

Bulletin de l'Association des anciens et des amis du CNRS n°30

Auteur(s) : CNRS

Les folios

En passant la souris sur une vignette, le titre de l'image apparaît.

36 Fichier(s)

Les relations du document

Ce document n'a pas de relation indiquée avec un autre document du projet.□

Citer cette page

CNRS, Bulletin de l'Association des anciens et des amis du CNRS n°30

Valérie Burgos, Comité pour l'histoire du CNRS & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-Sorbonne Nouvelle-ENS)

Consulté le 11/01/2026 sur la plate-forme EMAN :

<https://eman-archives.org/ComiteHistoireCNRS/items/show/29>

Présentation

Mentions légalesFiche : Comité pour l'histoire du CNRS ; projet EMAN Thalim (CNRS-ENS-Sorbonne nouvelle). Licence Creative Commons Attribution - Partage à l'Identique 3.0 (CC BY-SA 3.0 FR).

Editeur de la ficheValérie Burgos, Comité pour l'histoire du CNRS & Projet EMAN (UMR Thalim, CNRS-Sorbonne Nouvelle-ENS)

Information générales

LangueFrançais

Notice créée par [Valérie Burgos](#) Notice créée le 05/08/2021 Dernière modification le 17/11/2023



ASSOCIATION
DES ANCIENS ET DES AMIS
DU CNRS

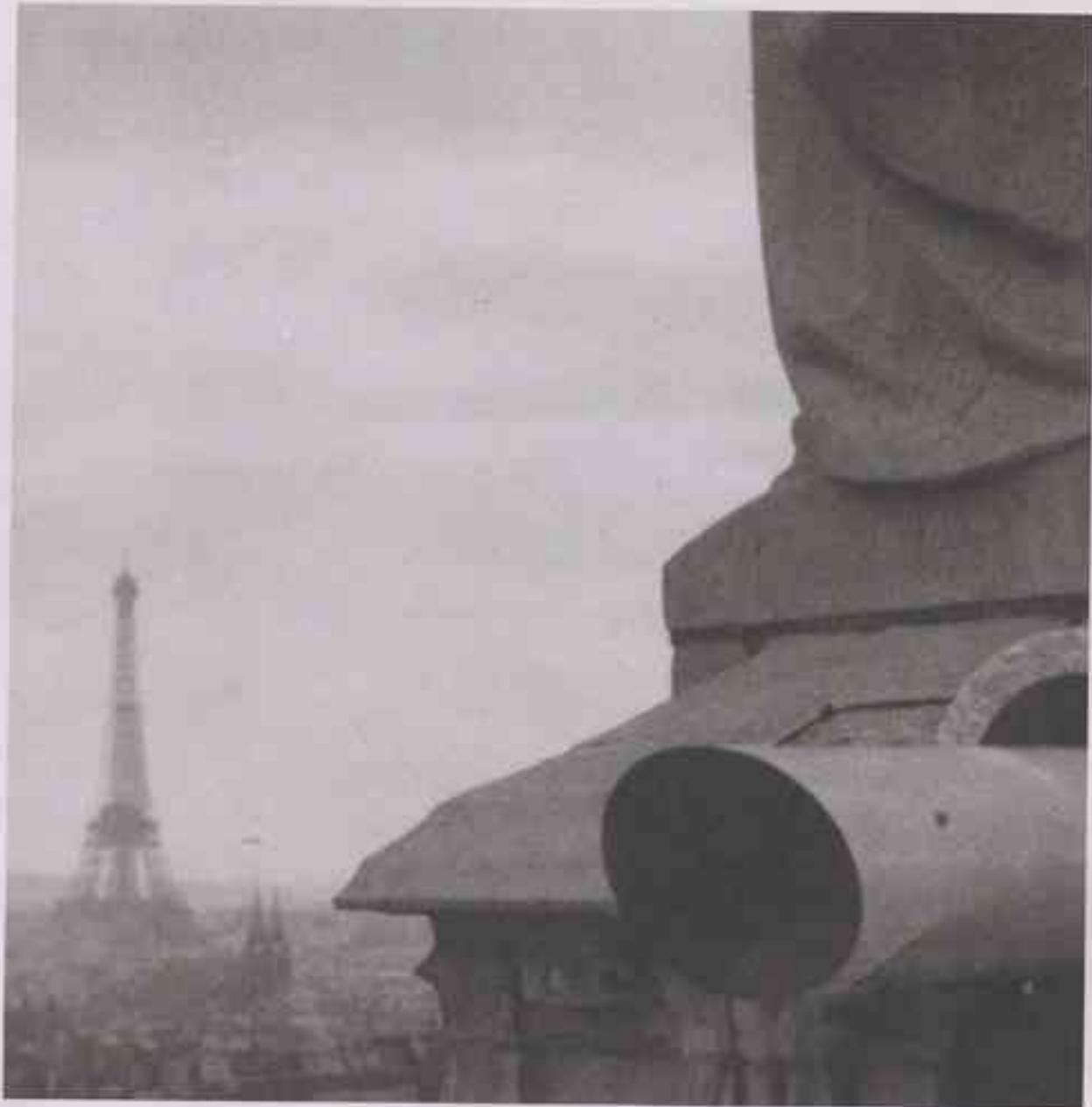
10 NOV 2002 • 0.05567

ISSN 1268-1709

Novembre 2002

N° 30

BULLETIN DE L'ASSOCIATION
DES ANCIENS ET DES AMIS DU C.N.R.S.



ASSOCIATION DES ANCIENS ET AMIS DU CNRS

Fondateurs : MM. Pierre JACQUINOT (†), Claude FREJACQUES (†), Charles GABRIEL (†)

Président d'honneur : M. Pierre BAUCHET

Bureau :

Président : M. Jean-Baptiste DONNET

Vice-président : M. Edmond LISLE

Secrétaire général : M. Claudius MARTRAY

Trésorier : M. Marcel BOUQUEREL

Conseil d'administration :

Mmes et MM. Paule AMELLER, Pierre BAUCHET, Marcel BOUQUEREL, Hélène CHARNASSE, Maurice CONNAT, Hubert CURIEN, Jean-Baptiste DONNET, Lucie FOSSIER, Edmond LISLE, Claudius MARTRAY, André PAULIN, Françoise PLENAT, René ROUZEAU, Marie-Louise SAINSEVIN, Yvonne SALLE.

Correspondants régionaux :

Bretagne et Pays-de-Loire : Mme Raymonde BLANCHARD

Languedoc-Roussillon : Mlle Françoise PLENAT

Nancy-Lorraine : Mme Georgette PROTAS-BLETTERY

Midi-Pyrénées : M. René ROUZEAU

Nord-Pas-de-Calais et Picardie : Mme Marie-France BOUVIER

Provence-Côte d'Azur : M. Maurice CONNAT

Rhône-Alpes : Mme Marie-Angèle PEROT-MOREL

Comité de rédaction du Bulletin de l'Association :

Directeur de la publication et Rédacteur en chef : Mme Yvonne SALLE

Coordination : Mmes Paule AMELLER, Lucie FOSSIER

Membres : Mmes et MM. Paule AMELLER, Pierre BAUCHET, Lucie FOSSIER, Edmond LISLE, René ROUZEAU, Yvonne SALLE

Organisation des visites et conférences : Mmes Hélène CHARNASSE, Marie-Louise SAINSEVIN

Organisation des voyages : Mmes Gisèle VERGNES, Solange DUPONT

Recensement des visiteurs étrangers : Mlle Marie de REALS

Comptabilité : Mme Janine CASTET

Secrétariat : Mmes Florence RIVIERE, Pascale ZANEVONI

Le Secrétariat est ouvert

les lundis, mardis, jeudis de 9 h à 12 h 30, et de 14 h à 17 h

Tél. 01 44 96 44 57 - Télécopie : 01 44 96 49 87

Courrier électronique : amis-cnrs@cnrs-dir.fr

Site web : www.cnrs.fr/Assocancnrs

En cas d'absence, laissez votre message sur le répondeur.

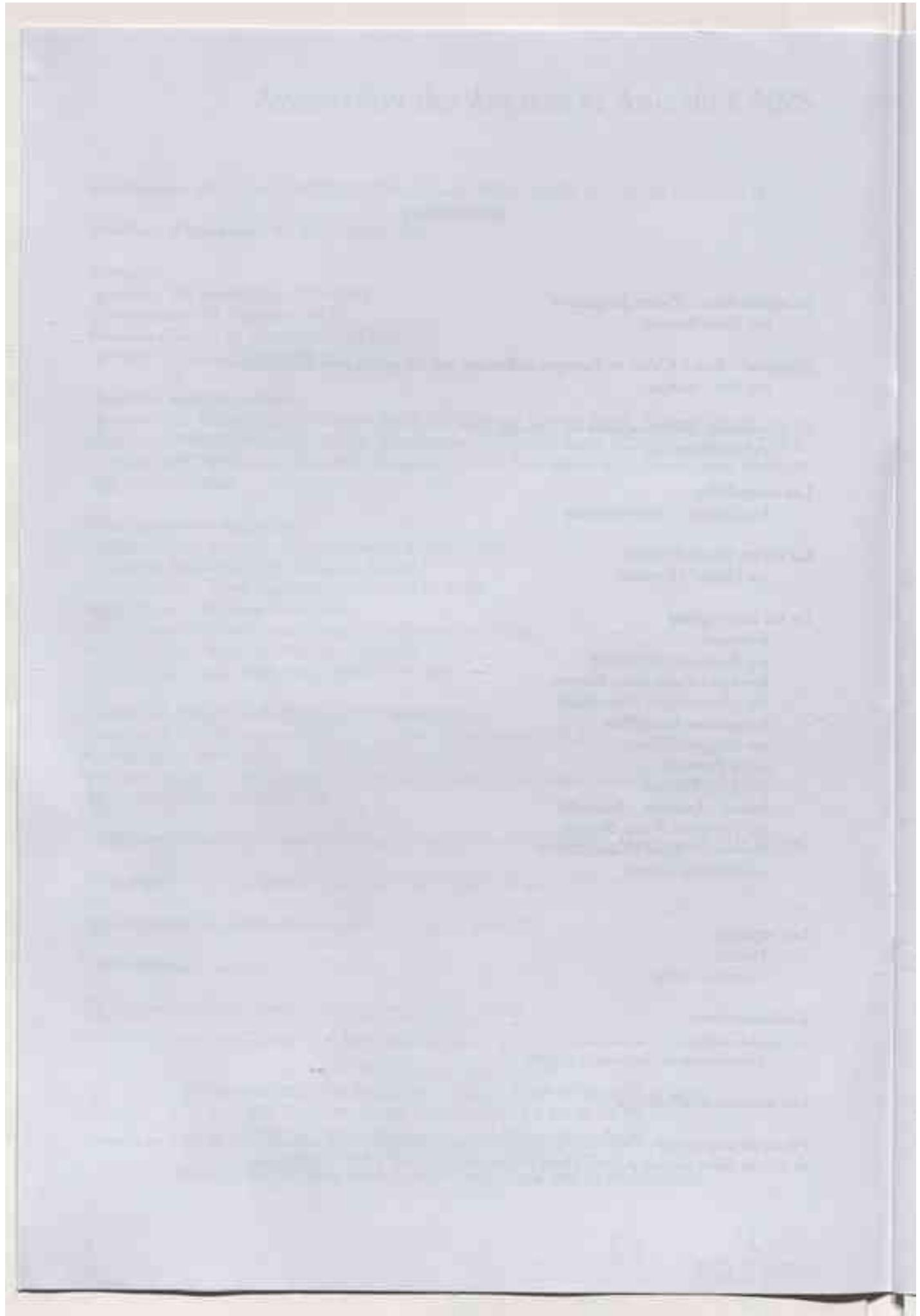
SOMMAIRE

In memoriam... Pierre Jacquinot	3
par Pierre Bauchet	
Editorial : Entre Chine et Europe, réflexion sur les politiques de transport	5
par Yves Cousquer	
La saturation des transports en Europe	7
par Pierre Bauchet	
Les assemblées	15
Les Conseils d'administration	
La vie en Ile-de-France	17
par Hélène Charnassé	
La vie des régions	19
Bretagne	
par Raymonde Blanchard	
Groupe «Alpes, Isère, Savoie»	
par Marie-Angèle Pérat-Morel	
Languedoc-Roussillon	
par Françoise Plenat	
Midi-Pyrénées	
par René Rouzeau	
Nancy - Lorraine - Nord-Est	
par Georges Protat-Bietter	
Provence - Alpes - Côte d'Azur	
par Maurice Connat	
Les voyages	22
Projets	
Comptes rendus	
L'information	25
Le Carnet	
Information du Secrétariat général	
Les nouveaux adhérents	26

Photo de couverture : Projecteur de SANOA, appareil de mesure de pollution, mis en place au sommet de la tour Saint-Jacques à Paris. Photo : Florence Goutal. © CNRS photothèque

4°D
78364 D1

1





In memoriam...

Pierre Jacquinot s'est éteint, le 22 septembre 2002, à l'âge de 92 ans.

C'est d'abord à l'universitaire et au savant qu'un hommage doit être rendu. Agrégé de Sciences physiques, le laboratoire du grand électroaimant de Bellevue, fondé par Aimé Cotton lui ouvre ses portes de 1933 à 1942. Ce laboratoire sera l'une des composantes du CNRS créé en 1939. Il va ensuite mener de front une charge d'enseignant aux universités de Clermont-Ferrand puis de Paris et des travaux de recherche au laboratoire Aimé Cotton dont il prend la direction, en 1951. En collaboration avec Pierre Connes, il réalise le spectromètre à transformation de Fourier, destiné à sonder plus intimement les atomes, qui devait avoir de nombreuses applications, en particulier dans le domaine spatial.

Nommé directeur général du CNRS en 1962, il assume cette charge, à la demande expresse des ministres successifs de tutelle, plus longtemps qu'il ne l'eut souhaité car il voulait reprendre ses recherches. Revenu au laboratoire Aimé Cotton en 1969, il se consacre à des travaux qui lui valent de recevoir la Médaille d'Or du CNRS, en 1978.

Mais c'est aussi à l'homme de qualité qu'un hommage doit être rendu. Tous ceux qui ont travaillé avec lui durant les sept années où il fut directeur général du CNRS ont perçu le sens profond de l'intérêt général qui l'animait. Au milieu de la tourmente de 1968, il avait réussi, tout en évitant les dérives qui menaçaient alors la survie du CNRS, à mener à bien une grande réforme qui permit de moderniser l'administration du centre et de le rapprocher de l'Université, par la création des laboratoires associés.

Sous une apparence réservée, il était très sensible à l'amitié, à la fidélité et à la continuité des relations humaines. À sa retraite, en 1969, il voulut créer un cadre dans lequel les anciens et les amis du CNRS pourraient se retrouver et approfondir leurs préoccupations scientifiques. Notre association, avec ses quelque trois mille membres, est son œuvre.

Elle se devait de le rappeler et d'honorer sa mémoire.

*Pierre Bauchet,
Ancien Directeur scientifique des Sciences humaines et Humanités*



ÉDITORIAL

ENTRE CHINE ET EUROPE RÉFLÉXIONS SUR LES POLITIQUES DE TRANSPORT

Lorsque Edmond Lisle me proposa d'écrire un éditorial pour ce bulletin de l'Association des Anciens et Amis du CNRS où Pierre Bauchet livre un article sur «la saturation des transports en Europe», ce fut par amitié et en écho de la communication sur les «perspectives du transport aérien» que je fis, en mai, devant l'Académie des sciences morales et politiques et Pierre Bauchet. L'amitié, elle, s'est nourrie d'un intérêt partagé avec Edmond Lisle pour la Chine et le développement des relations entre celle-ci et la France, auquel je me suis attelé à mon tour, en essayant de monter le financement d'un centre franco-chinois à l'Université de Tongji.

Aussi bien est-ce à 38 000 pieds, survolant à nouveau la Sibérie de Shanghai vers Paris, que j'entreprends cet éditorial. Avec, en tête, le spectacle impressionnant qu'offre à ses visiteurs cette capitale économique de la Chine, dont le développement rappelle celui du Paris d'Haussmann et Bienvenue par l'ampleur, la rapidité, la qualité des investissements - tours, zones d'activités, infrastructures de tous ordres, équipements publics, parcs, rénovations... - et la vision de long terme qui y préside. Des questions se bousculent, qui me ramènent aux propos de Pierre Bauchet : quel développement la Chine vise-t-elle ? Partie plus tard et de plus loin dans la course à la croissance, saura-t-elle tirer parti des expériences occidentales et, mieux que nous, parer à la congestion des grandes agglomérations, à la saturation des corridors qui les relient, à l'épuisement des ressources fossiles d'énergie, à la prolifération des nuisances et pollutions ? Serons-nous capables d'un progrès de l'intelligence et de l'action collectives apte tout à la fois à répondre aux besoins essentiels de l'humanité, civiliser nos soifs d'échanges et de consommations, discipliner ou sublimer nos aspirations à la mobilité et à la vitesse, et économiser les ressources rares que sont devenus l'espace et l'énergie ? Quelle part prendrons-nous à ce progrès, et à cette responsabilité, dans les coopérations universitaires que nous montons entre continents ?...

C'est, en effet, de développement durable et de gouvernance à l'échelle de la planète ou de ses ensembles régionaux en formation, comme l'Europe, qu'au fond traite Pierre Bauchet quand il dit «la politique des transports doit être repensée avant qu'il ne soit trop tard», après avoir porté son regard sur les développements des modes de transport dans nos vieux pays, analysé leurs manques, exploré des perspectives qu'il juge sombres et déséquilibrées, puis relevé les limites des politiques publiques, diverses comme les pays et trop peu fédérées par l'Europe.

J'ai été frappé du parallélisme des thèses entre l'article de P. Bauchet et un récent dossier consacré au transport par le quotidien *Les Echos*, intitulé «Le succès du camion est-il durable?», qu'Olivier Noyer introduit par ce propos : «Dans la foulée du sommet de Johannesburg, intermodalité et transport durable sont des mots très tendance... mais deviennent une nécessité». J'en ai extrait des phrases qui sont autant d'échos d'actualité à l'article prospectif de Bauchet.

«Le transport routier a pris la place qu'occupait le transport ferroviaire il y a un siècle... Le camion est indispensable aux autres modes qu'il précède ou prolonge presque toujours.

En dépit de sa domination, le transport routier apparaît pourtant de plus en plus victime de son succès... Les moments d'encombrement évidents, jusqu'au rejet par l'opinion... Le consommateur, qui demande des livraisons plus rapides et plus priches, est le même citoyen qui supporte de moins en moins les nuisances.

Parmi le débat est vif. Les pouvoirs politiques tergiversent avant d'investir et réglementer pour canaliser et contrôler les poids lourds... Le transfert vers des modes alternatifs à la route, préconisé par le dernier livre blanc de

Éditorial - ENTRE CHINE ET EUROPE

Bruxelles, fait hurler les professionnels de la route, qui comptent sur leurs réserves d'adaptation. En économie libérale, un tel mouvement ne se décrète pas, d'autant que l'offre ferroviaire n'est pas compétitive... On ne peut plus raisonner par modes, mais en maillons d'une chaîne de transport, dont les routiers tendent à devenir les organisateurs globaux... Pourtant, les potentiels des voies navigables, du cabotage et du ferroviaire sont restreints à court terme car changer des traditions et faire coopérer des modes concurrents prendra du temps – d'autant que chacun attend l'autre pour investir...

Tout se résumera en choix politiques et budgétaires : des autoroutes ferroviaires, des tunnels de base, des contournements des grandes agglomérations, des autoroutes et voies ferrées dédiées pour faire sauter les bouchons. Il faut des décisions dès aujourd'hui. Le succès actuel du TGV remonte à des choix faits il y a trente ans.

A défaut, les conséquences toucheront au mode de vie... Le culte de la vitesse a été poussé à l'extrême, il faudra revenir là-dessus...

Qui fera entendre le plus haut sa voix : les entreprises, les partenaires sociaux, les usagers des transports, les consommateurs, les écologistes ou les riverains des nouvelles infrastructures ?

Confirmant la grande actualité de la réflexion de Pierre Bauchet, l'article dont je viens de donner de larges extraits pointe une des grandes difficultés de l'action publique dans ce domaine multiforme concernant tout un chacun : les acteurs atomisés y agissent, chacun dans sa sphère modale, selon leur vision locale ou nationale du marché, sans homogénéité fiscale ni appréhension partagée des coûts externes à l'échelle communautaire, où pourtant s'organisent de plus en plus les échanges de biens et services et la mobilité des personnes.

C'est pourquoi la politique communautaire des transports, voulue telle, dès le traité de Rome, teste une pierre de touche de l'aptitude de l'Europe à maîtriser ses évolutions, son cadre de vie, son efficacité économique, son équité sociale et la cohésion de ses territoires - en jouant le jeu d'un marché discipliné par des régulations à concerter entre ses divers niveaux de responsabilité politique, de l'Union aux pouvoirs régionaux et locaux, en passant par les Etats.

C'est un des enjeux sur lesquels on évaluera la pertinence des travaux de la Convention sur l'avenir de l'Europe, à la veille de l'élargissement. Le projet de traité constitutionnel sur lequel ses travaux devraient déboucher, sera jugé aussi à cette aune : l'identité européenne, la hiérarchie des missions, l'architecture des compétences, la simplification des instruments et procédures communautaires, qui sont toutes en débat, ne valent pas tant par elles-mêmes que par l'efficacité accrue conférée aux politiques communes, comme celle des transports.

Il s'agit de «repenser ces politiques avant qu'il ne soit trop tard», dit Pierre Bauchet, et de les mettre en œuvre avec le même dynamisme que les pays neufs qui accompagnent notre vieille Europe dans la marche du monde. La qualité de l'avenir de l'Europe en dépend pour partie, les Européens en ont conscience et les élites des autres peuples de la planète y prêteront attention...

*Yves Cousquer
Ingénieur général des Ponts et Chaussées
Président de la Fondation de l'Ecole nationale des ponts et chaussées
Membre de la Commission sur l'avenir de l'Europe*

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

Sommaire

Introduction	7
1) Le développement du transport	7
2) La pollution atmosphérique et l'effet de serre	8
1) La pollution atmosphérique	8
2) L'effet de serre	8
3) La pénurie d'espace et les encombrements	9
1) L'encombrement de la route	9
2) L'encombrement de la voie ferrée	9
3) L'encombrement de l'espace aérien et aéroportuaire	10
4) Les espaces libres, la mer et les fleuves	10
4) La maîtrise de la pollution et de l'encombrement	10
1) Les lacunes de la politique européenne	11
2) La vérité des prix des divers modes	11
3) L'harmonisation des infrastructures	12
Conclusion	12

Introduction

Le transport occupe en Europe une place qui paraît relativement constante : 10% dans le Produit national brut. Il serait faux d'en conclure que sa croissance n'est pas plus rapide que celle de la production et qu'il n'existe pas de risque de saturation. Car il s'agit d'un pourcentage en valeur. Or, le prix d'une unité physique de transport, de la tonne/kilomètre, par exemple, diminue par rapport au prix des biens et services. Les quantités transportées augmentent donc plus que la valeur des services de transport sur une planète dont la dimension, elle, est fixée une fois pour toutes par le créateur. Les risques de saturation existent bien. Les saturations dont il est question ici sont, d'une part, celle de l'atmosphère polluée par l'usage des énergies consommées par les transports, d'autre part, celle de l'espace nécessaire à ces transports.

Les risques seraient moins importants si le trafic répondait mieux à la demande des usagers. C'est l'objectif que se propose d'atteindre la Commission européenne dans son récent Livre blanc qui définit une politique européenne des transports à l'horizon 2010.

1) Le développement du transport

En Europe, la part de chaque mode dans le transport de marchandises varie sensiblement. Celle de la route, 45%, ne cesse d'augmenter. Celle de la mer, 41%, augmente aussi. Mais la voie d'eau stagne, 4%, et le rail ne représente plus que 8% du trafic total. Pour le trafic de voyageurs, la route en assure 79%, l'aérien 5%, le chemin de fer, 6%.

En France, dans la période 1990-2000, on note, pour les marchandises, que la route assure 80% du trafic contre 61% en 1985, la voie d'eau, 3% et le rail, 6%. Pour le transport de passagers, il s'effectue par la route à 85% contre 66% il y a 20 ans, malgré la stabilisation actuelle du trafic ferroviaire, grâce au TGV qui en représente la moitié. L'importance relative et l'évolution des divers modes, en France, se rapproche de ceux des autres pays du Marché commun. Les nuisances aussi.

Ces nuisances sont nombreuses. Le bruit est particulièrement sensible aux populations des villes, comme le notait déjà Boileau dans les «embarras de Paris», à proximité des voies et des noeuds de communication et, de nos jours, des aéroports. Malgré les progrès techniques qui rendent les

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

moteurs plus économies et moins bruyants, les conséquences du bruit sur la santé sont lourdes. Cette nuisance serait réduite si les collectivités locales et les particuliers renonçaient à bâtir, souvent au mépris des règlements, sur des terrains qui sont bon marché précisément en raison de leur proximité des voies de communication.

On se bornera ici à évoquer la pollution atmosphérique et les encombremens.

2) La pollution atmosphérique et l'effet de serre

1) La pollution atmosphérique

On oublie volontiers que l'usage du pétrole pour les transports est, dans les pays industrialisés, la principale source de pollution créant l'effet de serre.

En France, le transport de personnes représente 15% du total de la consommation française d'énergie et le transport de marchandises, 10%. De surcroit, la consommation de pétrole sert principalement aux transports par route et par air qui augmentent plus vite que le transport en général et que la production intérieure brute. La qualité de l'air s'améliore, certes, dans les grandes villes européennes, notamment à Paris depuis 1990. Mais elle se dégrade dans les villes secondaires et dans les zones urbanisées de pays en voie de développement envahies à leur tour par l'automobile.

Les perspectives d'avenir sont contradictoires, certaines, optimistes, d'autres, pessimistes.

Les perspectives optimistes mettent en relief les économies réalisées sur les consommations par kilomètre et la réduction des effluents des moteurs à essence et surtout des diesels. Les pollutions maîtrisées, celles du plomb, du monoxyde de carbone et du soufre l'ont été par un changement dans la composition du carburant et leur contrôle par les pots catalytiques.

Les perspectives pessimistes se fondent sur l'importance croissante de la pollution automobile,

source essentielle du CO₂ en Europe. Pour les véhicules automobiles, les économies de consommation ont été partiellement annulées par l'usage de nouveaux équipements comme l'air conditionné, par la surpuissance des moteurs et par les vitesses moyennes et de pointe sensiblement accrues pour attirer la clientèle, au mépris des textes qui fixent, en France, les limites sur autoroute à 130 km/h pour les véhicules de tourisme et 90 km/h pour les poids lourds. Il est vrai que l'absence d'harmonisation des réglementations européennes n'incite pas à la sagesse !

On doit aussi noter les pollutions non maîtrisées, celles d'oxyde d'azote, de particules de plus en plus petites, dangereuses, mal connues et difficilement décelables. C'est surtout le CO₂ également non maîtrisé qui présente, pour la planète, le risque majeur d'un réchauffement de température dont il est le facteur essentiel. Les plus gros producteurs d'oxyde de carbone sont l'Amérique du Nord, le Japon et l'Europe. L'émission annuelle est de 7 milliards de tonnes. Par habitant, l'Allemagne en produit le double de la France et les Etats-Unis, le triple.

La consommation énergétique du transport est la source principale d'émission de gaz carbonique en Europe, 210 millions de tonnes. Le Livre blanc affirme que les transports sont responsables de la pollution pour 35% aujourd'hui et le seront pour 50% dans les vingt prochaines années. La route représente 85% de cette pollution du transport dont les véhicules particuliers sont responsables pour les 3/4 et les poids lourds, pour le 1/4.

2) L'effet de serre

La relation entre la pollution atmosphérique et le réchauffement de la terre par l'effet de serre paraît aujourd'hui vraisemblable. Des scientifiques, Gérard Mézie et Dominique Dron¹, notent que la hausse des températures qui, dans le dernier siècle, a été de 0,6° pourrait connaître une accélération au XXI^e siècle en variant de 1,4° à 5,6°. Ce dernier chiffre conduirait à des désastres écologiques à l'horizon de quelques décennies : une hausse des océans de 20 cm à 1 m, des bouleversements de

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

l'agronomie, des désertifications croissantes en Afrique et, plus tard, en Europe du sud, y compris en France. Il faudrait diviser par 3 ou 5 les émissions dans les pays industrialisés pour écarter le danger. Or, aujourd'hui, la consommation d'énergie d'origine fossile a augmenté de 50% depuis 1990.

Les réponses à cette menace deviennent urgentes, mais les politiques sont politiquement difficiles à établir et plus encore à faire accepter internationalement. La ratification laborieuse du protocole de Kyoto de 1997, qui n'est pas encore obtenue, le montre.

Les oscillations de la conjoncture pétrolière démodabilisent périodiquement l'opinion et les pouvoirs publics qui ne s'y intéressent que par à-coups suivant les pénuries de pétrole et les pressions des intérêts pétroliers. Avec la crise de 1972-1980, des mesures avaient été prises, facilitées par la hausse du prix du pétrole qui ralentit la consommation. Depuis la fin de la pénurie et la baisse des prix, les gouvernements et les opinions publiques s'en désintéressent. D'ailleurs, il n'y a jamais eu de politiques suivies sur le pétrole, faute de pouvoir anticiper et régulariser ces oscillations.

Aucune énergie nouvelle n'a, jusqu'ici, remplacé ce carburant. Le véhicule électrique est limité par la durée de recharge, par une autonomie trop faible, enfin, par la pollution indirecte du fournisseur de courant et des accumulateurs usagés. Le véhicule hybride, moteur thermique-moteur électrique, constitue un progrès en réduisant d'un quart la consommation de carburant, mais demandera plusieurs années pour se généraliser. Quant aux nouveaux carburants «alternatifs», ils ne représentent aujourd'hui que 2% de ceux utilisés et ne sont pas tous propres, y compris le GPL. Le carburant vert, dont le Brésil a fait l'expérience coûteuse, épouse les terres. Enfin, les moteurs à hydrogène ne seront pas au point avant 15 ou 20 ans.

La recherche scientifique permettra probablement d'ouvrir dans un délai plus bref d'autres perspectives, notamment celles touchant la capture et le stockage de CO₂. On espère que cette innovation

permettra d'attendre la mise au point des moteurs à hydrogène.

En toute hypothèse, le progrès scientifique n'a pas encore gagné la course avec le réchauffement de la planète.

3) La pénurie d'espace et les encombrements

L'opinion y est peu sensible sauf en ce qui concerne les véhicules routiers, spécialement dans les villes et sur certaines autoroutes. En fait, l'encombrement concerne les transports aériens, terrestres mais non le maritime et le fluvial.

Les milieux autorisés n'ont pas toujours conscience de cette pénurie d'espace. Certains experts pensent qu'il suffirait d'étendre les autorisations de bâti pour que le prix du sol diminue et que les infrastructures se développent. C'est oublier que l'extension des zones habitées augmenterait le besoin de transport et la pollution comme le montre l'exemple des Etats-Unis.

En Europe, la congestion nous coûte 0,5% du PIB et Bruxelles prévoit qu'elle en absorbera 1% après 2010. Elle frappe 10% du réseau routier et 20% du réseau ferroviaire. Elle est aggravée par la faible connexion des réseaux nationaux qui restent très cloisonnés et le petit nombre de réseaux trans-européens.

1) L'encombrement de la route

Les zones urbaines sont les plus congestionnées : la Ruhr, le Bas-Rhin, le sud de la Grande-Bretagne, la vallée du Rhône. Bruxelles prévoit que la congestion augmentera de 10% par décennie. Par jour, 10 hectares de terre sont absorbés par les infrastructures routières¹.

2) L'encombrement de la voie ferrée

Les voies sont saturées autour des agglomérations, sur certaines lignes notamment Nord-Sud. Le trafic de marchandises en souffre particulièrement, le transport de voyageurs en Europe et notamment en

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

France étant toujours prioritaire par rapport à celui des marchandises tant en ce qui concerne l'usage des voies que l'attribution des crédits.

3) L'encombrement de l'espace aérien et aéroportuaire

Le transport aérien double à peu près tous les 10 ans. Le manque d'espace se traduit par des retards croissants, surtout en été, dus à un encombrement sensible dans le ciel comme au sol.

Le risque de collision est très important en approche des aéroports surtout en période de pointe. Ce risque conduit à limiter le nombre de droits d'atterrissements et de décollages. Une des conséquences de la saturation est de fausser le marché du transport aérien. Malgré les réglementations de Bruxelles sur les droits non utilisés, on constate une concentration croissante des compagnies qui cherchent des droits d'atterrissement exclusifs lesquels engendrent des oligopoles et même des monopoles. Ainsi une alliance entre British Airways et American Airline donnerait aux deux compagnies 47% des droits d'atterrissement sur l'aéroport anglais d'Heathrow.

Cette monopolisation des droits d'atterrissement est liée à la rareté d'aires d'atterrissement proches des concentrations urbaines et à l'opposition des populations sensibles au bruit. Mais les aéroports ne peuvent s'éloigner de plus de 120 km d'un centre ville sans risquer de n'être que des éléphants blancs, non utilisés. Les autorités françaises rencontrent cette difficulté à propos de l'implantation du quatrième aéroport de Paris à Chalnes, situé à 140 km de Paris. L'accroissement du transport aérien obligera la Commission européenne à envisager de nouvelles politiques. L'augmentation des capacités des appareils, la réduction des intervalles au décollage et les améliorations techniques dans le pilotage ne sont que des palliatifs temporaires à la rareté d'espace aérien.

4) Les espaces libres, la mer et les fleuves

L'espace maritime est libre non seulement en droit

mais encore en fait. Sans doute, l'approche des ports a toujours donné lieu à une réglementation qui précise des conditions de navigation. Certes, l'augmentation du trafic a conduit à créer des «trails» dans les zones très fréquentées comme celle d'Ouessant et des détroits comme celui de Malacca. Mais les eaux internationales ne connaissent pas, en général, d'encombrements et ne font l'objet que de réglementations générales, d'ailleurs mal respectées.

L'espace fluvial n'est pas saturé en Europe sauf près de certains grands ports de mer ou fluviaux. Cette saturation est souvent liée à une insuffisance d'infrastructures notamment d'écluses qu'il faudrait allonger ou de tirants d'eau insuffisants. Ainsi, la France ne souffre pas d'insuffisance des voies navigables mais d'un manque d'entretien de ces voies dont les autorités et l'opinion se désintéressent. Aucune mesure importante n'est prévue, sauf le passage au grand gabarit du canal Seine-Nord qui demandera du temps.

La remontée temporaire du trafic fluvial français dans la dernière décennie, alors qu'aucune mesure n'avait été prise pour le favoriser, montre que l'on pourrait faire un meilleur usage de cette voie qui, pour l'heure, ne dessert que 2% du trafic de marchandises.

4) La maîtrise de la pollution et de l'encombrement

À l'échelle de la planète, les institutions internationales, Organisation Maritime Internationale pour le transport maritime, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et l'Association Internationale du Transport Aérien pour le transport aérien, ont réglementé les conditions de travail des personnels, la sûreté et la sécurité du transport par un contrôle des matériels, de la qualification du personnel et de la gestion des entreprises.

La Commission de l'Union européenne, organisme régional, cherche à harmoniser et à unifier l'espace du Marché Commun. Malgré les avancées réalisées tardivement, elle est conduite, en raison

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

des lacunes des politiques passées, à présenter, dans un Livre Blanc, une nouvelle esquisse de politique des transports qui, par la recherche de la vérité des prix et une harmonisation des infrastructures, permettrait de réduire les pollutions et les encombrements.

1) *Les lacunes de la politique européenne*

Jusqu'alors, Bruxelles a cherché davantage à supprimer des réglementations nationales, qu'à unifier celles qui restent du ressort des États, notamment en matière fiscale et de conditions de travail des personnels.

Ainsi, alors que la réglementation européenne couvre 80% des textes intéressant la route, la fiscalité de ce transport, les conditions d'emploi, les temps de travail autorisés par l'accord de l'an 2000 qui vont de 48 h. en moyenne à 60 h. au maximum, sont mal harmonisés et peu respectés, malgré les efforts de la commission.

Dans le domaine maritime, il en va de même pour la fiscalité, les contrôles et les sanctions aux manquements touchant l'emploi des personnels et les pollutions maritimes.

En matière aérienne, la réglementation européenne laisse, jusqu'alors, cohabiter des contrôles nationaux différents. Si Eurocontrol assure une certaine harmonisation de l'espace par des couloirs, l'organisation d'un «ciel unique européen» se heurte aux réglementations nationales.

Plus largement, l'Europe n'a pas réussi à imposer une vérité des prix des différents transports prenant en compte tous les coûts, ni une harmonisation des infrastructures qui aurait permis une meilleure maîtrise des pollutions et des encombrements.

2) *La vérité des prix des divers modes*

Malgré les directives de Bruxelles, on est encore loin de prix établis en fonction des coûts de transport, y compris celui de la pollution.

Une politique libérale de réduction de la pollution suppose pourtant que l'usager paie tous les coûts de transport pour que sa demande soit adaptée au «vrai coût» de ce transport. La vérité des prix conduirait les usagers à choisir celui qui est le plus économique et, toutes choses égales par ailleurs, celui qui pollue le moins. Déjà faussée par les subventions dont bénéficient les transports¹, la demande l'est encore par une mauvaise évaluation des coûts.

Celle-ci soulève entre autres deux catégories de problèmes. D'abord ceux touchant la connaissance des divers coûts externes (pollution, congestion, etc.) et, notamment, ceux du coût du mort et du coût de l'espace². Bruxelles indique que sur 100 kilomètres d'autoroutes moyennement encombrées, l'évaluation des coûts externes est très différente suivant les pays :

	En Europe	En Suisse
pollution	2,30	15
changement climatique	0,20	1,54
congestion	2,70	9,30
coûts directs infrastructure	2,10	3,20

Les coûts externes de longue période, lourds pour la route et le fer par exemple, sont probablement sous-estimés par ce qu'ils ne tiennent souvent pas compte des coûts à long terme du sol. Or, celui du terrain à bâtir a plus que double dans les vingt dernières années. La Commission européenne considère que les tarifications autoroutières devraient augmenter de 4% à 14% dans les prochaines décennies.

Une autre difficulté concerne les recettes fiscales. Celles-ci, prélevées à l'occasion d'une activité de transport, peuvent être considérées soit comme une recette du transport, soit comme une recette du budget qui, en principe, est universel. La Taxe Intérieure des Produits Pétroliers (TIPP) qui représente 64% des recettes de transport en France doit-elle lui être ou non affectée ? Si on adopte la première perspective, la route paie largement son coût, puisqu'elle couvrirait jusqu'à trois fois les dépenses publiques annuelles en fonctionnement et en capital de ce secteur. Reste la répartition du

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

coût de la route entre l'automobile et le véhicule lourd qui ne paie manifestement pas ses coûts externes. A contrario, si les recettes de la TIPP ne sont pas affectées à la route, il faut augmenter son imposition pour couvrir son coût et spécialement celle portant sur les poids lourds.

Certes, Bruxelles a édicté les normes d'une tarification qui devrait tenir compte des coûts externes, pollution, bruit, accidents, morts et encombrement, pour chaque mode. Toutefois, il existe encore des différences considérables suivant les pays. La moyenne des tarifs, en Europe, se situe autour de 8,3 euros aux 100 km, alors qu'en Suisse, elle est de 38 euros. En bref, les prix ne couvrent pas également, dans les divers pays européens et pour chaque mode, les coûts de court et de long terme.

3) L'harmonisation des infrastructures

Elle devrait permettre à chaque mode d'être utilisé dans les conditions où il est le plus efficace, ce qui aurait pour effet de réduire les pollutions et les encombrements. Par exemple, le chemin de fer est plus efficace sur des trajets dépassant les 500 km pour des produits lourds, l'avion, au-delà de 1000 km, pour les marchandises à haute valeur ajoutée.

La construction de véritables réseaux trans-européens devrait permettre une meilleure utilisation de chaque mode. Certes, la Commission a présenté des schémas directeurs de réseaux trans-européens de voies navigables (1991), de réseaux routiers (1993) et de TGV. Mais leur financement n'étant assuré ni par Bruxelles ni par les Etats, ils n'ont été que très partiellement réalisés.

Pour les infrastructures autres que celles concernées par ces schémas directeurs, les réseaux ferroviaires et routiers nationaux restent juxtaposés et non pas harmonisés comme l'ont amplement démontré les débats franco-italiens auxquels a donné lieu la réouverture du tunnel du Mont-Blanc.

D'autres réalisations pourraient améliorer l'usage des réseaux. Pour les voies ferrées, il serait intérêt-

sant de séparer les lignes destinées au transport de voyageurs de celles destinées aux marchandises et de moderniser les matériels.

Conclusion

La pollution et l'encombrement des transports terrestres présentent des risques importants pour l'avenir dans des continents «pleins», comme l'Europe et même dans ceux qualifiés de vides comme les Amériques. Il est urgent de réduire la consommation d'énergie d'origine fossile alors que l'on ne dispose pas encore de substituts et d'augmenter l'efficacité de l'usage des transports. Une politique libérale devrait d'abord chercher à rétablir une vérité des prix, c'est-à-dire des prix égaux ou proportionnels aux coûts. On peut dégager des précédentes observations quelques aspects d'une politique efficace des transports.

Il faut accélérer les progrès dans les sources d'énergie. A moyen terme, la capture et le stockage du CO₂ permettraient d'attendre les nouvelles alternatives aux carburants fossiles, l'énergie électrique, l'énergie solaire, le moteur à hydrogène qui demanderont de longs délais pour être d'un usage courant et supposeront un lourd effort de recherche.

Il convient aussi de penser à un nouvel aménagement de l'espace urbain plus économique en transport.

Il convient encore d'augmenter l'efficacité des réseaux de transport par une unification des espaces dont l'Europe est encore loin, qu'il s'agisse de l'espace ferroviaire européen ou du ciel unique auquel s'opposent les contrôleurs de l'air.

C'est surtout la coordination des divers modes de transport qui pourrait augmenter l'efficacité des réseaux et permettrait une meilleure répartition des besoins de transport entre les divers modes. Or, en Europe et particulièrement en France, cette coordination est loin d'être réalisée. Le rail, la route, le cabotage maritime, la navigation fluviale ont une longue tradition de luttes inégales et stériles. Il en résulte que les modes les moins polluants et qui disposent de vastes espaces, le fluvial et le maritime,

LA SATURATION DES TRANSPORTS EN EUROPE

sont utilisés bien en deçà de leurs capacités. Par contre, les transports routiers, coûteux en infrastructures et plus polluants, connaissent avec l'aérien, la croissance la plus rapide, croissance qui devrait se poursuivre du moins durant la prochaine décennie.

Les transports ferroviaires sont plus écologiques. Mais Bruxelles estime à 15 ans le temps nécessaire pour multiplier par trois les lignes dédiées au fret qui demandent beaucoup de temps et d'argent¹.

Pour assurer une croissance harmonieuse des transports dans une société libérale, il faut respecter la vérité des prix, mener une véritable politique de coordination des transports européens et financer des infrastructures nouvelles. Faute de quoi, les transports fluviaux et le cabotage européen, peu polluants et qui ne manquent pas d'espace, resteront à la traîne. L'Union européenne a élaboré des programmes mais n'a pas, jusqu'ici, encouragé dans ces domaines une véritable politique industrielle.

La France est encore moins active dans le maritime et le fluvial que ses voisins immédiats, notamment l'Allemagne, les Pays-bas. Est-ce en raison des pressions des grands transporteurs routiers et des chemins de fer ? De l'indifférence de l'opinion et des pouvoirs publics français pour la mer et le fleuve ? De l'insuffisance de la coordination des transports ?

Une politique rationnelle réduirait la dépendance de la croissance européenne à l'égard des transports qui, dans un espace étroit, se développent difficilement et entraînent des menaces de pollutions².

La politique des transports doit être repensée avant qu'il ne soit trop tard, c'est-à-dire avant que les réserves d'environnement et d'espace ne soient épuisées.

Pierre Bauchet
Membre de l'Institut

1 - Cf. *Les conférences de l'Académie des Sciences morales et politiques*, cycle 2001-2002, données par ces deux personnalités et diffusées par cette Académie.

2 - Cf. *Les Cahiers de l'observatoire*, les informations du Comité national routier, Paris.

3 - Elles sont affectées à différents niveaux de la filière transport, soit la fabrication de matériel, les chantiers navals par exemple, soit les carburants pour les transports routiers par exemple, soit le transport lui-même, le transport ferroviaire entre autres. En France, la SNCF coûte annuellement à la nation, retraites incluses, 90 milliards de Francs, c'est-à-dire autant que les coûts des investissements destinés à tous les transports.

4 - Cf. *Communication général du Plan. Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, groupe présidé par Marcel Boiteux, Paris 2002.

5 - Le transport combiné représente moins de 3 % du transport routier européen et stagnait aujourd'hui. Il demande du matériel, des locomotives et le creusement de tunnels très coûteux. Le tunnel permanent, en 2015, la liaison Lyon-Turin, long de 52 km, coûterait à elle seule, plusieurs milliards d'euros.

Les infrastructures routières bénéficient encore en France de crédits très faibles par rapport à ceux attribués aux chemins de fer.

6 - Une conclusion implicite du dernier *Livre blanc de la Commission des Communautés européennes* de 2002, visiblement contrôlée par les milieux industriels et l'administration française, est la nécessité de ralentir la croissance du transport et de découpler de celle du PNB pour éviter les conséquences dramatiques de l'effet de serre. Cette constatation s'appuie sur la crainte d'entraîner, par là, un recul du taux de croissance de la nation.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conseil du 13 juin 2002

Le Conseil d'administration de l'Association des Anciens et Amis du CNRS s'est réuni le 13 juin 2002 sous la présidence de M. Donnet. Absents et excusés : M. Curien, Mmes Fossier et Sainsevin.

Le Conseil s'est d'abord intéressé au problème du transfert, à la Fondation Kastler, du fichier des chercheurs étrangers. Soumis aux juristes de la FNAK, ce document apparaît comme un inventaire d'un type particulier, dont le statut est spécifique. Son transfert nécessite de nouvelles démarches et, dans l'attente de leur aboutissement, Mlle de Réals en poursuit la mise à jour.

Le Président fait état, ensuite, d'une rencontre qu'il a eue, à la Maison de la Chimie, en compagnie de MM. Lalle et Martray et de Mmes Charnassé et Sallé, avec les représentants de l'association «Chercheurs toujours», MM. Voisin et Vermeulin et Mme Ravier. Les vocations des deux groupements étant complémentaires, il semble que l'on puisse envisager un renforcement des liens et des échanges d'informations sur leurs activités respectives.

Concernant le Bulletin, trois sujets ont fait l'objet d'un examen attentif :

- nécessité d'en modifier, dès le prochain numéro, la présentation en fonction de la nouvelle organisation du service de l'imprimerie ;
- obligation de soumettre les articles envoyés à la rédaction à l'avis de référes nommés par le Conseil ;
- étude de l'articulation de la gestion de l'information entre le Bulletin et le site Web, qui vient d'être ouvert.

L'examen de la liste des 51 nouveaux adhérents (dont 2 sont en activité) a conduit à une discussion sur l'avenir de l'association qui continue de se développer très régulièrement. Elle rassemble actuellement plus de 2 000 membres cotisants et manifeste une grande vitalité grâce au dévouement de quelques bénévoles. Mais les charges de travail s'accroissent et, de plus, des relèves seront nécessaires. Il est apparu utile de lancer un large appel aux bonnes volontés, notamment au moment de l'adhésion.

En vue de faire quelques prévisions sur l'avenir, le Conseil s'est interrogé sur la proportion de retraités adhérents par rapport au nombre de mises à la retraite. A été évoquée, également, la possibilité de conserver une carte professionnelle actualisée, problème à soumettre à l'administration du CNRS.

La situation financière présentée par M. Bouquerel est toujours satisfaisante. Le bilan de 2001 a été approuvé par l'assemblée générale du 14 avril et le bilan du premier trimestre de l'année 2002 est conforme aux prévisions. Le trésorier fait savoir que le CNRS maintient sa subvention.

Mme Charnassé expose le programme des visites et conférences du dernier trimestre 2002 qu'elle organise en Ile-de-France et qui s'annonce toujours aussi diversifié et intéressant. Elle rappelle ensuite que, de septembre à décembre 2001, ces manifestations ont attiré 580 personnes (280 aux conférences, 300 aux visites), et, de janvier au 31 mars 2002, 745 (360 aux conférences, 385 aux visites). En ce qui concerne les visites, elle ne parvient pas à satisfaire toutes les demandes.

Concernant les voyages, la présentation du programme des voyages à l'étranger prévus pour la fin de l'année et pour 2003 a été reportée à la prochaine réunion du Conseil, en raison de l'absence de Mme Vergnes. M. Martray a fait part de projets de voyages en France et le Conseil a décidé de reporter en septembre 2003 le voyage en Alsace prévu cette année.

LA CONNAISSANCE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT

La priorité du CNRS a toujours été l'amélioration et le développement de la connaissance. L'association des anciens et amis du CNRS pourrait s'engager dans des actions complémentaires qui concernent « la connaissance au service du développement ».

Une réunion organisée par la Banque mondiale et la ville de Marseille vient de se tenir à Marseille, du 9 au 12 septembre 2002, sur le thème : « La connaissance au service du développement ». La réflexion a été engagée sur les considérations suivantes :

La connaissance a, de tout temps, constitué un élément essentiel du progrès des économies et des sociétés. Dans le contexte actuel d'une économie mondiale, la connaissance est devenu un facteur encore plus décisif de compétitivité, de croissance et de richesse. La « révolution de la connaissance » résulte de l'interfaçage du processus de mondialisation, du progrès des technologies de l'information et de la communication, des rapides progrès scientifiques touchant de nombreux domaines tels que les biotechnologies, les matériaux et l'énergie.

Un nouveau processus mondial de développement économique est en train de prendre forme. L'expression « économie de la connaissance » se veut une synthèse de ce concept et de sa signification. Dans le monde entier, des gouvernements redéfinissent leurs stratégies de développement dans un nouveau cadre au sein duquel les politiques liées à la connaissance et à la technologie occupent une place centrale.

Avec l'implantation, à Marseille, d'une antenne de la Banque mondiale et de l'Agence mondiale de l'eau, la ville de Marseille souhaite favoriser les relations entre les villes du nord et du sud de la Méditerranée.

Les priorités actuelles de la Banque mondiale et de la ville de Marseille sont les suivantes :

- Gestion urbaine : eau, assainissement, eaux ménagères, développement urbain ;
- Economie de la connaissance ;
- Education – Emploi ;
- Patrimoine culturel ;
- Nouvelles technologies, réseau Internet.

Le conseil d'administration de l'association a décidé de s'associer à cette entreprise et d'inviter ses adhérents à y participer en mettant leurs connaissances au service du développement des pays du Moyen-Orient et d'Afrique du nord, avec l'aide de la Banque mondiale et de la ville de Marseille.

Les missions susceptibles d'être confiées aux volontaires seraient les suivantes :

- Évaluer les possibilités et les moyens de réalisation des projets proposés ;
- Aider à la réalisation des projets retenus ;
- Procéder au bilan des actions engagées.

Il n'est pas prévu de rétribution mais, bien entendu, les frais de mission seront pris en charge.

*Jean-Baptiste Donnet
Président de l'association
Maurice Comnat
Correspondant pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur*

QUESTIONNAIRE

Si vous êtes intéressé, voulez-vous compléter le questionnaire ci-après et le renvoyer à :

Maurice Connat

Résidence Le Canet

238, avenue Albert 1er - 83150 Bandol

ou

*Association des anciens et amis du CNRS
3, rue Michel-Ange - 75794 Paris cedex 16*

Télécopie : 01 44 96 49 87

E-mail : amis-cnrs@cnrs-dir.fr

Nom :

Prénom :

Adresse :

Activités exercées au CNRS :

.....
.....
.....
.....

Laboratoire (et adresse) :

.....
.....

Principaux domaines d'activités :

.....
.....
.....

QUESTIONNAIRE (SUITE)

Vous avez donc participé à l'amélioration et au développement de la connaissance. Acceptez-vous, aujourd'hui, d'aider l'association en mettant cette connaissance au service du développement des villes du pourtour méditerranéen. (Il s'agit, bien entendu, d'un engagement de principe. Il vous sera toujours possible d'accepter ou de refuser une mission.)

Indiquez votre préférence pour tel ou tel pays :

Afrique du Nord :

Moyen Orient :

Avez-vous déjà des relations avec/dans certaines villes ? Précisez lesquelles :

Précisez les secteurs d'intervention qui auraient votre préférence :

Si vous ne pouvez vous engager aujourd'hui, indiquez-nous :

* vos observations relatives à ce projet :

QUESTIONNAIRE (fin)

- Vos suggestions :

Si vous avez eu ou avez encore des relations avec des chercheurs ou des administrateurs en activité ou retraités dans les pays concernés, pouvez-vous nous aider à entrer en relation avec eux ?

Si vous avez eu ou avez encore l'expérience d'une collaboration avec certains pays du pourtour méditerranéen, pouvez-vous nous en faire part ?

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Dans le domaine des activités régionales, le conseil est toujours à la recherche de correspondants.

En ce qui concerne des propositions d'activités nouvelles, M. Comnat expose un programme d'actions qui pourraient être entreprises dans les pays du pourtour méditerranéen. Il a, en effet, pris contact avec deux organismes de la région PACA : « Méditerranée Technologie » que dirige M. Kourilsley, ancien directeur général du CNRS, et « l'Institut de la Méditerranée » que dirige M. Reiffers dont les objectifs sont de développer et appuyer en Afrique et, en particulier, dans les pays du Maghreb, une activité scientifique en différents domaines. Ces organismes, qui disposent de moyens financiers, sont à la recherche de bénévoles de haut niveau scientifique, pour leurs entreprises de coopération internationale. Il pourrait être fait appel aux membres de l'Association de la région et même, selon les cas, de toute la France, désireux de rester au service de la science.

Ce projet a été unanimement approuvé par le Conseil qui espère fortement le voir aboutir. Mais, dans un domaine voisin, celui de l'éveil à la science, Mlle Plénat rappelle que, pour sa part, elle ne trouve pas de contributions.

Il fut aussi question, pour répondre à la demande d'un chercheur récemment retraité qui poursuit ses travaux antérieurs, de l'ouverture de "Labinfo" aux publications des adhérents. Seul le CNRS peut répondre.

Pour clore l'ordre du jour, la date de la réunion du prochain conseil d'administration a été fixée au jeudi 3 octobre 2002.

Conseil du 3 octobre 2002

Le Conseil d'administration de l'Association des anciens et amis du CNRS s'est réuni, le 3 octobre 2002, sous la présidence de M. Donnet. Absents et excusés : MM. Carien, Martray, Rouzeau, Mmes Charnassé et Plénat. Invitée, Mme Vergnes pour la présentation de son programme de voyages à l'étranger.

Discutant du procès verbal de la réunion du dernier conseil, le Président a déploré l'inertie de l'association « Chercheurs toujours » qui, contrairement à ce qui avait été décidé au printemps dernier, ne s'est manifestée d'aucune manière auprès de nous. Néanmoins, il a été convenu de relancer cette opération de coopération.

Ensuite, le problème du transfert à la Fondation Kartier du fichier des chercheurs étrangers a été abordé. Une nouvelle péripétie est, en effet, survenue : la FNAK a changé de statut et vient de passer sous l'égide de la Fondation de la Cité universitaire de Paris. Ainsi le problème de transfert de ce fichier, qui doit demeurer propriété de notre Association, se pose dans de nouvelles conditions.

Mme Sallé a présenté le prochain Bulletin, numéro 30, qui doit paraître courant novembre, dont le thème général est les transports. L'éditorial, l'article de fond et la photo de couverture ont été examinés.

Puis, évoquant la mémoire de Pierre Jacquinot, récemment décédé, il fut unanimement décidé que soit consacrée une page à celui qui, ancien directeur général du CNRS, fut fondateur avec MM. Gabriel et Fréjacques, de notre association dont il était resté président d'honneur, aimé et honoré de tous.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Revenant aux problèmes pratiques, il fut rappelé l'obligation de soumettre les articles envoyés à la rédaction à l'avis de référents nommés par le Conseil et, concernant un article précédemment soumis à référent, le conseil a regretté que l'avis ne lui en soit pas encore parvenu.

Autre problème soulevé, celui de la mise au point de l'articulation de la gestion de l'information entre le Bulletin et le site Web, dont les différences de nature ont été rappelées. Pour terminer, a été annoncée la préparation du prochain numéro régional, sous la responsabilité de Mme Blanchard.

La liste des 27 nouvelles adhésions a fait l'objet de l'examen habituel puis M. Bouquerel a présenté la situation financière de l'année qui ne semble pas soulever, pour le moment, de difficultés majeures. Mais le trésorier rappelle, pour l'avenir, l'importance de la subvention octroyée par le CNRS.

Concernant les voyages à l'étranger, le bilan que Mme Vergnes a soumis est extrêmement positif. Depuis 1997, elle a organisé 25 voyages à l'étranger, rassemblant 845 personnes dont 20% venant de la province. Son programme de la fin de 2002 et pour 2003 est tout aussi attractif : Egypte, Afrique du sud, Rome et Venise sont à l'étude.

Dans le domaine des activités régionales, il est apparu nécessaire de rassembler les correspondants régionaux dans les meilleurs délais.

Le Conseil s'est ensuite longuement intéressé au programme des actions qui pourraient être entreprises dans les pays du pourtour méditerranéen, dont le projet a été présenté par M. Connat à la réunion de juin dernier. M. Connat informe que ce projet prend corps sous le label « la connaissance au service du développement ». La Banque mondiale, présente à Marseille, se propose de le soutenir.

Le concours d'anciens chercheurs est attendu dans de nombreux domaines (eau, nouvelles technologies, illettrisme, tourisme culturel et toute activité scientifique facteur de compétitivité et de création de richesses). Le conseil souhaite, unanimement, que l'association rentre dans ce circuit.

Il faut d'abord recenser les compétences des personnes intéressées par ce programme, désirant poursuivre une activité scientifique. Un questionnaire va être élaboré et diffusé auprès de tous les membres, dans le Bulletin et sur le site web.

Au titre des questions diverses, le conseil a examiné une nouvelle fois la proposition de publicité à donner par le CNRS aux travaux d'un chercheur récemment retraité prolongeant ceux de sa vie active. Ce problème d'un grand intérêt appelle, cependant, certaine réserve car il suscitera peut-être un recours à expertise.

Pour clore l'ordre du jour, ont été fixées les dates de plusieurs réunions :

- correspondants régionaux, le jeudi 7 novembre 2002 ;
- conseil d'administration, le jeudi 23 janvier 2003 qui pourrait être suivi de l'assemblée de l'Ile-de-France ;
- assemblée générale, le jeudi 5 juin 2003.

LA VIE EN ILE-DE-FRANCE



Les conférences

L'auditorium doit être fermé pendant trois mois, de janvier à mars (ou avril...), mais des travaux préliminaires auront lieu au mois de décembre. Nous sommes au regret de devoir reporter les conférences de MM. Jean-Michel Arnold et Jean-Pierre Miquel à une date ultérieure; aucune conférence ne pourra donc être programmée avant le mois d'avril.

Les visites

Décembre : lundi 2, à 16 h.

Les salons de l'Hôtel de ville de Paris

Au cours de cette visite d'un intérêt exceptionnel, nous parcourrons les grands salons de réception construits en 1882 après l'incendie qui a détruit l'ancien bâtiment. Nous découvrirons aussi l'escalier d'honneur, la salle où ont lieu les réceptions des chefs d'Etat et, si c'est possible, la salle de réunion du Conseil de Paris avec des commentaires sur sa constitution et son rôle. Au travers d'une architecture somptueuse - mais «républicaine» - des années 1880, c'est une grande partie de l'histoire de Paris qui nous sera présentée.

La visite sera guidée par une conférencière de l'Hôtel de Ville. Un seul groupe est prévu. Il comprendra 40 personnes. Si c'est nécessaire, nous essaierons d'obtenir une seconde visite.

Décembre 2002 : vendredi 6, à 13 h.

Une visite de l'Opéra Bastille a pu être organisée, en dernière minute, et elle aura lieu le 6 décembre à 13 h.

Janvier 2003 : mardi 7, jeudi 16, mercredi 22 à 14 h 30.

Nouvelles visites de l'Observatoire de Paris

Grâce à l'obligeance de notre trésorier, M. Bouquerel, que nous remercions, nous avons pu obtenir ces trois nouvelles visites. Comme les précédentes, elles seront à la fois d'ordre historique et scientifique. Nous ne pourrons toutefois visiter les laboratoires modernes, ceux-ci étant jugés trop exigu pour nous recevoir.

Le bâtiment en lui-même présente un réel intérêt. Sa construction débute en 1667, sous les directives de Colbert, sur des plans de Claude Perrault. Le gros œuvre est achevé cinq ans plus tard. La coupole et les ailes, plus tardives, sont d'époque Louis-Philippe. Nous découvrirons des instruments d'observation et de mesure du XVII^e au XIX^e siècle, les horloges parlantes successives, la coupole sur la terrasse et... la merveilleuse vue sur Paris.

Chaque groupe comprendra 25 personnes et sera dirigé par un membre de l'Observatoire.

Attention : nous devrons emprunter des escaliers pour accéder à des étages élevés et à la terrasse.

Janvier 2003 : samedi 11 janvier, samedi 18, samedi 25, à 10 h.

Février : samedi 1^{er}, à 10 h.

La Comédie française

La Comédie française prend naissance en 1680, lorsque Louis XIV fusionne l'ancienne troupe de Molière avec les comédiens de l'Hôtel de Bourgogne. Pendant un siècle, la troupe connaît de nombreux avatars. Finalement, elle s'installe, en 1792, rue de Richelieu, dans le Théâtre-français qui vient d'être élevé par Philippe-Egalité. Vingt ans plus tard, Napoléon I^{er} établira son statut fondamental : une association de comédiens comprenant des sociétaires, des pensionnaires et des élèves.

Au cours de cette visite spécialement organisée à notre intention, l'histoire de la Comédie française

LA VIE EN ILE-DE-FRANCE

sera retracée. La partie publique du théâtre (vestibule, escalier d'honneur, foyer du public, galeries et salle) ainsi que les galeries privées (salle du Comité, foyer des artistes, foyer La Grange) nous seront présentées. De nombreuses œuvres d'art, bustes et tableaux y sont exposés, en particulier la célèbre statue de Voltaire par Houdon et le fauteuil où Molière trouva la mort en jouant le *Malade imaginaire*.

Quatre visites sont prévues. Chaque groupe comprendra 25 personnes, dirigées par des conférencières du Musée, dont Mme Orwold.

Mars : mardi 4, lundi 10, vendredi 14, mercredi 19, jeudi 27, à 14 h. 30

Le Panthéon

Le bâtiment, destiné à remplacer l'église à demi ruinée de l'Abbaye Sainte-Geneviève, est le fruit d'un vœu de Louis XV. L'architecte Soufflot en établit les plans mais ne put mener la construction à son terme. Un de ses élèves, Rondelet, terminera le gros œuvre en 1789. Deux ans plus tard, l'Assemblée

Constituante décide que l'église sera fermée au culte et recevra «les cendres des grands hommes de l'époque de la liberté française». Après différentes affectations, le Panthéon devient, en 1885, un temple laïque et reçoit les cendres de Victor Hugo. Cette pratique honorifique sera conservée. Dans la crypte figurent désormais de nombreuses personnalités : après Mirabeau, Voltaire, Rousseau, ce sont Emile Zola, Pierre et Marie Curie, Gambetta, Jean Perrin, Paul Langevin, Jean Moulin... et bien d'autres.

La situation de ce mausolée au sommet de la montagne Sainte-Geneviève, son dôme caractéristique, son architecture originale et sa glorieuse destination en font un des lieux les plus visités de la capitale.

Cinq visites sont prévues. Les groupes de 30 personnes seront guidés par une conférencière des Monuments nationaux.

Hélène Charnaud

Dates à retenir pour avril et mai 2003

Avril : jeudi 3, sortie d'une journée

Le château de Compiègne

Le matin : les grands appartements ; l'après-midi : le théâtre Louis-Philippe

Avril : jeudi 24, à 14 h 30 sortie d'une demi-journée

Visite du château de Vaux-le-Vicomte

Avril : jeudi 29, à 14 h 30

Mai : mardi 6, vendredi 9, mercredi 14, vendredi 23, à 14 h 30

Visite de la cathédrale Notre-Dame-de-Paris

Mai : mardi 27, à 14 h 30

Juin : mercredi 4, à 14 h 30,

Suite de nos visites à Versailles : le Hameau de Marie-Antoinette.

Sortie d'une demi-journée (dates et horaires à confirmer par le musée)

LA VIE DES RÉGIONS

Bretagne



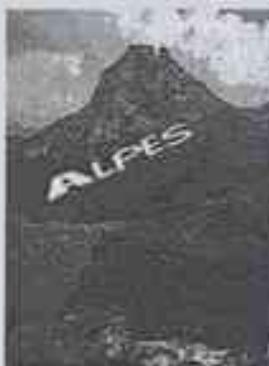
Voyage :
Bretagne du Nord,
les 25 et 26 Sep-
tembre 2002

Les deux temps forts de cette rencontre de 21 adhérents ont été :

- Le CEVA, Centre de recherche et de valorisation des algues, à Pleubian, près de Tréguier
- Le Centre de télécommunication de Pleumeur-Bodou : Spectacle son et lumière à l'intérieur du Radome, Planétarium et Musée.
- Les visites touristiques ont été faites à Guingamp, à Ploumanac'h, Perros-Guirec, Loguivy-de-la-Mer, Paimpol et Tréguier, la ville de St Yves, où se trouve la plus imposante des cathédrales bretonnes.

Raymonde Blanchard

Groupe «Alpes, Isère, Savoie»



Une nouvelle rencontre de ce groupe a eu lieu, le 3 mai dernier, à la délégation régionale du CNRS, afin de tenter, une fois encore, de relancer les activités et de recueillir des souhaits ou suggestions sur les manifestations qui pourraient être envisagées à l'avenir dans cette région.

Malgré le nombre restreint de participants (8 sur 63 adhérents convoqués !) une volonté très ferme s'est dégagée pour la poursuite des efforts qui ont été précédemment entrepris.

Une douzaine d'adhérents a pu ainsi être rassemblée, le 20 juin, pour une excursion dans la région du Royans ; elle débuta le matin, par une visite du jar-

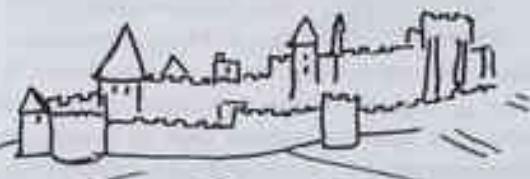
din botanique des fontaines pétrifiantes du village de La Sône. Cette première étape nous fit découvrir, d'une part, l'extrême variété des espèces végétales rares qu'un microclimat exceptionnel a permis de sélectionner sur ce site et, d'autre part, d'admirer les extraordinaires cascades pétrifiantes transformant en joyaux les objets déposés dans des cristalleries à l'intérieur des grottes creusées dans le roc. Grâce aux explications qui nous ont été fournies, nous avons appris comment s'opère ce merveilleux travail de l'eau produite par une source qui présente la particularité d'être d'origine phréatique.

Après un déjeuner très convivial dans un restaurant pittoresque de Saint-Nazaire-en-Royans surplombant le torrent tumultueux de la Bourne, nous avons embarqué sur le bateau à roues «Royans-Vercors» pour une mini-croisière, remontant l'Isère au milieu de paysages insolites où prolifère, sur les berges, une multitude d'oiseaux dont nous avons pu observer quelques espèces rares en profitant des commentaires instructifs de notre guide.

Cette journée bien remplie a suscité l'enthousiasme des participants qui ont tous souhaité que l'on mette rapidement au point de nouveaux projets lors d'une réunion prévue pour le courant du mois d'octobre.

Marie-Angèle Pérrot-Morel

Languedoc-Roussillon



15-19 octobre : la Caravane des sciences en Lozère

- Animation par notre association sur le thème «Chimie et vie quotidienne» dans les collèges de Langogne, Marvejols, Mende, Villefort, St-Etienne-Vallée Française.

LA VIE DES RÉGIONS

- Une conférence sur «le virus du sida» est également proposée en région alésienne.
- Octobre : (date non encore fixée): visite des «Champi de coton du CIRAD», à Montpellier.
- Lundi 28 Octobre : journée en Cévennes «autour de la châtaigne».

Décembre (date non encore fixée) : «la pâte à papier» : visite de l'usine Tembec, à Tarascon. Il est prévu que la journée soit commune à la région Languedoc-Roussillon et à la région PACA.

Par ailleurs, je suis invitée par l'Administration du CNRS/Communication aux journées «Sciences et Citoyens» au Futuroscope de Poitiers, les 4-5-6 Octobre.

Françoise Plénat

Midi - Pyrénées



Visites de la grotte de Niaux et du parc de la Préhistoire

Le 23 avril 2002, visite de la grotte de Niaux et du parc de la Préhistoire dans le Bassin de Tarascon-sur-Ariège.

M. Alain Mangin, Directeur du Laboratoire souterrain de Moulis, nous attendait à l'entrée du site. Après en avoir brossé le cadre géologique, il nous a expliqué, au fur et à mesure de notre progression dans les galeries, le fonctionnement du réseau souterrain formé par les grottes de Niaux, Lombrives et Sabart notamment au cours des périodes glaciaires. Ont été observés, ainsi, les systèmes divers mis en place par le laboratoire de Moulis pour protéger les peintures préhistoriques du célèbre «Salon noir» où les Magdaléniens ont dessiné bisons, chevaux, bouquetins et, plus rarement, cerfs et poissons.

L'après-midi a été consacré à la visite du parc de la Préhistoire qui offre 13 ateliers-animations dispersés sur un ensemble de 15 hectares.

Juliette Vialatte
Charge de Recherche honoraire

Croisière sur le canal du Midi

Le 18 juin 2002, 40 adhérents ou amis de notre association ont embarqué à bord du Surcouf pour une mini-croisière sur notre canal du Midi, ouvrage du XVII^e siècle inscrit au patrimoine de l'UNESCO.

C'est Pierre Paul de Riquet (1604-1680), receveur des gabelles en Languedoc, qui étudie le creusement du canal reliant Toulouse à la Méditerranée, reprenant une vieille idée qu'il rend réalisable. En 1662, il en expose le projet à Colbert et, en 1666, un édit royal ordonne la construction du canal qui se terminera en 1681.

A l'exposé historique fait avec passion par le propriétaire de la péniche, fait suite un exposé économique et écologique... puis la visite d'un site remarquable : celui du Seuil de Nauroze, partage des eaux entre l'Océan et la Méditerranée.

Comme prévu, cette journée fut un moment privilégié de détente, d'amitié, de culture et de gastronomie.

Visites des laboratoires CNRS/Pierre Fabre

Dans le cadre des relations CNRS/Industries, la région Midi-Pyrénées poursuit une collaboration active entre le CNRS et le Groupe Pierre Fabre Médicament.

C'est ainsi que, le mardi 22 octobre, nous visiterons deux laboratoires mixtes CNRS/Pierre Fabre puis, début novembre, le Conservatoire des plantes et le site Pierre Fabre à Castres avec un exposé sur les activités du Groupe.

René Rouzeau

LA VIE DES RÉGIONS

Nancy-Lorraine Nord-Est



Le mardi 11 juin 2002 : 34 personnes ont assisté à la visite du site archéologique gallo-romain de Grand dans les Vosges, visite conduite par le Pr Bernard Huguenauer. M. Jean-Paul Berthaux, conservateur du site et Mme Gladys Pierson-Bringard, chargée de la Culture au Conseil général des Vosges ont participé au déjeuner et accompagné la visite toute la journée. Le compte-rendu complet paraîtra dans le numéro du Bulletin consacré aux activités des régions à publier en février 2003.

Georgette Protat-Blettery

Provence - Alpes - Côte d'Azur



Octobre 2002 : Conférence «L'Atlantide, mythe ou géologie» par Jacques Collina-Girard.

Novembre 2002 : Sortie de la journée autour du thème «Les abbayes romanes du Val de Durance».

Décembre 2002 : Sortie de la journée avec nos collègues de Montpellier, à Tarascon avec une visite du site industriel Tembec.

Janvier 2003 : Présentation des publications de nos collègues :

- Bernard Authier : «Entre terre et ciel»,

- Eugène Bonifay : «Les premiers peuplements de l'Europe».
- Marceau Gast : «Moissons du désert».

Février 2003 : Conférence «Sous le sable des lacs... le Sahara depuis 1.300.000 ans», par Mme Petit-Maire.

Mars 2003 : Sortie de la journée : aqueduc de Nîmes, le pont du Gard.

Avril 2003 : Sortie de la journée avec la visite du musée d'Isres et du site de St Blaise.

Mai 2003 : Sortie de la journée à Manosque avec la visite du musée Giono et de la Fondation Carzou.

Juin 2003 : Sortie de la journée avec visite du château de Grignan.

Septembre 2003 : Voyage de 4 jours en Corse du sud avec Eugène Bonifay : «Préhistoire, histoire et sites naturels».

Maurice Connat

Voyages Projets du 1^{er} SEMESTRE 2003

Egypte insolite et classique - Delta et Basse Egypte, du 24 février au 3 mars 2003

Ce voyage s'adresse aussi bien aux inconditionnels de l'Egypte qu'à ceux qui veulent la découvrir pour la première fois.

Première journée au Caire : tour de ville et du site de Guizah, déjeuner près des pyramides et, dans l'après-midi, visite du musée et surtout de l'exposition de centaines d'objets qui n'ont jamais été exposés depuis leur découverte. Le soir, dîner-débat avec nos collègues et amis égyptiens.

Le lendemain, départ du Caire pour Alexandrie, où nous pourrons visiter, entre autres, la nouvelle bibliothèque. En plus, il y aura les visites plus classiques : le musée gréco-romain, l'amphithéâtre Kom el Dik, les catacombes, les nécropoles, le fort Qait Bey etc, sans oublier la dégustation de poissons et de fruits de mer. Logement à l'Hôtel Palestine, construit dans le parc de l'ancienne résidence d'été de la famille royale.

Après deux jours à Alexandrie, retour par le delta sur les traces de St Louis, Mansoura, Damiette, le lac Manzala... Le delta a été le siège du pouvoir royal pendant les mille dernières années avant notre ère, les capitales s'y sont succédé : Sais, Bubastis, Tanis...

Nuit à Port-Saïd, avant de s'enfoncer dans le désert et de visiter Péluse, porte des invasions, début de la route d'Horus, site de la défaite de l'Egypte devant les Perses en 525 av. J.-C... Nous avons déjà été à Péluse mais une tempête de sable nous en avait chassés et nous n'avions pu voir qu'une petite partie du site...

Retour au Caire, visite des sites archéologiques dont Sakkara où nous renconterons des collègues archéologues (avec qui j'ai pris des rendez-vous de principe, à confirmer). Expédition en 4x4 au Fayoum, dans le Wadi Rayan, pour voir les fossiles dont les squelettes des baleines, le puits magique et un couvent des premiers siècles ; le lendemain visite, toujours en 4x4, des villes perdues de Diméh et Kast Saghra.

Retour au Caire pour une journée et, le lendemain, envol vers Paris.

Rome et Venise, du 10 au 20 mai 2003

Beaucoup d'entre nous ont déjà profité de l'hospitalité du Couvent de St Joseph de Cluny, admirablement situé à côté du Colisée. Nous y passerons 5 jours avec des excursions (une journée à Ostie, visite des sites étrusques etc...) et du temps libre, entre les visites de musée et la bibliothèque du Vatican puis départ en train pour Venise, le 15 mai, et séjour avec excursions, visites de musées et un peu de temps libre pour flâner au gré de sa fantaisie dans la Sérénissime. Il y a tant de choses à découvrir ou revoir...

Les prix sont actuellement à l'étude, les compagnies d'aviation n'ayant pas encore défini tous leurs tarifs 2003. Les informations seront à votre disposition, dans le courant du mois de novembre, au secrétariat.

A bientôt, je l'espère !

Gisèle Vergnet

COMpte RENDU

Croisière sur le Danube

A Budapest, notre bateau, Bonaventura Pearl, est amarré au quai de Pest. Nous remonterons le Danube jusqu'à Linz, en passant par Bratislava et Vienne.

Sur la place des héros s'inscrit l'histoire : deux colonnades en arcs de cercle, encadrent les statues en bronze des héros qui ont fait la Hongrie. Elles délimitent une vaste esplanade dont le centre est occupé par un groupe où l'archange Gabriel brandit la croix apostolique, très semblable à notre croix de Lorraine.

A l'église Saint Matthias, dans la rumeur des prières, nous montons dans une tribune qui domine la nef. On célèbre la messe. Eclate soudain un Credo somptueux, entonné par la chorale et repris par l'assemblée : la messe en si de Franz Liszt.

Esztergom mère des églises de Hongrie, l'imposante cathédrale du XIX^e siècle surplombe le Danube. Enorme, aux dimensions disproportionnées, l'intérieur est immense et glacial. Mais, pour les Hongrois, c'est l'église du cardinal Mindszenty, une haute figure des récentes décennies de la démocratie populaire. De la terrasse, la vue est magnifique sur le Danube, le pont métallique élégant, attaché au rivage, qui traverse le fleuve et conduit en Slovaquie. Il n'y a aucune circulation, cependant on nous dit que c'est le seul pont depuis Budapest.

Bratislava, souvenirs heureux d'une collaboration scientifique transformée en amitié. Il y a désormais trente années que nous y fûmes accueillis avec chaleur. Nous n'avons pas reconnu la ville : le quartier central est entièrement neuf, inattendu et remarquable. En particulier, cette allée plantée d'arbres et joliment pavée, un vrai jardin public qui conduit à la place du théâtre.

Bratislava, c'était Presbourg. Nous marchons dans l'ancienne ville restaurée et commerçante. Nous visitons l'ancien palais archi-éiscopal où fut signé, entre Napoléon et François II d'Autriche, le traité de Presbourg, au lendemain d'Austerlitz. Le

palais, désormais hôtel de ville, contient des peintures des XVII^e et XVIII^e siècles.

La ville est dominée par l'imposante silhouette de son château prestigieux et de ses quatre tours. L'architecture est austère. Une vaste esplanade surplombe le Danube et donne la vision de trois pays, l'Autriche, la République tchèque, la Hongrie et aussi, vers Bratislava, d'une étonnante, stupéfiante barre d'immeubles tous identiques.

Le palais de Schoenbrunn est le symbole de la grandeur de l'Autriche impériale : nous avons retrouvé surtout le long règne de François-Joseph, la vie romantique et légendaire d'Elisabeth, jusqu'à l'abdication de Charles I^e et la fin de l'empire en 1918. Nous y avons vu vivre deux siècles d'histoire européenne dans ces salons prestigieux ou ces cabinets de travail. On peut même imaginer le séjour de Napoléon.

A Vienne, le bateau est amarré près de l'église Saint-François d'Assise en face des bâtiments et immeubles onusiens dont les tours ressent illuminées toute la nuit. Ces lumières se reflètent dans le Danube, offrant un spectacle féerique.

Beaucoup de trafic sur le fleuve. Nous observons comment le navire passe sous les ponts, en leur exact milieu, opération qui va se compliquer lorsqu'il s'agira de passer sous un pont plus bas : le toit du pont soleil s'abaisse et la passerelle du timon disparaît vers l'étage inférieur. Le commandant intime à tous les passagers l'ordre de se baisser. Il faut avouer que la distance séparant nos têtes du tablier du pont est parfois très courte !

Les paysages des rives du fleuve se transforment. Villages, clochers à bulbe, châteaux, vignobles en terrasses étroites, maisons blanches ou colorées aux toits de tuiles rouges, à pan coupé, toutes ces images sont fraîches comme si le paysage tout entier venait d'être lavé à grande eau.

L'abbaye baroque de Melk domine le Danube du haut de son rocher. On y visite :

- une immense galerie de portraits des souverains

COMpte RENDU DE VOYAGE

austriens, Ballenberg et Habsbourg, deux cent mètres, nous dit-on, et sans doute une centaine de fenêtres :

- le musée, d'une modernité exemplaire : vitrines translucides où les manuscrits sont exposés à hauteur de la vue, projection de textes sur le mur et même une galerie des glaces où se multiplient à l'infini statues dorées et objets précieux du culte, calices et ostensoria ;
- la terrasse circulaire qui surplombe la ville et le fleuve et conduit à la bibliothèque et à l'abbatiale baroque, où tout paraît être en or.

Entre Melk et Linz, nous avons observé une minute de recueillement intérieur, à hauteur du village de Mauthausen. Le lendemain, nous quitterons le navire et roulons vers l'ouest à travers des paysages d'une campagne verdoyante et colorée. On aperçoit les Alpes et leurs sommets neigeux, à l'horizon.

A Salzbourg, entre la forteresse, au sommet d'un escarpement et la rivière Salzach, la vieille ville se concentre en un espace très étroit, assemblage assez complexe mais ordonné, de places, d'églises, de monuments, de statues, de ruelles. Cependant, dès que le regard se tourne vers le sud, la forteresse est là qui, d'en haut, vous surveille.

Par un étroit escalier de pierre, nous montons au troisième étage de la maison où vivaient les parents de Mozart. Et voici des pièces originales, reliques précieuses, émouvantes et aussi le violon de Mozart :

- les lettres échangées entre Mozart et son père,
- le livret de sonates pour clavecin « qui peuvent se jouer avec l'accompagnement de violons », dédié à Victoire de France, par un Mozart qui n'avait alors que sept ans,
- les portraits des deux enfants de Mozart.

Vers Munich, la campagne bavaroise est splendide, collines et forêts, champs qui sont des pelouses, prairies où les foins sont coupés, maisons blanches aux toits de tuile rouge ! Ça et là, un clocher à bulbe, un bulbe discret. Le tout sous un ciel bleu.

Nous sommes à Munich. On nous emmène en tour de ville, mais comment visiter une ville au travers des vitres d'un autocar ? J'ai cependant retenu la tour BMW, le forum Siemens. Ce qui m'a ému fut de passer à proximité du bâtiment où furent signés les accords de Munich en 1938.

Le magnifique château de Nymphenburg, résidence des souverains électeurs bavarois, les Wittelsbach, mériterait d'être plus connu. L'intérieur du château est d'une très grande élégance. La salle d'accueil, très haute de plafond et dont les murs sont recouverts de décors rutilants, est ornée de lustres splendides. C'était la salle des fêtes de la cour. Les appartements, les chambres, les meubles de style, les tapisseries témoignent de ce même raffinement qui fut le cadre de vie des Wittelsbach.

Cependant, les voyageurs du CNRS se devaient aussi de visiter, le musée des sciences et techniques : l'aéronautique, les premiers avions et dirigeables, les mathématiques et l'informatique et, loin de celle-ci, les bouliers, russe, chinois, japonais, le grand boulier du maître et le petit boulier de l'élève. Un regret : l'absence des machines à calcul d'un certain Blaise Pascal.

Denise Salmon
Charles Salmon

INFORMATIONS

Carnet

Décès

Nous apprenons avec tristesse les décès de : Pierre Jacquinot, Marian Jutisz et Nicole Meunier.

Nous adressons aux familles et aux amis des disparus toutes nos condoléances.

Voir l'hommage à Pierre Jacquinot en page 1.

Le coin du secrétariat

Changements d'adresses

Lorsque vous changez d'adresse, veuillez avoir l'amabilité de nous en informer sans délai afin que nous puissions mettre à jour notre fichier ; cela évitera les envois à une adresse erronée et les retours souvent assortis de délais importants.

Site internet : www.cnrs.fr/Assocancrs

Nous avons besoin de vos informations, remarques et suggestions pour alimenter les rubriques et améliorer la présentation du site de l'association.

L'équipe d'animation de ce site, en concertation avec le secrétariat général, les correspondants régionaux et la direction du bulletin, devra :

- recueillir des informations,
- les mettre en forme,
- les publier sur le site,
- gérer le site.

De nombreuses compétences sont requises dans tous les domaines. L'association demande donc à toutes les personnes intéressées et qui acceptent de contribuer à cette activité de se faire connaître auprès du secrétariat ou de M. Martray soit par téléphone au 01.44.96.44.57, par télécopie au : 01.44.96.49.87, par courriel : amis-cnrs@cnrs-dir.fr

Note de la rédaction

Des changements de matériels au Service de l'imprimé du CNRS, nous ont contraints à modifier la présentation du bulletin. Nous tenterons de l'améliorer encore dans les numéros suivants.

LES NOUVEAUX ADHÉRENTS

ALLIX	Françoise	SAVIGNY-SUR-ORGE
ARNAUD	Monique	MEUDON
RANCHET	Jacques	CHATEAUBOURG
BANDU	Marie-Thérèse	NOGENT-SUR-MARNE
BERLAND	Maurice	LIMOURS
BIBET	Daniel	CAEN
BODIN	Camille	ERMONT
BONHOMME	Annie	CERNAY-LES-REIMS
BOURGAREL	Maria	CHATENAY-MALABRY
BRUN	Annick	CHATENAY-MALABRY
CARBONNELLE	Anny-Claude	ST-REMY-LES-CHEVREUSE
CATESSON	Anne-Marie	PARIS
CHABARDES	Danielle	SAINTE-MAUR
CHAHINE	Claire	PARIS
COURTAS	Raymonde	PARIS
CZARNY	Jean	CHATENAY-MALABRY
DABOSI	Francis	RAMONVILLE-ST-AGNE
DE ANDIA	Ysabel	PARIS
DECHY	Philippe	RAMBOUILLET
DENIS	Claude	FREJUS-PLAGE
DOCO	Hélène	PARIS
ENGRAND	Maurice	BELLOU-LE-TRICHARD
HAUGERES	Arlette	TREFFORT
FLAD	Geneviève	PARIS
FOURCAUDOT	Guy	SAINT-ISMIER
GABALLAH	Ibrahim	VANDOEUVRE-LES-NANCY
GEOFFROY	Daniel	BRIIS-SOUS-FORGES
GIRARD	Paul	SAINT-EGREVE
GIROUD	Anne-Marie	LA TRONCHE
GRANDJEAN	Claude	SAINT-NICOLAS-DE-PORT
HEINTZ	Bernard	SCHILTIGHEIM
HORBOWA	André	BOIS-LE-ROI
JOUANNEAU	Josette	VIROFLAY
KAN	Paulene	BALMA
KOUTCHMY	Olga	SAINT-REMY-LES-CHEVREUSE
LAVAL	Jacques	SCEAUX
LAWRENCE	Françoise	BOUILLAY-LES-TROUX
LE FAOU	Brigitte	MONTMORENCY
LE MOTHIEUX DU PLESSIS	Brigitte	PARIS
LECLERCQ	Françoise	BURES-SUR-YVETTE
LEFRANCOIS	Jacques	PARIS
LEPELLETIER	Michèle	ALLAUCH
LOMBARD	Martine	PARIS
MADEORE	Fernand	COUBLEVIE
MALER	Homa	PARIS
MAUDINAS	Bernard	VILLERS-LES-NANCY
MICHEL	Viviane	AIX-EN-PROVENCE

LES NOUVEAUX ADHÉRENTS

MISKOVISKY	Jean-Claude	ALFORTVILLE
NGUYEN	Anh Hung	LE KREMLIN-BICETRE
NICOLI-VIENNE	Nicole	VINCENNES
PAILOUS	Nicole	AUZEVILLE TOLOSANE
PAPE	Arthur	STRASBOURG
PETER	Christine	STRASBOURG
PETIT	Huguette	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE
PICARD	Annonciat	VILLEBON-SUR-YVETTE
REVERSEAU	Marina	PARIS
RING	Charles	PFULGRIESHEIM
RIVIERE	Annick	CLAMART
ROBIN	Yvonne	PARIS
ROLLAND	Yvette	CHEVILLY-LARUE
ROTH	Arlette	PARIS
ROUBELLAT	François	TOULOUSE
ROUILLER	James	HOUDEMONT
SALMON	Danielle	TREZELLES
SANTANA-AGUILAR	Anahit	BORDEAUX
SANTON	François	MARSEILLE
SAUGET	Danielle	PARIS
SCHMIDER	Béatrice	BOURG-LA-REINE
SHECHTER	Emanuel	GIF-SUR-YVETTE
SHECHTER	Evelyne	GIF-SUR-YVETTE
SIMONIN	Alain	ETRECHY
TCHEPRAKOFF	Roselyne	BRETIGNY-SUR-ORGE
TRAUTH	Denise	PARIS
VIGIER	Claudine	ROINVILLE
VUILLON	Ghislaine	MARSEILLE
ZAMKOTSIAN	Rose-Marie	MARSEILLE
ZILLIOX	Lothaire	MUNDOLSHEIM





**Siège social et secrétariat
3, rue Michel-Ange - 75794 Paris cedex 16**