



Le MORVAN

NOVEMBRE 1969

RÉDACTION : 14, rue Notre-Dame - 58 - CHATEAU-CHINON

Ses qualités, Henri DESBRUÈRES les doit à son pays. (Jean BERTIN)

Hommage d'un grand ingénieur à Henri DESBRUÈRES

NOUS sommes heureux et fiers de publier l'article de notre confrère et ami Jean Bertin. Cet hommage, d'un grand ingénieur à un autre grand ingénieur, honore d'abord Henri Desbruères et c'est justice ! Mais, il honore aussi celui qui l'a rédigé d'une façon aussi magnifique et émouvante.

Jean Bertin est l'inventeur de l'aérotrain et il jouit d'une réputation mondiale. Il sait ce dont il parle quand il retrace la carrière scientifique, industrielle et sociale du président de l'Académie du Morvan.

Mais, cet hommage honore, surtout, notre Patrie, le Morvan.

Merci à Jean Bertin !

Il y a quelque temps, notre cher secrétaire perpétuel consacrait dans notre page morvandelle un premier article au président de notre Académie. Avec tout le talent que nous lui connaissons, il a su évoquer la jeunesse d'Henri Desbruères d'une manière qui n'a pu que toucher profondément tous ce : qui, comme lui, sont nés et ont passé les premières années de leur vie dans le Morvan. Je me suis un peu reconnu, comme beaucoup d'autres ont dû le faire, dans le jeune garçon qui allait en classe en sabots et en pélerine, s'attardait parfois sur le chemin pour profiter de l'événement de la rue, du spectacle de la nature ou des mille et une choses qui attirent l'attention d'un esprit qui s'éveille. Comme lui, je n'ai de cette époque où pourtant les richesses matérielles étaient bien limitées, que des impressions de chaleur humaine, qu'elle soit familiale ou sociale, de joie de vivre mais aussi d'acceptation humble et digne des inévitables difficultés ou malheurs de l'existence. Je sais bien que l'on prétend que seules les choses agréables restent dans les souvenirs ; c'est peut-être vrai lorsqu'ils

sont trop lointains ! Mais j'ai beau faire des efforts de mémoire aussi intenses que possible, je ne trouve rien qui puisse modifier l'impression que je garde de cette époque. J'en suis d'autant plus heureux, car cela me permet de rester en harmonie de pensée avec notre secrétaire perpétuel et de poursuivre en toute continuité d'esprit avec lui l'évocation de la carrière de notre président.

Après son baccalauréat, Henri Desbruères entre donc en classes spéciales de préparation aux concours des grandes écoles, l'hypotaube et la taupe dans le langage des initiés. Pourquoi ce nom « taupe » ? Il est intéressant de s'y arrêter un instant. L'origine peut en être certainement trouvée dans la nature même du travail imposé aux élèves dans ces classes : l'animal taupe étonne toujours ceux qui l'observent par l'intensité et la continuité de son travail. Ce sont les mêmes conditions qui sont imposées aux candidats aux grandes écoles. A une époque où les étudiants revendiquent beaucoup avant d'en avoir bien souvent mérité le droit, une référence constante est

qu'à ses passages à l'école d'Avord, puis à la base aérienne de Lyon-Bron.

En 1930, il aborde alors la phase de sa préparation technique proprement dite. Il entre au fameux service technique de l'aéronautique à Issy-les-Moulineaux qui était, à cette époque, le centre d'animation et d'orientation d'une aéronautique effervescente composée d'industriels dont tout le monde, même les plus jeunes, connaît encore actuellement les noms : Potez, Bréguet, Latécoère, Couzinet, Dewoitine, etc.

Plus spécialement orienté vers les avions civils, il a la chance de recevoir la mission de suivre le développement de deux nouveaux appareils qui allaient ouvrir un nouveau champ d'action à l'aviation : il s'agissait de l'autogire La Cierva et du gyroplane Bréguet-Dorand. Ce sont ces appareils qui ont donné naissance à l'hélicoptère dont on connaît le succès aujourd'hui.

L'étape suivante a conduit Henri Desbruères à la direction de l'aéronautique civile où il est resté de 1935 à 1938, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la guerre. Il a pris en charge les appareils de transport comme le Bloch 161 et les hydravions transatlantiques Latécoère 631, SE 200 et CAMS 161. On peut donc dire qu'il a présidé à la naissance de la grande aviation civile, celle qui a réellement diminué les dimensions du monde en permettant aux voyageurs intercontinentaux de franchir en quelques heures les grands océans qui, jusque là, nécessitaient des traversées de six jours et plus.

1938 est l'année dont tous les Français qui l'ont vécue se souviennent comme celle de la prise de conscience qu'une nouvelle guerre avec l'Allemagne devenait quasiment inévitable. Jusque là, on vivait dans un mélange de crainte et d'espoir. Crainte bien sûr d'être obligé de subir à nouveau des événements dramatiques comme ceux de 1914-1918 ; mais surtout un

de qualité, car sans cela l'aviation commerciale française n'aurait pas pu ressurgir du néant où l'avaient plongée les années de guerre. Sans même parler des questions de matériels, nous n'avions pratiquement plus de pilotes entraînés à l'utilisation des avions et des procédures modernes. Il a fallu tout reconstruire et ce fut bien fait puisque depuis cette époque le réseau d'Air France s'est étendu sans cesse à travers le monde entier.

En juin 1949, une autre mission spéciale devait être confiée par l'Etat français à Henri Desbruères. Le ministre de l'Air, M. Moreau, et le président du Conseil de l'époque, M. Ramadier, lui demandèrent d'accepter la présidence de la S.N.E.C.M.A. Qu'était-ce donc que cette société ? C'était une création d'après la Libération, un peu à la manière d'Air France. Il s'agissait, en effet, d'une société nationale regroupant plusieurs anciennes sociétés privées et organismes d'Etat de construction de moteurs d'aviation (d'où son nom : Société Nationale d'Etudes et de Contrôle de Moteurs d'Aviation, c'est-à-dire, en abrégé, S.N.E.C.M.A.). L'intention était louable, car cette mesure avait pour but de concentrer les moyens, ce qui est plus que jamais à l'ordre du jour, aujourd'hui, pour tout à la fois rattraper le temps perdu pendant la guerre et réussir à s'établir au niveau international de puissance et de qualité. Toutefois, les résultats pratiques n'avaient pas entièrement répondu aux espérances et si, sur le plan technique, des progrès indiscutables avaient bien eu lieu, il n'en était pas de même en ce qui concernait la gestion industrielle. La société avait été profondément politisée, complètement désorganisée et se trouvait en déficit financier grave.

Il fallait remettre de l'ordre : Henri Desbruères s'en est occupé et je puis en témoigner directement puisque je me trouvais moi-même à cette époque à la S.N.E.C.M.A. Il faut dire, en passant, que j'y étais arrivé d'une manière curieuse. J'étais, en effet, en 1946, ingénieur militaire en fonction dans un organisme du ministère de l'Air appelé

Le passage de Mme de Sévigné à Saulieu (29 août 1677)

DANS le Guide Littéraire de la France (Hachette, 1964), on lit (p. 331) : « Saulieu. — Mme de Sévigné ayant à Vichy s'y arrêta le 26 août (sic) 1677 et avoue s'y être grisée, pour la première fois de sa vie, au cours d'un plantureux repas. Elle offrit, ex mea culpa, à la basilique Saint-Andoche (bas-côté gauche), une statue de la Vierge allaitant l'enfant Jésus ; la Vierge y est représentée sous les traits de la marquise ».

Une brochure parue antérieurement laisse à entendre que ces faits avaient été pudiquement cachés et que la découverte en est récente. La Vierge, décrite dans un opuscule, fut reproduite en carte postale, avec cette mention : « Vierge bourguignonne, XVII^e siècle. Madame de Sévigné. Elle se grise à Saulieu en 1677 ».

La vérité, sensiblement différente, fut établie par Mme Madeleine Hérad, dans son livre : Madame de Sévigné, demoiselle de Bourgogne. (Dijon, 1959).

La lettre sur laquelle on se fonde pour affirmer que Mme de Sévigné s'enivra à Saulieu est connue depuis 1754. Les diverses petites corrections qu'on y a apportées depuis ne modifient en général que l'orthographe des mots.

Cette lettre est datée de Saulieu « ce dimanche soir 29 août ». Mme de Sévigné avait quitté Paris le 16 août 1677, pour aller faire une cure à Vichy. Elle était accompagnée de son oncle, le Bien-Bon ; Christophe de Coulanges, abbé de Livry.

Les deux voyageurs passent par la Bourgogne. D'Auxerre, ils se rendent à Epioisses (Côte-d'Or), où ils seront les hôtes du comte de Guitaut, pendant une dizaine de jours. Le 29 août (et non le 26) celui-ci les reconduit en cousinant jusqu'à Saulieu, où ils sont heureux de prolonger leur réunion. On bavarde, on plaisante, on s'amuse fort, on s'attarde à table. Puis, Mme de Sévigné et M. de Guitaut écrivent de concert à Mme de Grignan. Le comte badine de façon fort galante : il exprime à l'égard de sa correspondante des sentiments aussi sages que respectueux. Mme de Sévigné prend, reprend la plume pour des mises au point, sur le ton de la plaisanterie de salon. « Je finis par là, écrit Guitaut, vous assurant qu'à l'heure qu'il est, votre bonne est entre deux vins. Adieu, l'eau de Vichy ; je ne crois pas si elle continue qu'elle y doive aller ce serait de l'argent perdu ». Et la marquise : « C'est lui qui en a trop pris, pour moi, j'en ai (peur) (mot illisible, reconstitué par l'éditeur) (1). Aussi, ils sont si longtemps à table que par contenance on boit, et puis on boit encore avec une gaieté extraordinaire : « Voilà l'affaire ».

Toute l'affaire. On retrouve dans cette fort longue lettre, la sûreté de trait et la finesse de Mme de Sévigné. Elle est d'un esprit lucide et non pas troublé par le vin.

Guitaut couche à Saulieu, Mme de Sévigné continue sa route vers Lapaillise, d'où est datée la lettre suivante. La « tradition orale », presque toujours suspecte la montre, le lundi, faisant don à la collégiale d'une statue de la Vierge à son image. La tenait-elle donc toute prête ?

Cette Vierge n'est point du XVII^e siècle, mais du milieu du XV^e, nous apprend Mme Hérad : « Elle provient, vraisemblablement, d'un atelier dijonnais ; sa gaucherie et sa maladresse sont souvent retrouvées dans le style de cette époque. La tête, dont le menton et la fossette peuvent rappeler certains traits de Marie de Rabutin, cette tête aurait-elle pu être posée sur une statue du XV^e siècle ? Mais il n'existe aucun record, pas de grattages, d'ailleurs la coiffe plate, qui était très souvent destinée à recevoir une couronne, cette coiffe, ces boucles qui apparaissent sous le voile et accrochent la lumière, sont du XV^e siècle, comme remonte à la même période ce geste d'allaiter l'enfant. » Le doyen de Saint-Andoche a confirmé à l'auteur que, dans les archives de la collégiale, aucun document n'existe au sujet du reliquaire de sainte Chantal et de la Vierge Bourguignonne.

La renommée de Saulieu, relais gastronomique, ne gagne rien à l'invention d'une orgie de boissons, commise par Mme de Sévigné, qui aimait la mesure. Ne faisons pas non plus une ascète de l'incomparable épistolière. Elle appréciait les bons repas, et les vins vieux de Bourgogne que lui expédiait Guitaut, alors qu'il faisait porter à Mme de Grignan, toujours souffrante, des bouteilles d'eau d'Alise-Sainte-Reine...

Roger DENUX (Ecuisses).

Où en est le projet du Parc ?

Dès 1966, l'Association Régionale du Morvan demandait qu'une étude soit entreprise, en vue de créer dans le Morvan un Parc naturel régional. Cette étude fut faite, en 1966 et 1967, par la S.C.E.T.O. (filiale spécialisée dans les études touristiques de la Caisse des Dépôts et Consignations). Elle fut financée par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.) et par l'Association Régionale du Morvan. En mars 1968, un chargé d'études, M. Walther, fut affecté, à sa demande, au Morvan. Les études furent reprises sur le terrain. Un groupe de travail fut constitué au sein de l'Association Régionale du Morvan, afin de rédiger la charte constitutive, document qui doit lier l'Etat et les collectivités locales. Ce document, approuvé du Groupe Interservices de la région Bourgogne, est actuellement examiné par la commission interministérielle des Parcs, à Paris. Il est vraisemblable que quelques modifications vont y être apportées, mais que le texte définitif sera adopté d'ici la fin de l'année 1969 et que le classement officiel sera pris au début de 1970.

Sans attendre le classement officiel en Parc naturel régional, l'Association Régionale du Morvan, en étroite liaison avec l'Office National des Forêts et le ministère de l'Agriculture, entreprenait, dès 1968, des travaux d'aménagements légers sur ses fonds propres et avec l'aide d'une subvention du ministère de l'Agriculture, direction des Forêts. Ces travaux furent réalisés grâce au concours des Chantiers des jeunes internationaux de l'Association Concordia. Les travaux portèrent sur des tracés de sentiers de promenades en forêt, de pistes cavalières, nettoyage de villages, réfection de murs de cimetières, etc. Près de vingt mille heures de travail furent ainsi faites en Morvan, sans que cela ne soit une charge pour les collectivités locales, grâce au concours financier de l'Aménagement du Territoire, que nous avions sollicité.

En 1969, l'expérience fut renouvelée, avec un financement de l'Aménagement du Territoire et une intervention financière de l'Association Régionale du Morvan. Le même genre de travaux fut entrepris et se traduit par environ vingt-trois mille heures de travail. La préparation des aires de pique-nique en forêt comaniale, le tracé de certains sentiers de promenades et de pistes cavalières, de certains chemins communaux furent ainsi réalisés. De plus, sur la subvention accordée par le ministère de l'Agriculture et sur l'aide financière apportée par l'Association Régionale du Morvan, des travaux ont été entrepris dans les forêts domaniales de Quarré-les-Tombes (89) et de Breuil-Chenu (58). Ces travaux ont porté sur la réfection des routes forestières, la création d'un enclos pour chevreuils où le touriste pourra observer ce gibier en semi-liberté, la création de nombreuses aires de pique-nique dans des endroits

paisibles et calmes, la mise en place de bancs et de tables, etc. Ces travaux furent réalisés en collaboration intime et amicale avec l'Office National des Forêts.

Au début de 1969, l'Aménagement du Territoire demandait à l'Association Régionale de présenter un programme de travaux à réaliser au titre d'actions correspondant à l'esprit des parcs naturels. Ce programme devait porter sur des actions précises.

Les projets immédiats

L'Association Régionale du Morvan n'eut qu'à puiser dans les projets étudiés et présenter à l'Aménagement du Territoire le programme. Compte tenu de l'avancement des études et, également, de la rédaction du projet de charte constitutive, une dotation de 1.500.000 F fut accordée.

Cette dotation va permettre de réaliser, en 1970, un certain nombre de travaux :

- Nettoyage et aménagement du lit de la Cure et de ses affluents pour la pêche et le canoë-kayak ;
- Création de deux parcs à gibier supplémentaires ;
- Achat de terrains, en vue de la constitution d'une petite réserve naturelle dans la région de Gouloux ;
- Aménagement de deux maisons forestières en refuges-dortoirs et centres d'information sur la faune, la flore, la géologie ;
- Aménagement sur des parcours de promenades, d'abris pour le promeneur ;
- Aide au musée d'Histoire Naturelle d'Autun pour l'organisation d'expositions itinérantes à l'intérieur du Morvan ;
- Création d'un centre d'accueil ;
- Mise en valeur de certains sites historiques, tels que le mont Beuvray, le Fou de Verdun, le mont Thouleur, Vézelay.

Ces travaux seront réalisés en liaison étroite avec les différentes administrations concernées : Equipement, Office National des Forêts, ville d'Autun, S.A.F.E.R., Bourgogne, etc., ainsi qu'avec l'Association Régionale du Morvan, qui sera maître d'œuvre et d'ouvrage pour certaines opérations, en liaison avec les propriétaires privés intéressés.

Cette première tranche de travaux permettra, en 1970, de donner un aperçu de ce que sera, dans l'avenir, le Parc naturel régional du Morvan. Ce n'est ni en un an, ni en deux ans, que la mise sur pied d'un tel programme pourra se faire. Il faut un programme s'étendant sur plusieurs années. L'ensemble du Morvan sera ainsi aménagé pour une ouverture au tourisme, mais sans installation spectaculaire. La sagesse veut que les opérations d'aménagement se fassent petit à petit et avec prudence.

Cette première tranche de travaux permettra, en 1970, de donner un aperçu de ce que sera, dans l'avenir, le Parc naturel régional du Morvan. Ce n'est ni en un an, ni en deux ans, que la mise sur pied d'un tel programme pourra se faire. Il faut un programme s'étendant sur plusieurs années. L'ensemble du Morvan sera ainsi aménagé pour une ouverture au tourisme, mais sans installation spectaculaire. La sagesse veut que les opérations d'aménagement se fassent petit à petit et avec prudence.

Cette première tranche de travaux permettra, en 1970, de donner un aperçu de ce que sera, dans l'avenir, le Parc naturel régional du Morvan. Ce n'est ni en un an, ni en deux ans, que la mise sur pied d'un tel programme pourra se faire. Il faut un programme s'étendant sur plusieurs années. L'ensemble du Morvan sera ainsi aménagé pour une ouverture au tourisme, mais sans installation spectaculaire. La sagesse veut que les opérations d'aménagement se fassent petit à petit et avec prudence.

Ce que sera le Parc ?

S'appuyant sur les villes périphériques de Vézelay, Avallon, Saulieu, Autun, Château-Chinon et Lormes, le Morvan est une région trop méconnue des touristes qui passent sans y pénétrer. Par suite de la mise en service de l'autoroute A 6, le Morvan n'est plus qu'à moins de trois heures

de Paris. Il fallait l'aménager, afin que le touriste, le citadin et l'étranger de passage puissent y trouver ce qu'ils recherchent, et puissent également découvrir ces magnifiques paysages, qui ne sont pas sans rappeler ceux du sud de l'Ecosse, du Jura souabe ou de Suisse. Outre la beauté des paysages, le Morvan est d'une richesse énorme en souvenirs historiques, en curiosités géologiques en activités sportives, telles que la pêche, la voile, le canoë-kayak, le tourisme équestre, la randonnée pédestre, la promenade. Le Parc naturel régional développera toutes ces activités qui doivent apporter à notre belle région un regain de possibilités économiques dans bien des secteurs. Pourquoi certaines fermes n'offriraient-elles pas des produits fermiers de bonne qualité ? Pourquoi certaines familles ne créeraient-elles pas des gîtes ruraux afin de recevoir le citadin ? Pourquoi certains jeunes connaissant bien leur région, ne serviraient-ils pas de guides pour faire découvrir aux touristes les beautés et curiosités ?

Outre donc les projets d'aménagements, il y a tout un programme d'animation, de connaissance culturelle à réaliser. Certains esprits chagrins ont voulu faire croire que le Parc naturel régional serait une vaste réserve ou toutes sortes de contraintes peseraient sur les Morvandiaux, allant de l'interdiction de la chasse et de la pêche jusqu'à la création de réserve intégrale, comme dans les parcs nationaux. Loin de là.

Le Parc naturel régional a une vocation essentielle : faire connaître une région particulièrement belle et riche en sites très variés et la préserver d'une dégradation par ceux-là même qui viendront y chercher la détente, le repos, la connaissance de la nature et de l'histoire et la tranquillité, loin du bruit de la vie trépidante des cités.

Pour le réaliser, ce Parc naturel régional, les concours de tous sont nécessaires, afin de pouvoir faire de notre Morvan un pôle d'attraction pour les touristes de toute l'Europe.

François WALTHER
(Dun-les-Places)

A LIRE VERCINGÉTORIX par Jean Séverin

vient de paraître dans la collection « Plein Vent »

chez Robert Laffont

Du même auteur :
— Chez Robert Laffont
« L'Enfant et la Nuit » (roman)
« La jalousie de Dien » (roman)
« L'Etoile des Baux » (roman)
« Le Soleil d'Olympie » (Plein Vent).
— Aux Editions « Le Sénévé »
« Les vases grecs ».

Jean Séverin est notre compatriote Antonin Bondat, de Blismes, qui a sa maison des champs à Montreuilton. Il est de l'Académie du Morvan.

le dire crûment, ce qualificatif habile sert à masquer le refus d'un travail méthodique et consciencieux, sinon même une paresse élevée à la hauteur d'une institution. Pourtant, ce travail méthodique et consciencieux est une nécessité pour ceux qui veulent plus tard occuper de hautes fonctions. Il faut entraîner l'esprit pour développer ses facultés, non seulement d'intelligence mais aussi de puissance d'analyse et de synthèse, de mémoire et de vitesse de réaction. Dans le langage d'aujourd'hui, nous dirions qu'il faut, par un entraînement approprié, développer les capacités de traitement de l'information de notre cerveau. Il n'y a rien de désobligeant à cela ; imaginez-vous qu'un athlète pourrait battre un record sans un entraînement physique et moral contraignant ? De même, aucun musicien n'est devenu virtuose sans un labeur obscur et acharné.

Bien entraîné, donc, par son passage en taupé, Henri Desbrières est reçu en 1927 aux deux concours de l'Ecole des Mines de Paris et de l'Ecole Polytechnique. Il se décide pour l'Ecole Polytechnique, car il ne se sentait au fond aucune inclination particulière pour la géologie, malgré qu'à ce point de vue le Morvan ait pu présenter quelques caractères particulièrement intéressants !

A sa sortie de l'Ecole Polytechnique en 1929, il choisit l'aviation. En cela, il était avec son temps. Qu'on se remémore en effet cette époque : Nungesser et Coli avaient disparu le 9 mai 1927 en tentant la grande aventure de la traversée de l'Atlantique sans escale ; Lindbergh venait, le 21 mai de la même année, de réussir là où ils avaient échoué. L'aviation était tout à la fois l'aventure et la science, un peu à la manière de ce que peuvent représenter aujourd'hui pour des jeunes l'espace ou l'informatique.

A partir de ce moment commence la partie passionnante de sa vie professionnelle : il apprend à voler. Ceci est devenu banal. Qu'on veuille bien se rappeler ce qu'était encore l'aviation à cette époque : des appareils de bois et de toile, des odeurs de vernis et d'huile de ricin, des moteurs capricieux, enfin une atmosphère de camaraderie tellement prenante que tous ceux qui y sont passés ont laissé à une partie de leur cœur. Chaque vol était une aventure, mais aussi une école : on ne trichait pas à ce jeu ; la mécanique réclamait des soins infinis que des mécaniciens d'une compétence incroyable et d'une conscience professionnelle sans limites apportaient avec un dévouement de tous les instants.

Au moment de la formation du caractère d'un jeune homme et de sa préparation aux plus hautes responsabilités, cette participation à la phase préindustrielle de l'aviation aura certainement été l'un des facteurs les plus décisifs qui ont marqué Henri Desbrières. Cela lui permettra plus tard de faire face aux situations les plus difficiles en prenant les décisions nécessaires, mais en sachant dans le même temps les faire comprendre et accepter et préserver ainsi le climat humain environnant. C'est pour moi un des traits les plus frappants de son caractère ; ce souci permanent de l'humain ; nous pouvons dire avec peu de chance de nous tromper qu'il le doit tant à son enfance morvandelle

plutôt qu'à sa production. En 1938, ne se fût-il effondré brutalement et l'ensemble des dirigeants du pays se trouve obligé, à tous les niveaux, de travailler ferme pour armer le pays et rattraper le temps perdu. Il y avait beaucoup à faire car il est notoire maintenant que l'Allemagne avait commencé cet effort d'armement dès 1934 à l'avènement d'Hitler. Henri Desbrières est alors chargé de la direction de la surveillance des fabrications aéronautiques de l'ensemble du territoire. C'est si l'on veut la tâche qui consistait à s'assurer de la bonne exécution des commandes militaires d'avions et de moteurs par l'ensemble des industries aéronautiques françaises.

On croit souvent qu'entre autres causes la défaite française de 1940 est due à l'incapacité de l'industrie de produire des avions en nombre suffisant. Ce n'est pas exact. Le démarrage de l'industrie française aéronautique sous l'impulsion de plusieurs hommes exceptionnels, dont MM. Caquot, Roos et Desbrières, a été prodigieux. La loi de croissance de la production a été en réalité plutôt supérieure à celle de tous les autres pays belligérants. La vérité est que l'on est parti trop tard et ceci est vrai non seulement pour le matériel, mais aussi pour la formation des hommes. C'est tellement net qu'au printemps 1939, c'est-à-dire six mois avant la guerre, les cadences de production ont dû être réduites tant elles dépassaient les capacités de formation et d'utilisation du personnel.

Juin 1946. La défaite devient évidente. Il faut en premier lieu sauver ce qui peut l'être ; Henri Desbrières est chargé, avec un officier supérieur de l'armée de l'air, d'évacuer de Toulouse sur l'Afrique du Nord les Chausseurs Dewoitine 520 qui s'entassent sur l'aérodrome en bordure des usines de Blagnac et de St-Martin-du-Touch. Il s'occupe ensuite, jusqu'en février 1943, de protéger contre les prélèvements allemands, ce qui restait des moyens aéronautiques en zone sud. Enfin, il est appelé au ministère des Finances (direction du Commerce extérieur), pour participer à la préparation de plans d'importations nécessaires au redémarrage de l'économie française dès la Libération. L'espoir était revenu et, avec l'avance indispensable à toute opération de cette envergure, les plans nécessaires au redressement étaient préparés.

En février 1945, Henri Desbrières entame une nouvelle phase de sa carrière. Il est, en effet, désigné par le ministre de l'Air de l'époque, Charles Tillon, et par le général de Gaulle, comme directeur général du réseau des lignes aériennes françaises qui regroupait :

- Air France d'avant-guerre ;
- L'Aéromaritime des Chargeurs réunis ;
- Air France Transatlantique ;
- Les lignes aériennes postales métropolitaines ;
- Les divers réseaux militaires créés hors métropole pendant la période de guerre.

C'est de la fusion de ces diverses sociétés et organismes que devait sortir en 1948 la société nationale Air France. On imagine facilement la complexité de la tâche qui a été la sienne durant cette période. Questions de personnel, financières, d'organisation dans le contexte difficile des premières années d'après-guerre où tout manquait et où il fallait pourtant assurer un service

teur de ce groupe, l'ingénieur général Marchal, alors ingénieur en chef, avait été mis en service détaché et nommé directeur technique de la S.N.E.C.M.A. Quelques temps après, l'organisme qu'il dirigeait, le G.H.L., a été tout simplement apporté en bloc par l'Etat à la S.N.E.C.M.A. pour les raisons de concentration d'efforts et de moyens indiquées ci-dessus. J'ai donc été particulièrement bien placé pour suivre, pendant plus de six ans, l'action difficile, mais efficace, de mon président directeur général. C'est grâce à lui, en effet, que la France a pu reprendre une toute première place dans l'aviation militaire. Tout le monde connaît aujourd'hui la réputation des avions « Mirage » de la maison Dassault ; ce qui leur « donne la vie » ce sont les réacteurs S.N.E.C.M.A.-Atar développés, mis au point et produits de manière industrielle valable sous l'autorité d'Henri Desbrières.

Il se donne totalement à cette tâche jusqu'en novembre 1964, c'est-à-dire pendant quinze ans. Il démissionne à cette date pour prendre les fonctions de président directeur général de la compagnie Bull-General Electric à sa création, lors de l'accord intervenu entre la Compagnie française des machines Bull (34 % du capital actuel), et la General Electric Company américaine (66 % du capital actuel).

La compagnie Bull-General Electric est un groupe multinational agissant essentiellement dans le domaine de l'informatique (ordinateurs), disposant de 6.000 clients dans le monde entier, opérant dans 43 pays étrangers et comprenant 22 filiales. Ses principaux concurrents dans son domaine sont de grandes entreprises internationales comme I.B.M., Univac, Honeywell, Siemens.

En prenant ces nouvelles fonctions, Henri Desbrières lançait un nouveau pari sur l'avenir. Au lieu de s'endormir dans une relative tranquillité, comme tant d'autres l'auraient fait, il a choisi le risque. Il fallait reconstruire avec de nouveaux partenaires, étrangers cette fois, une société en difficulté, mais surtout il lui fallait opérer une certaine reconversion personnelle pour s'adapter à un domaine industriel extrêmement neuf et spécial. Le domaine de l'informatique est caractérisé, en effet, par une croissance très rapide du marché (20 % par an) ; par des changements technologiques extrêmement rapides ; par le phénomène de location dans une proportion de 70 à 80 % du matériel gratuit ; par une compétition féroce dans un marché mondial dominé aux 2/3 par I.B.M.

Tout ceci met en lumière les deux traits dominants de son caractère : la jeunesse d'esprit et l'enthousiasme. Il en a fait preuve tout au long de sa carrière qui lui a permis, depuis l'enfance morvandelle jusqu'à son poste actuel de président d'une très puissante société internationale, de franchir avec succès toutes les étapes intermédiaires de sa formation scientifique et technique, du service de l'Etat, enfin de l'action industrielle nationale. Ces qualités, parmi un grand nombre d'autres, faisant qu'il doit être un exemple pour tous les jeunes, je crois que, pour une part non négligeable, il les doit à son pays comme à ceux qui l'ont entouré, aimé et guidé pendant sa jeunesse.

Jean BERTIN.

Le célèbre marteau-pilon du Creusot

C'ESTAIT, si l'on peut dire, la huitième merveille du monde, lorsqu'il fut mis en service en 1876 ; accompagnant, la nuit, les leurs haletantes des convertisseurs de l'Acierie Bessemer, on l'entendait tonner plusieurs lieues à la ronde.

Dans notre ouvrage : « Une grande ville industrielle, Le Creusot » (premier et second tomes), nous avons donné les photos de ce mastodonte et des armoires de la ville où nous avons inséré sa silhouette comme pièce maîtresse, au-dessus de la devise : FAC FERRUM, FER SPERM (travail le fer, l'acier, apporte l'espérance) Le 3^e tome rappelle que l'intervention même du marteau-pilon à vapeur est due à l'ingénieur François Bourdon des usines Schneider, qui, après essais avec un modèle-type, avait devancé les Anglais dès 1838, sous Louis-Philippe, il y a 131 ans.

Rappelons que la première locomotive fabriquée en France sortit des usines du Creusot également en 1838.

38 ans après (en 1876) entrant en service, à l'atelier des pilons des usines du Creusot, le marteau-pilon de 100 tonnes (porté plus tard à 120 tonnes) qui a fonctionné jusqu'en 1930, époque où il céda la place — noblesse oblige dans le progrès technique — aux presses hydrauliques (une des spécialités du groupe Schneider et de ses filiales) moins bruyantes et tout aussi efficaces, dont la puissance atteint 7.500 tonnes.

Maintenant, cet outil majestueux dort pour toujours. Mais — nous l'avons dit — il vit stylisé dans le blason de la cité de l'acier. Lors de sa création, en 1876, il avait une renommée mondiale, étant données ses grandioses proportions (nous les énumérons ci-après). Il fit l'admiration des visiteurs et des touristes des quatre points cardinaux. Longtemps il demeura le seul de son espèce, même chez l'oncle SAM.

En outre, ce qui faisait une merveille de cet engin, c'était la facilité avec laquelle la simple main de l'homme pouvait le faire obéir comme un petit « toutou ». Cette masse formidable en action était, en effet, capable de frapper, sur son enclume, avec une puissance de 100/120 tonnes ; mais aussi de... boucher, une bouteille... « sans l'époutir » et de... casser, un « Calas » (noix) sans « écafoûiller » le fruit (les quatre cuissettes).

CHARACTERISTIQUES DU PILON DE 100/120 TONNES

Course du marteau : 5 mètres.
Poids de la masse active : 100-120 tonnes.
Hauteur des jambages au-dessus de la chabotte : 3 m. 430.
Ecartement des pieds : 7 m. 50.
Largeur du marteau : 1 m. 90.
Hauteur du pilon au-dessus du sol : 21 mètres.
Profondeur des fondations : 8 m. 50.
Hauteur totale : 29 m. 50.
Poids de la chabotte : 750 tonnes.
Poids du pilon proprement dit : 550 tonnes.
Poids total de l'appareil : 1.300 tonnes.

Nonobstant la stylisation dans le blason de la ville, celle-ci et les usines du Creusot (S.F.A.C.) ont décidé, elles aussi, de ne pas laisser périliter la mémoire de ce bel engin ; elles vont l'implanter « en chair et en os » au carrefour de la Mouillelongue (entrée sud de la cité de l'acier) pour accueillir « à bras ouverts » les visiteurs et les touristes.

Cela lui était bien dû, n'est-il pas vrai ?

J.-B. JANNOT.

Correspondance

Le colonel de la Comble nous écrit que, dans noms de famille d'origine morvandelle, nous avons oublié COUJARD : « Coujard, de Coujard, hameau de Château-Chinon. Famille connue depuis 1461, qui a donné dans la suite trois branches : Coujard de la Planche, Coujard de la Chaise (commune de Millay), et Coujard de la Verchère (commune de Chiddes). Certains auraient gardé le grand ingénieur de son époque aurait donc été un autodidacte presque intégral qui se serait formé lui-même.

Il y a à la quelque chose de réellement extraordinaire. Il semble qu'une autre thèse a plus de vraisemblance.

Le jeune Vauban aurait reçu les leçons de son curé jusqu'à sa première communion. A ce moment, il aurait été envoyé chez l'abbé de Fontaines, quelque peu son parent, prieur de Montréal (pas loin d'Avallon et de Saint-Léger). L'abbé de Fontaines ayant été nommé prieur de Saint-Jean, à Semur-en-Auxois, Vauban l'aurait suivi. Il aurait été en pension au prieuré, quartier du château et il aurait suivi les cours au Collège des Carmes.

Qu'y a-t-il de vrai dans cette tradition ? Trouve-t-on des traces du passage de Vauban à ce collège ? Qui nous renseignera ?

VAUBAN A-T-IL ÉTÉ AU COLLÈGE DE SEMUR ?

Le colonel de la Comble nous écrit que, dans noms de famille d'origine morvandelle, nous avons oublié COUJARD : « Coujard, de Coujard, hameau de Château-Chinon. Famille connue depuis 1461, qui a donné dans la suite trois branches : Coujard de la Planche, Coujard de la Chaise (commune de Millay), et Coujard de la Verchère (commune de Chiddes). Certains auraient gardé le grand ingénieur de son époque aurait donc été un autodidacte presque intégral qui se serait formé lui-même.

Il y a à la quelque chose de réellement extraordinaire. Il semble qu'une autre thèse a plus de vraisemblance.

Le jeune Vauban aurait reçu les leçons de son curé jusqu'à sa première communion. A ce moment, il aurait été envoyé chez l'abbé de Fontaines, quelque peu son parent, prieur de Montréal (pas loin d'Avallon et de Saint-Léger). L'abbé de Fontaines ayant été nommé prieur de Saint-Jean, à Semur-en-Auxois, Vauban l'aurait suivi. Il aurait été en pension au prieuré, quartier du château et il aurait suivi les cours au Collège des Carmes.

Qu'y a-t-il de vrai dans cette tradition ? Trouve-t-on des traces du passage de Vauban à ce collège ? Qui nous renseignera ?

Dans l'armorial de G. de Soultrait, le jard est devenu un oiseau plus lancé qu'une oie et les armes sont ainsi décrites : « d'or à la cigogne de sable ».