour un Paris-New York en Concorde depuis 1974. Le Boeing 747 parcourt la distance en 6 heures. Il fallait compter 24 heures en DC4 en 1946 et 8 heures en Boeing 707 en 1960...
- 3 heures pour faire Paris - Marseille en TGV en 2001 à 300 km/h sur le trajet. Il fallait 359 heures (près de quinze jours) en 1650, à raison de 7500 pas par heure pendant huit heures de marche ; 184 heures en 1782 en carrosse ; 102 heures en 1814, en diligence ; 80 heures en 1834, en malle-poste ; 16 heures en 1867 et 7h30 en 1960, en train à vapeur ; 6h40 en 1981 (TGV à 260 km/h jusqu'à Lyon)...
- 3 jours et demi pour traverser l'Atlantique aujourd'hui. En 1819, le premier bateau à vapeur, ralliait Liverpool à la côte américaine en 29 jours et 4 heures. En 1907, la traversée durait 4 jours et 19 heures sur le Lusitania...
- 30 minutes pour labourer un hectare aujourd'hui. Avant-guerre, il fallait compter un jour et demi avec deux chevaux et deux jours avec des bœufs. Après-guerre, une heure et demie était nécessaire avec les premiers tracteurs à trois socs...

La mesure du temps :

- 5000 av JC : le "gnomon ou méridienne". Ancêtre du cadran solaire est le plus ancien et le plus rustique instrument de mesure du temps. L'ombre portée par une tige fichée dans un support indique le zénith sans erreur. Il était utilisé pour corriger les calendriers lunaires connus, eux, depuis 30.000 av JC.
- 1400 av JC : la "clepsydre". Horloge à eau déjà utilisée par les Egyptiens vers 1400 av JC. Elle servait à calculer le temps de parole lors des procès. Le calife Haroun al-Rachid en offrit une à Charlemagne en 807. Elles seront fabriquées jusqu'au XIX^{ème} siècle...
- 1200 av JC : le cadran solaire. Méridienne corrigée en inclinant la tige pour la rendre parallèle à l'axe de rotation de la terre. Il apparaît vers le XIII^{ème} siècle av JC. Le premier connu à Rome date de 292 av JC. Au XVIII^{ème} siècle on vient encore régler sa montre à celui du Palais-Royal.
- VI^{ème} siècle : la cloche. C'est d'abord celle de la règle de St Benoît qui s'imposera peu à peu dans

toute l'Europe chrétienne. A partir du XIII^{ème} siècle, propriétaires et patrons imposent leurs "cloches de travail". Dans les campagnes l'influence des cloches ne s'éteindra qu'avec la séparation de l'Eglise et de l'Etat au XX^{ème} siècle.

- X^{ème} siècle : l'horloge mécanique. La première aurait été mise au point par Gerbert d'Aurillac à la fin du X^{ème} siècle. Les graduations d'une clepsydre sont remplacées par un cadran à aiguilles actionnées par des rouages. En 1656, le hollandais Christian Huygens substituera un pendule puis un ressort à l'encombrant foliot.
- XIV^{ème} siècle : Le sablier. Horloge à sable, sur le même principe que la clepsydre. Une fresque de Ambrogio Lorenzetti datée de 1337 en donne la première représentation connue en Occident. Il est utilisé par les marins, les curés et les plaideurs.
- XVI^{ème} siècle : le calendrier grégorien. C'est l'ancêtre de notre calendrier. En 1582, le pape Grégoire XIII réforme le calendrier Julien (de Jules César) alors en vigueur. Il décide de supprimer dix jours cette année-là et de réduire le nombre d'années bissextiles.
- XVI^{ème} siècle : La montre découle des innovations de Huygens, mais les "oeufs de Nuremberg", montres de poche de Peter Henlein datent du XVI^{ème} siècle. La montre bracelet, conçue par Louis François Cartier en 1904, détrôna la montre à gousset en cinquante ans. En 1964, l'électronique est incorporée. En 1970, l'introduction du quartz apportera l'ultime précision et fera disparaître les aiguilles.
- XVIII^{ème} siècle : Le chronomètre est né des recherches sur le calcul de la longitude et de la rivalité entre astronomes et horlogers. La Grande Bretagne lance en 1714 un concours remporté par John Harrison, horloger. Son « H4 » est le premier des chronomètres de précision qui seront produits en masse dès la fin du XVIII^{ème}.
- XX^{ème} siècle : La pointeuse. La première est installée aux houillères près de Lille; un levier qui vient frapper un carton glissé par les ouvriers, a été ajouté à une horloge. Son inventeur, Arthur Lambert, crée son entreprise en 1907.
- L'horloge parlante voit le jour en 1933 sur une idée du directeur de l'Observatoire de Paris. Sa première voix était celle d'un célèbre animateur de radio de l'époque. Depuis, c'est une voix enregistrée qui donne l'heure, les minutes et les secondes.
- En 1955, l'horloge atomique est mise au point par Jack Perry et Louis Essen. Sa dérive quotidienne n'excède pas la nano seconde, soit un milliardième de seconde...

MARC ANTONI (79)

(à partir de divers écrits relatifs au sujet)

REUSSIR SA NEGOCIATION

Il est courant d'examiner les raisons de l'échec d'une négociation, mais il est tout aussi intéressant d'analyser ce qui a pu contribuer à sa réussite. Je vous propose dans ce court article d'examiner les facteurs de réussite alors qu'a priori le contexte de la négociation paraît peu propice. Il est en effet possible de remarquer que la réussite d'une négociation (tant au plan technique que relationnel) passe souvent par des éléments relativement invariants. Ce sont ces éléments qui constituent le socle de formations animées par Dominique Bériot Conseil tant à Louvres qu'à l'Institut du Management. Les principaux sont les suivants :

- *Une préparation forte de la part de l'initiateur de la négociation* centrée sur sa connaissance du terrain et des pratiques en vigueur, mais sans *a priori* sur les intentions ou la stratégie du partenaire. Le négociateur ne cherche pas à imaginer de scénarios vraisemblables du déroulement de la négociation à venir, ni ne présuppose tel ou tel comportement de ses interlocuteurs. Il se focalise sur l'élaboration d'un objectif commun susceptible d'être proposé lors des premiers échanges. Il centre aussi sa préparation sur l'identification de ses enjeux, sur la détermination de ses objectifs spécifiques propres et de ses marges de manœuvre ainsi que sur la méthode à préconiser avant même de rentrer dans le contenu. Ainsi, il entrera en négociation, libre de tout carcan ou préjugé et c'est de cette liberté que dépend surtout la réussite de la négociation.
- *Une connaissance du contexte* analysée et partagée dès les premières réunions.
- *Un objectif commun* : il s'agit de formuler un objectif qui contienne tout ou partie des objectifs de chacun et qui soit acceptable pour les parties en présence.
- *L'absence d'a priori* : le négociateur ne s'enferme pas dans des solutions préconçues, d'ordre dogmatique ou bureaucratique.
- *Des objectifs spécifiques clairs* : jamais entièrement dévoilés, rendus souples grâce à des marges de manœuvre prédéterminées. En l'absence de marge de manœuvre, le négociateur ne fait pas croire au partenaire qu'il puisse en exister une. Dans ce cas, il lui reste toujours des objectifs relationnels à atteindre, notamment pour préserver l'avenir.
- *Des objectifs pouvant s'appuyer sur les éléments de contexte* et fortement en prise avec les réalités.
- *Des enjeux forts identifiés de façon cohérente par rapport au contexte.*
- *Une méthode de négociation progressive* :

- 6 -

plusieurs rencontres si nécessaire dont les premières sont consacrées au *cadrage* et au recueil d'informations sur la situation réelle (*exploration*). Au cours de l'étape d'exploration, le négociateur cherche à découvrir le terrain de son partenaire et se garde de donner son avis, car il risquerait d'engendrer une spirale d'avis divergents.

Les étapes suivantes sont consacrées à la formalisation des convergences et divergences et sur les hypothèses de solutions (*négociation*). Généralement, celles-ci sont le fruit d'une recherche commune préservant les intérêts des deux partenaires.

- *Une conclusion* : écrite et comprise par les deux parties avec un calendrier d'application et le cas échéant des rendez-vous formels.
- *Une communication formalisée* : tout au long de la négociation à l'intention des dirigeants et collaborateurs concernés ayant une influence sur le sujet traité.

Ce qui est remarquable dans les négociations réussies, c'est surtout l'existence d'un objectif commun pertinent et concerté qui puisse leur donner du sens et jouer le rôle de guide ou de force de rappel à l'usage des négociateurs en cas de blocage ou de tensions importantes.

C'est ainsi que pour résoudre la divergence qui est à l'origine de la négociation, on passe d'une logique d'adversité à une logique de partenariat permettant aux deux parties de se rapprocher tout en préservant leurs objectifs spécifiques.

Jean-Pierre HOUILLON
Directeur Honoraire de la SNCF

Avis à la Promo 79

Au moment de la 52^{ème} AG en septembre 2002, cela fera tout juste **25 ans** que nous serons arrivés à l'école. Alors il serait bien que nous soyons bien représentés au traditionnel appel des promos. Cela fera plaisir à nombre d'entre nous, amicalistes ou non, de se revoir à cette occasion.

Faites moi part (marc.antoni@pe.sncf.fr, 71 23 15) des adresses ou contacts que vous pourriez avoir de camarades, de vos amis. A bientôt ...

Marc Antoni (79)

Appel à candidature

Appel pour que les anciens apprentis, dépositaires de connaissances et de savoirs-faire participent plus encore à la formation des jeunes, soit comme formateur, soit comme tuteur. Ces fonctions sont valorisantes tant sur le plan personnel que sur le cursus professionnel. Les centres de formation actuels recherchent des formateurs. Alors pourquoi pas vous ?

---- Informations & Formations ----

**ANCIENS APPRENTIS, PRENEZ VOTRE
AVENIR A BRAS LE CORPS.**

En ce début d'année 2002, un seul mot d'ordre semble planer sur les établissements équipement : mise en place des DPX. Mon propos sur ce sujet brûlant ne sera en aucun cas partisan, notre journal n'ayant jamais eu pour vocation à faire passer des messages d'entreprises ou syndicaux. Il m'apparaît important de constater et ensuite de s'adapter aux évènements.

Dans la perspective de cette mise en place et dans celle des modifications probables du fonctionnement de notre entreprise, notre association se doit d'aider nos anciens apprentis dans le choix de leur future carrière. Vous qui découvrez aujourd'hui une entreprise qui ressemble de moins en moins à celle que vous avez connue ou à laquelle vos anciens font référence, pensez à regarder devant vous et non derrière. Sachez que de nombreux cheminots vont partir en retraite dans les 5 à 10 ans à venir et que pour durer toute entreprise doit savoir maintenir en son sein et à tous les niveaux de responsabilité, une certaine mémoire. Tout ceci doit vous conforter dans l'idée que la formation que vous avez reçue au cours de votre apprentissage doit vous permettre d'évoluer rapidement et de mettre à profit toutes vos compétences.

La formation, levier d'évolution

Je vais essayer par l'intermédiaire de cet article d'aborder quelques chemins de formation qui se présentent actuellement à vous. Vous êtes actuellement opérateur de maintenance au SEG et vous avez donc acquis depuis votre embauche à la SNCF une expérience technique et réglementaire. Ces compétences devraient vous permettre d'appréhender dans de bonnes conditions les épreuves de l'examen **EV7** (Ex KV). Vous avez peut-être une crainte pour les épreuves de français et d'électricité électronique, les cours par correspondance du **CNED** devraient vous permettre de combler vos lacunes en français ou en électricité et ainsi vous amener au niveau nécessaire. Il faut que vous sachiez que si vos résultats en fin de formation par correspondance sont satisfaisants et validés, vous serez dispensé des épreuves correspondantes lors de l'examen. Vous pouvez aussi demander un congé individuel de formation ou prendre des cours du soir au **CNAM** afin de préparer un **BTS** et ainsi être reconnu comme "Attaché TS".

Pour ceux qui sont déjà agent de maîtrise sur la qualification F ou E validé F, vous pouvez sous certaines conditions vous diriger vers l'école supérieure des cadres de l'INFRA.

Ne perdez pas de temps, prenez votre avenir à bras le corps et saisissez votre chance puisque l'entreprise va avoir rapidement besoin de techniciens de maintenance en signalisation ferroviaire, parfaitement aptes à s'adapter aux évolutions technologiques et aux nouveaux modes de management et qui ont une bonne maîtrise de la réglementation. Votre formation d'apprenti vous en offre la possibilité. Dans votre établissement votre COFO pourra vous renseigner et l'amicale sera toujours là pour vous aider aussi n'hésitez pas à contacter le bureau de l'AAA. Bonne chance. Dans le prochain numéro, j'aborderai les congés individuels de formation (CIF).

ALAIN LOUIS (75)

COMMENT DEVENIR «JEUNE CADRE» ?

De tout temps, la promotion interne a permis à des anciens apprentis d'accéder à des postes de maîtrise, de cadre, voire de cadre supérieur. Un grand nombre d'entre eux devrait pouvoir prochainement accéder à l'encadrement, fournissant ainsi à l'entreprise les dirigeants opérationnels et d'état-major, maîtrisant les fondamentaux du SES et dont la SNCF a besoin en cette période de renouveau des effectifs.

L'apprentissage à l'Équipement ayant été mis en sommeil durant 4 ans, aucune promotion d'apprentis n'a rejoint le service électrique de 1991 à 1995. Ceci entraîne aujourd'hui que la population des anciens apprentis répondant aux conditions d'accès à l'ESCI s'avère peu importante. Peuvent, malgré tout, présenter leur candidature à l'ESCI et ainsi espérer évoluer vers de nouveaux horizons professionnels, tous ceux qui ont moins de 35 ans, qui sont actuellement sur la qualification «F» ou «E validée F» et qui désirent accéder à des fonctions de responsabilité. Les sélections pour la promotion 2003/2004 commenceront en avril 2002.

Information sur l'ESCI extraite du site Intranet de la Direction de l'INFRA :

<http://www.infra.sncf.fr/Menu4/Rubrique1/escv.htm>

Contexte

Initialisée en 1998, l'étude d'évolution de l'ESCV s'est traduite en première étape par un repositionnement de la formation axée sur les dimensions managériales. Nous sommes passés d'une formation de technicien/manager à une formation de manager/technicien. La réflexion d'ensemble engagée par l'entreprise sur l'accès au collège cadre, les besoins importants de renouvellement de l'encadrement ont conduit à élargir le champ d'étude de l'évolution de l'ESCV.

Principes généraux

L'évolution de l'ESCV a abouti à la mise en place de l'ESCI s'inscrivant dans la perspective d'une voie rapide Infra commune, en totalité ou en partie, aux trois métiers de l'Activité (Transport-Mouvement, Equipement, Ingénierie). Le principe retenu est de sélectionner des agents de qualification «F» ou ayant satisfait au dispositif d'accès à cette qualification. La formation se déroule sur 12 à 15 mois. Il y a une promotion de 20 à 25 élèves par an. La réussite de la formation confère aux élèves le titre de jeune cadre. La première session de formation a débuté en janvier 2002.

Objectifs de la formation

Pour atteindre l'objectif d'obtenir des dirigeants de terrain et d'état-major de qualité, alliant bon sens et technique, management et réalisme, il faut leur dispenser une formation qualifiante diversifiée qui permet d'asseoir leurs compétences de manager.

Détection et sélection

La détection se fait au niveau de l'encadrement du futur candidat, qui se doit de proposer le cycle de formation à tout agent pour qui il pronostique un fort potentiel d'évolution. Tout agent qui réunit les conditions peut présenter sa candidature. Il aura un entretien avec son supérieur hiérarchique qui formulera un avis circonstancié sur la candidature et transmettra le dossier au DDI. Il s'ensuivra trois phases de sélection : régionale, nationale et bilan psychologique. Le jury national arrête alors la liste définitive des élèves de la nouvelle promotion.

Pré-requis

Le travail demandé pendant la formation est dense ; il nécessite une mise à niveau préalable afin que chacun soit placé dans les meilleures dispositions pour profiter de l'opportunité offerte.

Parcours professionnel des élèves

La réussite à l'issue de la formation confère aux élèves le statut de jeune cadre. Les élèves de l'ESCI ont vocation à faire partie, à terme, d'équipes de direction des établissements ou des directions régionales ou centrales.

Pour plus de renseignements vous pouvez consulter le site Intranet à l'adresse inscrite en début d'article, rencontrer votre COFO ou aborder le sujet avec votre hiérarchique. L'Amicale peut aussi vous fournir les informations que vous souhaitez. Cette formation ne sera accessible qu'avec beaucoup de volonté et de travail, aussi j'engage les apprentis sortis après 1996, à s'investir dès aujourd'hui dans des formations de mise à niveau (CNED) afin de réussir rapidement l'Examen EV7 d'accès à la maîtrise et pouvoir ainsi, après quelques années dans des postes opérationnels prétendre accéder à l'ESCI. Bonne chance à tous !

ALAIN LOUIS (75)

REMISE DES DIPLOMES AUX APPRENTIS DE LA PROMOTION 1999/2001

Le 23 janvier 2002, Michel DUEZ, Responsable de l'Unité de formation du Moulin-Neuf a invité les différents acteurs de la formation pour une réunion amicale afin de remettre aux apprentis sortants (Promo 1999/2001) leur diplôme.

Au cours de cette rencontre qui se voulait surtout conviviale, Michel a eu le plaisir d'accueillir dans la bibliothèque du CFV, désormais nommée salle Schonfeld, les représentants de l'éducation nationale : Madame Véronique DOBRÉ, Proviseur du Lycée et Monsieur Jacques FRÉMAUX, chef des travaux. Madame DOBRE a rappelé aux apprentis sortants que la formation qu'ils avaient reçue leur avait permis d'obtenir le BAC et devrait les aider à appréhender les évolutions technologiques à venir. Michel avait souhaité que d'une part, l'Amicale et, d'autre part, des acteurs du renouveau de l'apprentissage SES à Moulin Neuf, soient présents ce jour. Pour cela, il avait invité Jean Claude MILLE (59), Raymond WISNIESKI (65), Marc ANTONI (79) et Alain LOUIS (75). Raymond et Marc n'ont pu, à leur grand regret, se libérer mais retiennent l'invitation pour l'année prochaine.

Madame DOBRÉ a remis aux apprentis leur diplôme puis Michel a convié l'assemblée au pot de l'Amitié. Les invités ainsi que les tuteurs, les formateurs, les enseignants présents, et les apprentis, ont partagé un grand moment de convivialité qui restera sans aucun doute gravé dans la mémoire de tous.

Il y a maintenant deux ans et demi, que ces garçons,



*UN instant de convivialité avec Mme Geneviève
SCOUARNEC responsable du Pilotage de
l'apprentissage*

que dis-je, ces Hommes et cette Demoiselle, ont

choisi d'entrer en apprentissage BAC PRO MSMA option systèmes ferroviaires. Cela leur a, semble-t-il, réussi puisqu'ils ont obtenu leur BAC et leur admission à la SNCF.

Notre entreprise, comme la société, est en grande mutation ; aussi les connaissances que les apprentis ont acquises devraient dans quelques années leur permettre de parfaitement trouver leur place au sein de la SNCF. Au-delà des interventions de cette journée, il m'apparaît important de rappeler que cette promotion, comme toutes les précédentes, a eu la chance d'avoir été parfaitement bien préparée à la vie professionnelle. Cette réussite ils la doivent sans aucun doute à leur travail personnel, mais aussi à l'investissement de leurs professeurs, formateurs, tuteurs et à tous ceux qui se sont dévoués pour eux durant ces deux ans.



Au centre Michel DUEZ, responsable du centre de formation du Moulin Neuf entouré, à gauche, de M.Jacques FRÉMAUX, chef des travaux au lycée Lavoisier de MÉRU et, à droite, de Alain LOUIS (75).

conscience professionnelle, pour leur compétence et pour leur dévouement à la cause de l'apprentissage tous ceux qui ont contribué activement à la réussite de ces apprentis.

En espérant qu'un jour tous ces efforts seront un peu mieux reconnus au sein de notre entreprise et que le renouvellement important du personnel SNCF dans les années à venir permettra à l'apprentissage de retrouver rapidement la place qu'il n'aurait jamais dû quitter.

ALAIN LOUIS (75)

INTERVIEWS DE MICHEL DUEZ

Didier CHEMIN (84) a rencontré pour Contact le nouveau responsable du Centre de formation du MOULIN-NEUF afin que nous le connaissions mieux.

Didier - Dans notre numéro 95, Alain LOUIS annonçait qu'après 5 années passées à l'UF du Moulin Neuf comme responsable de l'unité, il quittait le site pour prendre un poste à la direction de l'Infrastructure (IRH OM). Michel, tu assures aujourd'hui ces fonctions et nous aimerions que tu te présentes car les amicalistes ont à cœur de connaître le nouveau responsable du centre.

Michel - Agé de 38 ans, marié et père d'une petite fille, je viens de commencer ma 20^{ème} année dans l'entreprise SNCF. Fils et petit-fils de cheminots (mon père a fait l'essentiel de sa carrière comme chef de Gare à Belloy, Groslay puis Bessancourt, ma grand-mère garde-barrière au PN 29 de Chambly, puis au PN44 de Vauciennes, mon grand-père cantonnier à Chambly puis Crépy), je suis rentré avec un Bac F3 à la SNCF fin 1982 comme Surveillant stagiaire à la Section de Pontoise. Après 7 années, dont les 2 dernières consacrées à un congé de formation, afin de préparer un BTS électrotechnique, je fus, avec ce diplôme en poche, reclassé Att.V à la DV33 de PARIS-NORD. J'ai passé et réussi le concours de dessinateur et pendant 12 années fus projeteur puis vérificateur à la Section «Plans Techniques». Depuis 4années, suite à ma rencontre avec Alain LOUIS (75), j'assurais régulièrement des vacations de formateur au Moulin Neuf dans les domaines PN et PRS.

Didier - Peux-tu nous préciser ce qui t'a poussé à accepter ce poste ?

Michel - Plusieurs facteurs ont concouru à ce que j'accepte ce poste. Tout d'abord ce qu'il représente en terme d'histoire, l'école du Moulin Neuf étant pour tout agent du SES une référence. C'est également, après 4 années de vacations, la chance d'intégrer le milieu de la formation à un poste de responsabilité avec l'assurance de vivre une formidable aventure professionnelle et humaine. Sur ce point, ces 6 premiers mois à Chambly ne font que confirmer cette certitude. C'est enfin aussi la conviction que la formation initiale d'un jeune agent est une phase fondamentale dans sa carrière et que sa réussite professionnelle en est conditionnée. J'ai eu personnellement la chance, lors de mes formations initiales à l'école de PANTIN, de rencontrer des formateurs (MM. LABEYS, CUNY, SOHET, SIMON, VERRIER) qui non seulement m'ont passionné à la signalisation ferroviaire, mais qui ont su également me motiver et m'aider pour travailler et progresser au sein de l'entreprise. Voilà pourquoi, revenir à la formation des AIE et des apprentis est pour moi une récompense, mais c'est surtout la chance de pouvoir à mon tour transmettre et faire profiter les nouveaux agents du SES de mon savoir et de mon expérience.

Didier - *Les formations par alternance t'apparaissent-elles comme l'une des réponses au fort besoin de recrutement à venir ? Des évolutions du dispositif actuel sont-elles envisageables ?*

Les formations par alternance sont bien évidemment une réponse aux recrutements à venir et sont tout simplement un dispositif de formation d'avenir. En effet, la principale vertu de ce type de dispositif est d'assurer une sortie du système scolaire progressive avec simultanément une intégration en douceur dans l'entreprise. Les apprentis sont très tôt préparés à leur futur métier et à l'indispensable culture ferroviaire. Les prochaines années montreront les bénéfices qu'en retireront nos apprentis. Je vous rappelle que les premiers apprentis issus de ce dispositif ne sont sortis qu'en 1996...

Didier - *Penses-tu que l'Amicale des anciens apprentis du SES puisse t'apporter une aide efficace dans tes missions liées à l'apprentissage ?*

Michel - L'Amicale doit aujourd'hui proposer à nos jeunes apprentis embauchés ce que j'appellerai une «continuité tutorale». Un jeune en phase d'apprentissage est guidé et assisté par un tuteur qui lui balise ses premiers pas dans l'entreprise. L'AAA de par la richesse des expériences de ses membres peut assurer par la suite cette veille et ainsi proposer l'aide, le soutien et l'amitié qu'une longue carrière dans l'entreprise ne manquera pas de solliciter. Cette richesse fait également de l'AAA une force non négligeable de proposition. Le nombre d'apprentis sortants présents à la 51^{ème} AG est un message fort à l'AAA en ce sens. L'aide de l'amicale peut être également forte dans notre besoin immédiat de recherche de formateurs et de tuteurs. Nous subissons actuellement des difficultés importantes pour trouver du personnel pour ces missions et il est évident que les actions de formation ne peuvent être optimales que si des ressources « formateurs » sont disponibles. D'autre part, l'apprentissage ne peut fonctionner sans tuteurs au sein des établissements.

Didier - *A l'origine, ce centre avait pour unique vocation la formation des apprentis du SES. Tu réalises aujourd'hui, avec ton équipe, des formations à l'attention d'autres populations ; pourrais-tu en quelques mots nous les décrire.*

Michel - Le CFV a aujourd'hui pour principale mission la formation initiale des Agents de maintenance des Installations Electriques (AIE) qui sont les ex-SUIEST recrutés sur titre (ou en reconversion). Cette formation est modulaire d'une durée totale de 28 semaines réparties sur 18 mois. L'autre principale activité est donc l'apprentissage en association avec des EVEN de la couronne parisienne et en alternance avec le Lycée Professionnel Lavoisier de Méru. Ces jeunes

apprentis sont en général recrutés après leur BEP et préparent en 2ans un BAC PRO MSMA «options systèmes ferroviaires». Après obtention de leur diplôme (100% de réussite à ce jour), ils sont, sauf cas très particuliers, embauchés comme «attachés opérateurs» et ont au cours de leur première année un complément de 16 semaines de formation. Le centre réalise également des formations initiales d'opérateurs LT et quelques cours de spécialisation (alimentations ALIZET notamment).

Didier - *Après six mois dans ce poste, quel est ton sentiment et quels sont tes objectifs pour les années à venir ?*

Michel - Mes 6 premiers mois à ce poste n'ont fait que renforcer mes impressions et convictions. Ils sont passés à la vitesse «TGV» et, comme je le disais précédemment, je suis en train de vivre une riche expérience professionnelle et humaine. Pour les années à venir, je souhaite, dans un premier temps asseoir le dispositif d'alternance existant et mise sur son développement, à condition encore une fois que nous puissions tout simplement satisfaire nos besoins «Formateurs» et «Tuteurs». La réussite de notre dispositif d'alternance doit être un exemple pour une extension à d'autres diplômes d'un niveau supérieur (BTS par exemple). Dans ce cadre, le rattachement du CFV au Pôle National Formation de l'Infrastructure peut être un vecteur d'évolution en ce sens.

Didier - *Michel, nous te remercions d'avoir accepté de répondre à nos questions et te souhaitons bonne chance. Longue vie à l'apprentissage et au centre de formation du Moulin Neuf*

Michel - Je souhaite encore remercier l'ensemble des amicalistes pour leur accueil lors de la journée du 29 septembre.

Je vous présente à tous, ainsi qu'à vos proches tous mes meilleurs vœux pour 2002, en souhaitant qu'elle soit tout simplement une belle année.

A bientôt. Amicalement

Michel DUEZ interviewé par DIDIER CHEMIN (84)
Février 2002

INTERNEMENT VOTRE !

L'Amicale met sur pied son site Internet pour l'ensemble de ses membres, les futurs apprentis et leurs parents. Bientôt des informations «pédagogiques» ou liées au fonctionnement de l'Amicale (PV des réunions, annonces du Comité ou des AGR, annuaire...) seront accessibles aux amicalistes. Alors vite, consultez votre site à :

www:[http\\aaases.fr.st](http://aaases.fr.st)

Faites-nous part de vos propositions pour que le site réponde mieux encore à vos attentes. Communiquez-nous, par exemple, les informations que vous souhaiteriez faire partager aux autres membres...

Sortie Annuelle de Tonnerre

L'amicale vous propose sa sortie annuelle des 11 & 12 mai 2002 à Tonnerre (Yonne). (Organisée par Christian Dugny promo 73/75).



JOURNEE DU 11 MAI

- 14h10 Arrivée du train en gare de TONNERRE
- 14h15 Dépôt des bagages dans un local en gare
- 14h30 Départ à pied accompagné d'un guide de l'office de tourisme pour une visite guidée de la ville et le vieux vaisseau de pierre
- 17h00 Retour en gare, transfert à l'hôtel en bus.
- 17h30 Réunion de travail
- 19h30 Buffet apéritif
- 20h15 Dîner suivi d'une soirée dansante
- 2h00 Fin de la soirée

JOURNEE DU 12 MAI

- 8h30-9h30 Petit déjeuner
- 9h45 Visite aux ateliers d'un tailleur de pierre.
- 10h45 Visite de l'abbaye du PETIT QUINCY
- 12h15 Déjeuner à l'abbaye
- 15h00 Retour en gare

Coordonnées de Christian Dugny :

☎ : 03 86 54 43 60 ☎ sncf : 51 90 81

e-mail : christian.dugny@sncf.fr

----- *Le saviez-vous ?* -----

DU CHEVAL A LA NAVETTE SPATIALE

Quelquefois un texte arrive sur le bureau, parfois sans que l'on sache ni comment ni pourquoi, et retient toute notre attention. Ce fut le cas avec celui qui suit. Ce texte anonyme est déjà connu de certains. Il m'a semblé intéressant de le publier pour faire connaître au plus grand nombre ce raccourci historique d'une technologie d'hier et de demain.

«La distance standard entre deux rails de chemin de fer aux Etats-Unis est de quatre pieds et 8,5 pouces (1,437m)» C'est un chiffre particulièrement bizarre. Pourquoi cet écartement a-t-il été retenu ? Parce que les chemins de fer nord-américains ont été construits de la même façon qu'en Grande-Bretagne par les ingénieurs anglais expatriés, pour qui c'était une bonne idée car cela permettait également d'utiliser les locomotives anglaises.

Pourquoi les Anglais ont-ils construit les leurs comme cela ? Parce que les premières lignes de chemin de fer furent construites par les ingénieurs qui construisirent les tramways et que cet écartement était alors utilisé. Pourquoi ont-ils utilisé cet écartement ? Parce que ceux qui construisaient les tramways étaient les mêmes qui construisirent les chariots en utilisant les mêmes méthodes et les mêmes outils. Pourquoi les chariots utilisent-ils un tel écartement ? Et bien, parce que partout en Europe et en Angleterre, les routes avaient déjà des ornières et un espacement différent aurait causé la rupture de l'essieu du chariot. Pourquoi ces routes présentaient-elles des ornières ainsi espacées ? Les premières grandes routes en Europe ont été construites par l'empire romain pour accélérer le déploiement des légions romaines. Pourquoi les Romains ont-ils retenu cette dimension ? Parce que les premiers chariots étaient des chariots de guerre tirés par deux chevaux. Ces chevaux galopaient côte à côte et devaient être suffisamment espacés pour ne pas se gêner mutuellement. Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de sabots laissés par les chevaux et ne pas être trop espacées pour ne pas causer d'accident lors du croisement de deux chariots.

Nous avons donc la réponse à notre question d'origine. L'espacement des rails nord-américain (4 pieds 8,5 pouces) s'explique par le fait que 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière-train des chevaux de guerre !

Cerise sur le gâteau, quand on observe la navette spatiale américaine sur son pas de tir, on remarque les deux réservoirs additionnels attachés au réservoir principal. La société Thiokol fabrique ces réservoirs additionnels dans son usine de l'Utah. Les ingénieurs qui les conçus auraient bien aimé les faire un peu plus larges mais ces réservoirs devaient être expédiés par train jusqu'au site de lancement. La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap Kennedy emprunte un tunnel sous les Montagnes Rocheuses. Les réservoirs additionnels devaient pouvoir passer dans ce tunnel. Le tunnel est légèrement plus large que la voie de chemin de fer et celle-ci est à peu près aussi large que les arrière-trains de deux chevaux »

Une contrainte de conception appliquée au moyen de transport le plus avancé au monde a déterminé la largeur de ses réservoirs additionnels, celle de l'arrière-train d'un cheval. Les spécifications et la bureaucratie survivront encore longtemps. Aussi, la prochaine fois que vous avez des spécifications entre les mains et que vous vous demandez quel « cul de cheval » les a inventées, vous vous serez peut-être posé la bonne question !

Transmis par MARC ANTONI (79)

----- Participants à la 51^{ème} AG -----

ACKET Jean-Pierre	1977
ANTONI Marc	1979
BAUVE Bernard	1945
BESANCON Paul	1959
BODART Henri	1956
BOISSON Aurélien	2001
CAQUELARD André	1945
CHAMPION Bernard	1940
CHARLOT Didier	1976
CHEMIN Didier	1984
CHOQUET Jean-Marie	1956
COLINET André	1945
CRESSAUT Josiane	-
CRESSAUT Stéphane	1999
DELAMAIDE Gérard	1951
DEMELIER Vanessa	2000
DERMENGHEM Jean Pierre	-
DESSERY Claude	1951
DEVOST Lionel	1970
DOBRE	-
DREMIERE Solange	-
DROUAUD Jacques	1951
DUCLOS Alexandre	2001
DUEZ Michel	-
DUGNY Christian	1975
DUMENIL Pierre	1949
DUPIE Jean-Pierre	1964
DUSEVAL Guy	1963
DUWEL Gérard	1961
ELINEAU Olivier	1985
ETIENNE Roland	1945
FREMAUX Jacques	-
FREUDENREICH Pierre	-
GOUBIN Agnès	1999
HALIPRE Jeannine	VEUV
HANNEQUART Nicolas	2001
HUBERLANT Pierre	1955
JAOUEN Michel	-
LAMARTINIE André	-
LAURENCIER Jean-Claude	1961
LEBAS Abdon	1951
LECONTE Georges	-
LEMAIRE Jacques	1977
LEROY Francis	1963
LESIEUR Yves	1963
LEVESQUE Philippe	1963
LIGNY André	1967
LOUIS Alain	1975
LOUVIOT Jean-Luc	1973
MABRIEZ Michel	1963
MACRE Marcel	1942
MARCELLE Claude	1951
MAURY Pierre	1953
MIALLON Pierre	-
MILLE Jean-Claude	1959
MIREY Didier	1976
MOREL	-
MUNIER Robert	1944
MURAT Cyrille	2001
NICOLAS Bernard	-
NIO Oscar	1953
OULOVSKY Jean-Louis	1963
OVARLE Joël	1965
PARMANTIER Claude	1953
PAPILLON André	1961
PETIT Bernard	1955
PREVOST Jean-Marie	1977
QUENTIN Gérard	-
QUIRIN Marc	1977
REYBARDY Jean	MH
SCLOTOUR Jacques	1951
SIMON Jerome	1997
THEROU Claude	1975
TILLIER Claude	1959
TROLET Claude	-
VERDIER Michel	1961
VIDRIL Roger	-
YACOUBI Djamel	2001

SIEMA Electronique

88-99, rue Hippolyte Kahn
69 628 VILLEURBANNE Cedex

Téléphone : 04 78 85 14 14

Fax : 04 78 68 98 44

TELEPHONIE FERROVIAIRE – CEMU 3

TELESURVEILLANCE DES EQUIPEMENTS
FERROVIAIRES

« SIAM-ST »

SYSTEME INFORMATIQUE D'AIDE A LA
MAINTENANCE POUR LES EQUIPEMENTS DE
SIGNALISATION ET DE TELECOMMUNICATION

MUTUELLE FAMILIALE DES CHEMINOTS DE France (MFCF)

43 rue de Clichy
75.009 PARIS Cedex

(Mutuelle n° : 75MO3593)

Téléphone : 01 44 53 24 65 (30.71.00)

DE PUIS 1930,

- UNE PARTICIPATION QUI TIEN COMPTE
DES DEPASSEMENTS D'HONORAIRES
- LA POSSIBILITE DE FINANCER VOS
DEPENSES DE SANTE GRACE AU PRET
« SANTE PLUS »
- UN TARIF ATTRACTIF POUR LES AGENTS
AGES DE MOINS DE 30 ANS SANS CHARGE
DE FAMILLE
- LES COTISATIONS PEUVENT ETRE
RETENUES SUR SOLDE