

Bulletin de liaison & d'information des retraités



(24-28 septembre 2018)

Escapade en Cantabrie

■ Comillas - Groupe dans le parc du Palais de Sobrellano
(au fond, l'Université Pontificale)



La voiture
électrique

| Page 08



Le nouveau
site internet

| Page 11



**ARCEA
CESTA**



> E D I T O

Chaque nouvelle année apporte son lot d'anniversaires à célébrer ou à fêter. Ainsi en 2019 vous entendrez parler des 500 ans de la mort à Blois de Léonard de Vinci, mais sans doute aussi du 230^{ème} anniversaire de la prise de la Bastille. Mais je crains que personne ne se souvienne de ce que cette année, Hugues Capet, premier Roi de la France capétienne, aurait eu 1080 ans. Les souvenirs vont et viennent...

Pour ma part je retrouve aujourd'hui un exemplaire du « CESTA INFO » en date du 4 octobre 1989, qui indique : « Charles Costa revient au CESTA en qualité d'adjoint au Directeur. Il avait quitté le CESTA en 1984 pour aller succéder à Georges Mirat au poste de Chef de Projet M4... ». Un peu plus loin je trouve : « Le 2 octobre Bernard Miltenberger prend ses fonctions de Chef de Projet M4 à la DAT. » Voilà donc d'autres anniversaires, trente ans déjà pour ceux-là. Mais 1989 c'est aussi quelques départs en retraite signalés par ce même CESTA INFO : Antoine Giudicelli, Charles Vielle, Jacques Despérier, et quelques arrivées au CESTA : Patrick Andriot, Patrick Lederman, Carol Saint-Flour... Autant d'anniversaires à célébrer.

Il en va ainsi chaque année, alors pourquoi ne pas ouvrir dans votre bulletin une nouvelle rubrique « Anniversaires, Souvenirs », alimentée par vous et rappelant une de vos aventures professionnelles à sa date anniversaire ? Notre mémoire collective est importante, il serait dommage qu'elle se perde.

Et si vous êtes trop nombreux à avoir un souvenir/anniversaire à dire et à raconter, votre nouveau site est là pour accueillir vos récits et les faire partager. N'hésitez donc pas, notre statut d'anciens nous oblige aussi au devoir de mémoire.

Comme chaque année le printemps revient, peut-être un peu plus doux grâce au « réchauffement climatique ». Je vous souhaite d'en profiter pleinement, et n'oubliez pas que nous vous avons concocté cette année un Repas des Anciens et un Repas de Printemps pour vous donner l'occasion de vous retrouver et évoquer ensemble... vos souvenirs.

Fidèlement votre ■

Bernard Miltenberger

Votre bureau

Président :
Bernard MILTENBERGER

Vice-président :
Jean-Pierre GRANGHON

Président d'honneur :
Charles COSTA

Secrétaire :
Jean-Louis-CAMPET

Secrétaire adjoint :
Christian TOMBINI

Trésorier :
Jean-Paul PRULHIÈRE

Trésorier adjoint :
André SARPS

Webmaster :
Yves SCHMIDT

Membres du Bureau :
Serge DEGUEIL
Jacques DOHET
Robert GRANET
Paul LEGROS
André MANEN
Jean-Marie MAQUIN
Alain MICHAUD

4-7

Voyages, sorties & visites

> Escapade en Cantabrie

8-13

Dossier

> La voiture électrique

> Le nouveau site internet

14-15

Cesta News

> Carnet

Initiation à l'économie

Infos diverses

> Hommage

> Mots croisés

16

Renseignements utiles



Compte rendu ESCAPADE en Cantabrie

du 24 au 28 septembre 2018

par Yves SCHMIDT



• Lundi 24 septembre

Nous sommes 31 adhérents, auxquels se sont ajoutés sept clients de l'agence de voyage, à embarquer aux aurores à bord du car à destination de l'Espagne. Un ciel gris entrecoupé de passages pluvieux nous accompagne durant tout le voyage, mais, lorsque nous arrivons à Santander, le ciel se dégage : nous aurons par la suite la chance de bénéficier d'un temps clément durant tout le séjour !

Nous avons d'agréables surprises en arrivant dans cette région. Le réseau routier est très bien entretenu : la zone côtière est bien desservie en autoroutes et sur les routes secondaires, de nombreux carrefours sont remplacés par des giratoires. Les villes et les villages sont très propres : ce n'est pas un hasard si la Cantabrie est appelée la Suisse espagnole. Nous sommes surpris par la fraîcheur des prairies qui n'ont visiblement pas souffert de la

canicule, bien que situées 200 km au sud de Bordeaux. La région est caractérisée par la prédominance des zones montagneuses : nous en ferons vite l'expérience !

Vers 13h, nous débarquons à l'hôtel Martreï, à Hinojedo, petit village situé

à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Santander. Ce sera le point de départ de toutes nos sorties. Après un rapide déjeuner, nous faisons connaissance avec notre guide, Amelia (Camélia pour certains, peut-être un peu durs d'oreille !) qui nous accompagnera dans toutes



Santillana del Mar - Groupe devant l'église collégiale Santa Juliana

nos visites, puis nous montons dans le car à destination de Santander. Cette ville est la capitale de la petite province de la Cantabrie, peuplée de 600 000 habitants et d'une superficie de 5 326 km².

Un circuit en car à travers les principales voies de la ville nous permet d'en voir les principaux édifices remarquables, dont la cathédrale, l'hôtel de ville et le Grand Casino. Cette ville est située en bordure d'une très vaste baie que nous n'allons pas tarder à découvrir. En effet, nous embarquons à bord d'un bateau qui nous permet de contempler les abords de la ville vus de l'océan. Nous profitons ainsi d'une vue panoramique de son port de pêche, de son planétarium et de son centre nautique. Nous découvrons les somptueuses résidences construites par les riches Espagnols à partir de la deuxième moitié de 19^e siècle et au début du 20^e siècle avant d'être abandonnées en 1937 lors de la guerre civile. Puis le bateau se dirige vers la péninsule de la Magdalena où se trouve le palais royal de la Magdalena qui fut la résidence d'été de la famille royale entre 1913 et 1930.

• Mardi 25 septembre

Après un sommeil réparateur, départ pour le parc Cabárceno. Nous traversons de grandes forêts d'eucalyptus qui ont remplacé les chênes d'origine qui ont été utilisés au 19^e siècle par les grands chantiers navals de Santander pour la construction des grands vaisseaux en bois. Situé dans un paysage montagneux aménagé par l'homme sur un territoire de 750 hectares d'une ancienne exploitation minière à ciel ouvert qui a été abandonnée en 1989, le parc héberge aujourd'hui environ 115 espèces animales dont certaines



Parc de Cabárceno
Rhinocéros blancs



Santander - Palais royal de la Magdalena

sont en voie de disparition, telles le zèbre de Grévy ou le rhinocéros blanc.

Les animaux évoluent en semi-liberté dans des espaces sécurisés, le plus important étant celui des ours bruns qui occupent à eux seuls 35 hectares. Le parc enregistre régulièrement de nouvelles naissances, ce qui est très réconfortant pour le personnel dont une des missions est de veiller à la sauvegarde des espèces dont ils ont la responsabilité. 25 km de routes permettent de circuler d'un enclos à l'autre avec le car ou la voiture. Il existe même un réseau de télécabines qui permettent de profiter d'une vue aérienne du parc. Nous terminerons la visite par le reptilium qui contient de nombreuses espèces, plus impressionnantes les unes que les autres. Nous n'aurons évidemment que le temps d'avoir une vue d'ensemble en deux heures de visites et ne voir qu'une partie des animaux.

L'après-midi sera consacré à la visite de la cité médiévale de Santillana del Mar. Cette petite ville, est située à l'ouest de Santander sur le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle. Elle



s'est développée autour de l'église collégiale de Santa Juliana et de son cloître datant de 12^e siècle, dont Amelia nous commentera en détail l'histoire. À l'intérieur, nous pouvons admirer un magnifique retable sculpté et peint et un autel masqué par un parement en argent du Mexique. Nous disposerons ensuite d'une bonne heure pour découvrir les ruelles bordées de nombreux palais et maisons à blasons, dont certains ont été transformés en hôtels de luxe.

Notons que, dans les environs proches, se trouve la grotte d'Altamira qui propose aux visiteurs de découvrir des peintures rupestres qui rappellent la grotte de Lascaux. Il n'est pas prévu de la visiter.

• Mercredi 26 septembre

Départ pour un circuit qui va nous mener assez loin de notre hôtel. En effet, nous allons découvrir la partie montagneuse de la province et son point culminant, les Picos de Europa, dont la visite est prévue pour l'après-midi. Auparavant, nous empruntons les gorges encaissées de la Hermida pour nous rendre au monastère de Santo Toribio de Liébana. Le monastère abrite le Lignum Crucis, qui est, selon les catholiques, le fragment le plus grand de la « Vraie Croix » sur laquelle Jésus-Christ fut crucifié. C'est avec Jérusalem, Rome, Saint-Jacques-de-Compostelle et Caravaca de la Cruz un des lieux saints du christianisme.

Ce ne fut qu'au 8^e siècle, lors des invasions arabes, qu'il acquit son importance actuelle. À cette époque, la Liébana, protégée par les montagnes, accueillit alors de nombreux réfugiés catholiques ainsi que le Lignum Crucis. Celui-ci avait en fait été ramené de Palestine au 6^e siècle par l'évêque Thuribe d'Astorga. Afin d'échapper aux profanations de l'envahisseur, il fut transféré au monastère qui le conserva jusqu'à nos jours. Le monastère tomba en décadence au 19^e siècle et il faut attendre 1961 pour que le bâtiment soit rénové et retrouve son prestige.



Picos de Europa vus de Potes

Après cette visite, nous nous rendons à Potes, capitale de la Liébana. Ce bourg, très pittoresque, est situé à quelques kilomètres au sud des Picos d'Europa. Il se compose d'un dédale de ruelles bordées de maisons médiévales. C'est dans cette ville qu'on nous servira la spécialité du pays, le pot-au-feu de Montaña, qui n'est pas sans rappeler le cassoulet.

L'après-midi est consacré à la découverte des Picos de Europa. Cette chaîne montagneuse tire son nom des navigateurs qui venaient d'Amérique et découvraient au loin ces sommets qui leur annonçaient leur arrivée en Europe. Le car nous dépose au départ du petit téléphérique de Fuente Dé, installé à 1000 mètres d'altitude. Après une montée de 800 m le long des pentes escarpées, réalisée en 3 minutes, nous pouvons admirer le



Entrée de la Grotte de Soplaio

panorama ainsi que les sommets qui culminent à plus de 2 600 m (2 648 m pour le Torre de Cerredo). Notons que trois provinces se partagent ces sommets : les Asturies, la Castille-et-León et la Cantabrie.

Le soir, après dîner, Amelia nous propose une soirée folklorique animée par trois musiciens qui font partie d'une tuna, groupe musical traditionnel costumé. En fait, côté musique, nous aurons surtout droit à un répertoire composé de chansons du domaine de la variété. Nous assisterons à la présentation d'une mariée un peu spéciale, splendide dans sa robe blanche. Nous ne dévoilerons pas son identité, mais nous avons remarqué, en regardant de plus près, que son menton était garni d'un bouc blanc. Il nous a semblé reconnaître notre spécialiste de la culture des olives !

• Jeudi 27 septembre

La journée se partagera entre la visite de la Costa Occidental le matin et la visite des grottes de Soplaio l'après-midi.

Nous traversons les cités balnéaires de la côte occidentale qui offre aux touristes de magnifiques plages, dont la plus remarquable est celle de San Vicente de la Barqueira. Nous revenons sur nos pas pour nous arrêter à Comillas, cité balnéaire située à 50 km à l'ouest de Santander pour visiter le Palais de Sobrellano ou du Marquis de Comillas, après être passés devant son annexe, une construction désignée sous le nom de « El Capricho » et réalisée entre 1883 et 1885 par Antoni Gaudí, l'architecte de la cathédrale de la Sagrada Família à Barcelone. Ce bâtiment est caractérisé par ses murs couverts de céramique. Antonio López est parti faire fortune à Cuba : son amitié avec la famille royale lui valurent la concession du titre de Marquis de Comillas.

En face du Palais du Marquis de Comillas se trouve un bâtiment impressionnant : il s'agit de l'Université Pontificale, un monument néogothique construit entre 1883 et 1889 avec l'appui économique du Marquis de Comillas.



Comillas - El Capricho

Nous revenons à l'hôtel où nous reprenons des forces en dégustant une paëlla bienvenue.

L'après midi est consacré à la visite d'une grotte splendide : de l'avis unanime, il s'agit d'un temps fort de ce séjour. La grotte du Soplao a été découverte par hasard en 1968

stalagmites, mais certaines d'entr'elles ont une particularité : elles sont dites excentriques, ce qui signifie qu'elles croissent dans toutes les directions, se défiant des lois de la pesanteur. La grotte mesure 14 km, dont la visite est, en majorité, réservée à un public très limité et bien équipé.



sur le site de mines de fer de La Florida à l'occasion du creusement d'une galerie qui a débouché sur la cavité de la grotte. La mine de fer est aujourd'hui abandonnée. Un petit chemin de fer permet d'arriver rapidement dans la grotte où un cheminement de 1,5 km permet d'admirer les trésors qui s'offrent à nos yeux sans trop d'efforts. Comme dans toutes les grottes, on peut admirer une profusion de stalactites et de

stalagmites, mais certaines d'entr'elles ont une particularité : elles sont dites excentriques, ce qui signifie qu'elles croissent dans toutes les directions, se défiant des lois de la pesanteur. La grotte mesure 14 km, dont la visite est, en majorité, réservée à un public très limité et bien équipé.

• Vendredi 28 septembre

La dernière matinée nous ramènera sur le chemin du retour, avec une escale au Pays Basque, dans la ville de Bilbao. L'agglomération de Bilbao compte 900 000 habitants. En opposition avec la région que nous venons de quitter, ce qui frappe,

c'est son développement industriel. Le car nous conduit dans un circuit touristique dans les quartiers anciens avec la cathédrale, la place d'Espagne, le théâtre Arriaga, le grand marché couvert de la Ribera. La dernière étape nous conduit au musée d'art contemporain Guggenheim dans lequel nous ne pénétrons pas, faute de temps. On doit l'architecture spectaculaire de ce bâtiment à Frank Gehry, architecte américano-canadien. Certaines œuvres sont exposées à l'extérieur du musée, tel le chien géant Puppy, d'une hauteur de 11 m, réalisé sur une structure métallique que viennent recouvrir une multitude de fleurs multicolores disposées dans des pots disposés sur la structure depuis l'intérieur.

Après un tour dans ce quartier dont l'urbanisation est récente, nous nous retrouvons au restaurant avant de reprendre la route vers Pessac que nous atteindrons en fin d'après-midi.

Durant ce séjour, nous avons découvert un certain nombre de sites très intéressants, pour ne pas dire exceptionnels, dont, pour la plupart d'entre nous, nous ignorions l'existence alors qu'ils ne se trouvent qu'à quatre heures de voiture de Bordeaux.

Photos Marie-Thérèse Fernandez, François Sella et Yves Schmidt





Les voitures ÉLECTRIQUES

Par Jean-Paul PRUHIÈRE

Une voiture électrique est un véhicule associant un ou plusieurs moteurs électriques à un moteur thermique, généralement à essence. La voiture électrique a été inventée en même temps que la voiture à essence. Les premiers modèles ont été commercialisés en 1900. C'est la première à franchir la barre des 100 km/h, atteignant 105,88 km/h (Jamais-Contente du belge Camille Jenatzy).

Ce n'est qu'au cours des années 1920 et 1930 que la voiture à essence commence à supplanter la voiture électrique avant de s'imposer totalement. Bien plus tard, le coût du pétrole et la volonté de réduire l'empreinte écologique des véhicules ont remis les voitures électriques au goût du jour. Aujourd'hui, la quasi-totalité des véhicules commercialisés dispose de batteries rechargeables de type Lithium-Ion. Des recherches sont toujours en cours pour produire à un coût acceptable d'autres sources d'énergie électriques, en particulier les piles à combustible (à hydrogène ou méthanol) utilisées actuellement dans les satellites.

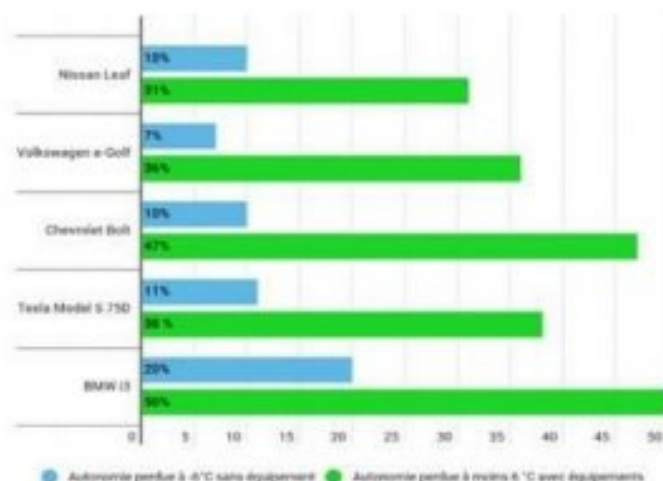
Ce type de voiture est généralement équipé d'un ou plusieurs moteurs électriques dont la puissance totale peut aller de 70 kW (Zoe) à plus de 400 kW (Tesla S), selon la taille du véhicule, l'usage et les performances recherchées.

La capacité des batteries varie de 15 à 200 kWh, leur tension totale étant de 300 à 500 V. Elles sont généralement placées dans le plancher du véhicule, et compte tenu de leur coût, souvent louées, même dans le cas d'un véhicule acheté. L'autonomie du véhicule dépend directement de la capacité de la batterie, du type de trajet (plat, varié, urbain, etc.), du mode de conduite et des accessoires utilisés (phares, chauffage, climatisation, essuie-glaces, etc.). Elle chute de 10 à 50% pour une température externe de -6°C.



Les puissances s'expriment en Watt (W) pour les moteurs électriques et en cheval vapeur (ch) pour les voitures (1 kW = 1,36 ch)

Puissance	Zoe	Twingo	Tesla modèle S	Porche 911 S
kW	69 à 79	52 à 81	238 à 446	272 à 331
ch	94 à 107	70 à 110	320 à 598	369 à 450



Son estimation moyenne en 2019 (sans recharge) est de l'ordre de 200-300 km. Fin 2020, elle sera, d'après les constructeurs, de 450 km (pour PSA et Renault) et 600 km (pour VW, et Mercedes).

Le temps de charge est compris entre 30 mn (super-chargeur en cours de mise en place dans les lieux publics) et 8 h (chargeur proposé avec la voiture pour son habitation), selon le type de matériel utilisé.



La durée nécessaire au rechargement optimal de la batterie du véhicule est directement liée à la puissance électrique injectée dans le véhicule.

- Lorsque le branchement est effectué via un circuit électrique dédié, le temps de rechargement est compris entre une heure (triphasé, 63 A) et 8 heures (monophasé, 16 A).
- Dans le cadre d'un branchement sur une prise domestique du réseau de distribution standard d'un bâtiment, la charge sera limitée à 8 A, ce qui se traduit par un temps de recharge plus long, de l'ordre de 12 à 14 heures.
- Des stations de recharge rapide, délivrant 500 V / 125 A en courant continu permettent de recharger 80 % de la capacité de la batterie en seulement 15 minutes.

20 000 points seraient actuellement disponibles sur le territoire (mais seulement 2000 en recharge « rapide » : 3h pour une Zoe, 5 pour une Prius). Le tableau ci-dessous montre la volonté de la Chine de pénétrer le marché des bornes d'alimentation.

Nombre de bornes de recharge lente (≤ 22 kW)
accessibles au public par pays

Pays	2010	2014	2015	2016	2017	% 2017
Chine	-	21 000	46 657	86 535	130 508	41,0 %
États-Unis	482	20 115	28 150	35 089	39 601	12,4 %
Pays-Bas	400	11 860	17 786	26 088	32 976	10,4 %
Allemagne	-	2 608	4 587	16 266	22 213	7,0 %
Japon	-	8 640	16 120	17 260	21 507	6,8 %
France	-	1 700	9 865	14 250	14 407	4,5 %
Royaume-Uni	-	7 182	8 174	9 594	11 487	3,6 %
Norvège	2 800	5 185	5 185	7 040	8 292	2,6 %
Canada	-	2 266	3 361	3 900	5 168	1,6 %
Suède	-	1 065	1 251	1 737	3 456	1,1 %

Nombre de bornes de recharge rapide (> 22 kW)
accessibles au public par pays

Pays	2010	2014	2015	2016	2017	% 2017
Chine	-	9 000	12 101	54 889	83 395	74,4 %
Japon	312	2 877	5 990	7 112	7 327	6,5 %
États-Unis	60	2 518	3 524	5 384	6 267	5,6 %
Corée du Sud	-	237	341	491	2 531	2,3 %
Allemagne	-	240	741	1 243	2 076	1,9 %
Royaume-Uni	-	560	1 203	1 614	2 037	1,8 %
France	-	127	703	1 317	1 571	1,4 %
Norvège	-	200	518	718	1 238	1,1 %
Canada	-	55	147	315	673	0,6 %
Suède	-	100	269	425	615	0,5 %



• **Les types de véhicules disponibles sur le marché**
Ils se classent en trois grandes catégories (par prix et autonomie croissante)

Les modèles non hybrides :

Ce sont les moins chers. Ils se rechargent obligatoirement par câble sur une borne secteur (ex: les voitures Bluecar en location).



Les modèles hybrides non rechargeables :

Ils sont à essence – diesel parfois – et comportent en plus un petit moteur électrique et une batterie

qui permettent, lors des phases de freinage et décélération, de récupérer l'énergie cinétique. Leur autonomie sans recharge (c'est à dire en mode 100 % électrique) est faible : quelques km. Ils s'apparentent donc davantage à une voiture thermique à assistance électrique qu'à une véritable hybride où l'énergie est distribuée à parts quasi-égales par les deux motorisations. Ils ne se rechargent pas sur une prise. Ils ont permis aux constructeurs de réduire la taxe sur les véhicules polluants (malus).

Les modèles hybrides rechargeables (Plug-in Hybrid ou PHEV ou Full Hybrid)

Ce sont une évolution des précédents hybrides, dans lesquels on a augmenté l'énergie de la batterie, et parfois la puissance du moteur électrique, et ajouté un connecteur pour recharger directement la batterie à partir du réseau électrique. Ils peuvent avoir une autonomie de plusieurs dizaines de kilomètres en mode électrique sans consommer une seule goutte de carburant, suffisante pour assurer la majeure partie des trajets du quotidien : aller faire les courses, chercher les enfants à l'école ou se rendre au travail. Pour les plus longs trajets, le mode hybride est utilisé. Il permet de s'affranchir des « limites » en termes

d'autonomie, de disponibilité des bornes et de temps de charge; mais on continue à consommer du pétrole puisque le moteur thermique est sollicité.

Aujourd'hui, l'hybride rechargeable est essentiellement commercialisé pour les véhicules « haut de gamme » dont le prix est généralement supérieur à 35.000 euros. Il est dû à la multiplicité des composants (batteries, moteur électrique, contrôleur etc...) rajoutés à la motorisation conventionnelle. Entre une hybride classique et une hybride rechargeable, le surcoût est compris entre 6000 et 9000 euros (on avait le même type d'écart il y a quelques années entre les véhicules diesel et essence).

• Les voitures électriques vendues en France

1,5% des véhicules immatriculés en France en 2018 est une voiture électrique. Ce pourcentage a progressé de 25% en 2018, mais reste encore marginal. Les principales raisons sont liées à son coût d'achat, son autonomie et la faible couverture territoriale en bornes de recharge.

Immatriculations de voitures électriques en France

Année	Voitures particulières électriques	Part de marché	Utilitaires électriques ¹²
2010	180 ¹³	0,01 %	796
2011	2 630 ¹³	0,12 %	1 683
2012	5 663 ¹³	0,30 %	3 651
2013	8 779 ¹⁴	0,49 %	5 175
2014	10 560 ¹⁵	0,59 %	4 485
2015	17 266 ¹⁶	0,90 %	4 949
2016	21 751 ¹⁷	1,08 %	5 556
2017	24 910	1,18 % ¹⁸	6 011
2018 ¹⁹	31 055	1,49 %	8 103

LE PRIX :

Les prix de vente diminuent progressivement, mais sont encore élevés (entre 20 000 € et plus de 40 000 €, hors Tesla, Jaguar, Porsche,...), comme le montre l'extrait de quelques modèles actuellement commercialisés (tarif de base 2018).

- Renault Zoé 400 km / 19 750€ (ou 9600€ sans le coût des batteries (8900€) qu'il faudra louer)
- Nissan Leaf. 378 km / 35 400€
- Kia Soul EV. 200 km / 35 400€
- Hyundai Ioniq électrique. 280 km / 35 850€
- Volkswagen e-Golf. 300 km / 39 350€
- BMW i3. 300 km / 39 950€

Il faut en déduire les bonus accordés par l'état :

- 6 000 euros (4 000 pour les gros véhicules), dans la limite de 27 % du prix total TTC, comprenant la location des batteries. (Attention : la voiture ne doit pas être cédée dans les six mois suivant son acquisition ni avoir parcouru moins de 6 000 km).
- Pouvant être complété par un super bonus découlant de la prime à la conversion, de 2 500 euros pour les ménages imposables, et de 5 000 euros pour les ménages non imposables en incluant les modèles achetés d'occasion.

Quelques « bonnes » raisons d'acheter une voiture électrique :

- Un coût d'usage faible :

2€ d'électricité aux 100 km

- Un très bon agrément de conduite
- Une bonne fiabilité
La mécanique est beaucoup plus simple que celle d'un véhicule thermique / La durée de vie des batteries est supérieure à celle de la voiture elle-même
- Un marché de l'occasion qui commence à exister
- Une prime de conversion valable pour l'achat d'une occasion
- Une 2^e voiture idéale, surtout à la campagne
Nul besoin de chercher une borne publique pour procéder à sa recharge : la maison individuelle avec garage est le mode d'habitat usuel en zone rurale...
- Mais il ne faut pas que la batterie soit entièrement déchargée, sinon elle est à changer



Le NOUVEAU SITE

Par Alain MICHAUD



des pages s'adapte automatiquement à la définition des écrans de la machine utilisée (*). Cela se traduit par la disparition de certains éléments présents sur la page (les "modules" de droite et gauche), une adaptation proportionnelle de la taille de toutes les images et autres tableaux (vous pouvez vous en rendre compte sur votre PC en sortant du mode "plein écran" et en diminuant la largeur de la fenêtre d'affichage ...).

De nouveaux composants (modules) sont proposés : un composant « petites annonces », « recherche ».

• Le NOUVEAU SITE tel qu'il vous est proposé

Aspect global :

Concernant la largeur des pages affichées à l'écran, nous avons, contrairement à beaucoup de sites, privilégié la visibilité en dimensionnant très largement (95% de la largeur de l'écran). Nous verrons à l'usage si nous conservons cette définition d'affichage.

Le côté « responsive » (adaptatif) de l'affichage :

Exemple, de la modification automatique de l'architecture de la page d'accueil en fonction de la définition de l'écran :

(*) la taille des caractères, elle, reste constante

(**) les modules de droite et gauche (voir le descriptif "page d'accueil") disparaissent pour favoriser la lecture de la partie principale de la page, mais toutes les informations qu'ils contiennent restent accessibles via les liens de menu.

Le nouveau site a donc été créé, complètement différent dans sa conception, à la fois évolutif et moderne.

• Les MOTIVATIONS de ce changement

Avant toute chose, regardons quelques statistiques récentes (juillet 2018) : 5 milliards d'internautes / En France, 93% des français ont un mobile, 71% un smartphone et 41% une tablette / Depuis juillet 2016, la barre des 50 % de la navigation sur Internet effectuée via un terminal mobile (smartphone ou tablette) a été franchie, au détriment des ordinateurs PC (on en est à plus de 70 %).

Ces statistiques montrent à l'évidence un changement profond des habitudes et des outils utilisés pour tout ce qui concerne l'accès à l'« information » et l'utilisation des moyens de communication. Ce n'est pas pour autant qu'il faille rejeter et tourner le dos à la radio, aux journaux, au téléphone et au courrier postal, aux réunions conviviales en famille ou entre amis, bien sûr, et heureusement ! Mais ...

... Mais force est de constater qu'en une décennie, le développement des nouveaux outils de l'informatique bureautique et familiale, et la démocratisation de l'accès à l'Internet ont changé la donne. Entre autres, les

moyens de liaison entre des individus appartenant à une même communauté se sont développés, que ce soit par l'émergence des réseaux sociaux ou des sites sur le web. Aujourd'hui, il est difficile pour une association d'exister et de se promouvoir sans un site qui soit sa vitrine numérique.

Face à ces constatations, une refonte du site de l'ARCEA-CESTA paraissait une évidence ... Bien que nous soyons des retraités, et pour beaucoup, pas trop concernés par l'usage immodéré des smartphones, pensons à nos « jeunes collègues » qui intègrent notre communauté et qui, eux, baignent déjà dans ces domaines auxquels les plus anciens d'entre nous sont étrangers ou même réfractaires !

• Les OBJECTIFS

Sur le plan technique, en remplacement du site actuel, souhait était de créer un site Internet basé sur le même cahier des charges en termes de besoin mais plus attractif, plus lisible, doté d'utilitaires nouveaux et surtout, adapté aux nouvelles technologies en la matière :

site dit « responsive ». Sous ce terme (traduisons le : "adaptatif"), on veut dire que l'architecture de l'affichage

• Le CONTENU du site

Nous sommes partis du principe que toutes les sources d'informations disponibles sur l'ancien site devaient être reconduites et que l'historique devait être accessible.

Nous avons donc retranscrit la totalité (!) des articles, monographies et comptes-rendus de voyages présents sur l'ancien site. De même, pour conserver l'historique des manifestations, voyages, balades ... nous avons réintroduit dans le calendrier la totalité des événements avec le programme qui était proposé. Il en est de même pour les albums photos. Concernant ce dernier point, deux outils sont mis à votre disposition, un album photo intégré au site et un album photo utilisant un outil web dédié, performant et très populaire, Flickr.

On retrouvera donc les mêmes thèmes sous une présentation différente qui se veut "intuitive", ... mais on reviendra là-dessus au chapitre "Navigation sur le site". Certaines rubriques redondantes ont subi une fusion, d'autres, très peu consultées, ont été simplement supprimées. Des rubriques nouvelles apparaissent.

Des "modes d'emploi" (mais tout se veut très simple et intuitif !) pour chacune des rubriques qui vous sont proposées ont été rédigés et sont accessibles (menu "ACCUEIL/Navigation sur le site (mode d'emploi)". Une table des matières "interactive" vous permettra d'aller directement à la rubrique souhaitée.

• La PAGE D'ACCUEIL

Nota : le retour en page d'accueil se fait de différentes façons, parfois en cliquant sur un lien placé à la fin d'un article, en cliquant sur le lien de menu "ACCUEIL" ..., mais la façon la plus rapide, c'est de cliquer sur l'image du bandeau (en haut de la page) qui est toujours visible quel que soit la page ou le mode d'affichage.

Des rubriques nouvelles apparaissent, d'autres seront éventuellement proposées :

Le composant "Petites annonces" : la quasi-totalité des sites associatifs

présentent une rubrique "petites annonces". Par ce biais, outre l'intérêt évident de cette rubrique, on renforce le lien social par la mise directe en relation des membres de l'association. Les modalités d'utilisation sont explicitées dans la page d'accueil. La rubrique "Annonces" (un menu spécifique est présent colonne de gauche).

Le module "Recherche" : outil très efficace, il permet d'accéder instantanément à tous les articles ou événements du calendrier répondant au critère de recherche formulé.

La liste de tous les mails envoyés aux adhérents : très utile, ce module donne la liste de tous les mails qui vous ont été envoyés. Plus besoin d'aller rechercher un courriel parmi les centaines présents dans votre boîte-mail ! Vous le trouvez immédiatement, vous pouvez l'afficher, l'imprimer ...

De même, des modules "contacter" par mail adressés aux Membres du Bureau sont à votre disposition via le lien de menu "ARCEA/ARCEA CESTA/Contacter le Bureau ... " : pour transmettre des infos, des comptes rendus, ... avec ou sans pièces jointes pour demander des renseignements, formuler une demande particulière.

Le module "fiches de contact" (ou "Trombinoscope") a été complètement repensé. Outre l'affichage classique de la fiche, les moyens de recherche rapide, il vous permet par exemple sur simple clic sur l'adresse d'afficher la



carte Googlemap avec possibilité de définition d'itinéraire depuis chez vous ... ou d'ouvrir la page d'édition d'un mail de votre messagerie sur un simple clic sur l'adresse mail.

Espace "membres ARCEA-CESTA"

Pour respecter la confidentialité des informations contenues dans le site, nous avons bien sûr mis en place des droits d'accès à certaines rubriques, comme sur l'ancien site. C'est ainsi que l'affichage de certains modules "privés" (le module "liste des e-mails" envoyés, présent en colonne de droite par exemple) et d'un menu spécifique "Espace adhérents" est assujéti à une identification via une connexion "privée".

Connexion à l'espace privé "adhérents"

La connexion à l'espace privé « adhérents », peut se faire via plusieurs voies :

soit par le module "connexion" dans le bandeau à droite, soit par le lien de menu "ARCEA/ARCEA CESTA/ Login espace adhérents". Depuis un smartphone par exemple). Vous pouvez si vous le voulez, mémoriser "login" et "mot de passe" pour ne pas avoir à le retaper à chaque connexion.



• **Novembre 2018 :**

Laurence PIKETTY est nommée Administrateur général adjoint du CEA. Laurence Piketty est ingénier diplômée de l'École Nationale Supérieure de Chimie de Paris. Elle est également titulaire d'un doctorat en physique de l'Université Pierre et Marie Curie (Paris VI). Elle est entrée au CEA en 1995 et a travaillé dans le domaine de la sûreté nucléaire/démantèlement à Fontenay et à la DEN avec un passage au ministère de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation et au cabinet du Premier ministre, François Fillon.



■ Laurence Piketty CEA Godart/CEA

• **Février 2019 :**

le pôle de compétitivité « Route des lasers et des hyperfréquences » labélisé pour la « phase IV »

Bravo au pôle de compétitivité néo-aquitain ALPHA-RLH, présidé par Jean-Pierre Giannini, qui vient d'être labélisé sans clause suspensive pour la phase IV 2019-2022 des pôles de compétitivité ; cela traduit le fort dynamisme et le très bon bilan du pôle : en 14 ans, 92 start-up, plus de 2500 emplois créés, 500 projets financés à hauteur de 850 M€ dont 50% d'argent publique.



• À compter du **10 février 2019**, Monsieur **François GELEZNIKOFF** est reconduit dans ses fonctions de directeur des applications militaires. Ce mandat prendra fin au plus tard le 31 décembre 2019.



■ François Geleznikoff CEA Godart/CEA

• **Visites importantes**

Mercredi 7 novembre 2018 :

François JACQ, Administrateur Général du CEA

Lundi 3 décembre 2018 :

Nathalie DELATTRE, Sénatrice de la Gironde (Nouvelle Aquitaine)

Vendredi 1^{er} février 2019 :

Général MICHEL, Commandant la Région de gendarmerie pour la zone de défense et de sécurité Sud-Ouest

Lundi 25 février 2019 :

Martin BOUYGUES, PDG de BOUYGUES et M. **THIERRY Breton**, PDG de ATOS et ancien ministre

Le carnet

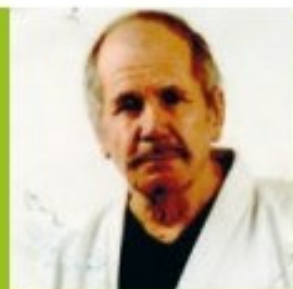
ADHÉSIONS

Janvier 2019 Hubert DICK
Février 2019 Anne-Marie BUFFENOIR

DÉCÈS

Janvier 2019 Jacques RENAUD
Février 2019 Serge RABEYROLLES

Le Président et les membres de l'association renouvellent à leur famille leurs plus sincères condoléances.



Notre ami **Christian Clastres**, nous a communiqué ce poème en hommage au personnel de l'établissement où il est soigné.

Dans leurs blouses blanches

Avec une patience d'ange

Ces dames soignantes
et aide-soignantes

Pénètrent dans votre chambre

Avec une voix rassurante et émouvante

Avec des paroles envoûtantes

Des gestes magiques et

Des potions miraculeuses ;

Généreuses, elles apportent
dans votre cœur

Des sentiments de bonheur

Christian Clastres,
le 17 décembre 2018

• Solutions mots croisés

5	3	D	Y	M		S	B	S	S	X
	I	R	L	I	N	O	I	B	I	XI
S	T	M	I	S	O	I	S	M		III
2	O				R	N	I	S	P	IIA
3	R	d		3	T	O			L	IV
	W	P	O	N		2	N	R	D	A
1	V	M	3	L	V	T	I	N	P	AI
O		2	T	N	S	L	I	M		III
4	X	3		3	A	P	O	B	L	II
S	3		3	C	I	A	M	R	S	I
01 6 8 2 9 5 4 7 1										

INITIATION à l'économie

En cette époque où l'économie gouverne l'essentiel de nos vies occidentales, justifie lois, règlements, taxes et impôts, génère pertes d'emploi et chômage, il est bien de revenir à quelques fondamentaux

Économie réelle, économie virtuelle (aussi désignée « financière »), laquelle donc favoriser, laquelle donc nous est nocive, laquelle donc nous est utile ? Il semblerait que la première gère la relation entre le travail productif et la richesse créée, que la seconde définisse l'art de « faire de l'argent avec l'argent ».

L'histoire suivante illustre la question, à vous de fabriquer la réponse.

Parabole :

Un riche touriste étranger entre à l'auberge d'un joli petit village. Il demande une chambre à l'aubergiste, lequel lui indique qu'il souhaite être payé d'avance parce qu'il a eu de mauvaises surprises avec des clients de passage. Le touriste lui donne 100 €, monte déposer son bagage dans la chambre, puis redescend pour aller visiter le village.

L'aubergiste en profite pour courir chez son garagiste chez qui il a une dette de 100 € depuis la dernière réparation de

sa voiture. Il règle sa dette et peut de ce fait récupérer son véhicule.

Le garagiste baisse le rideau de son atelier et s'en va trouver le boucher chez qui lui aussi a une dette de 100 € depuis la fête qu'il a organisée dans son jardin le mois dernier. Il donne 100 € au boucher et efface sa dette.

Le boucher se précipite à l'auberge où il a une ardoise de 100 € en souffrance. C'est avec plaisir que l'aubergiste prend les 100 € et raye de son carnet la dette du boucher.

C'est alors que le touriste revient, et avec un air légèrement désappointé indique que finalement le village n'est pas aussi joli qu'il l'espérait et que de ce fait il ne va pas rester.

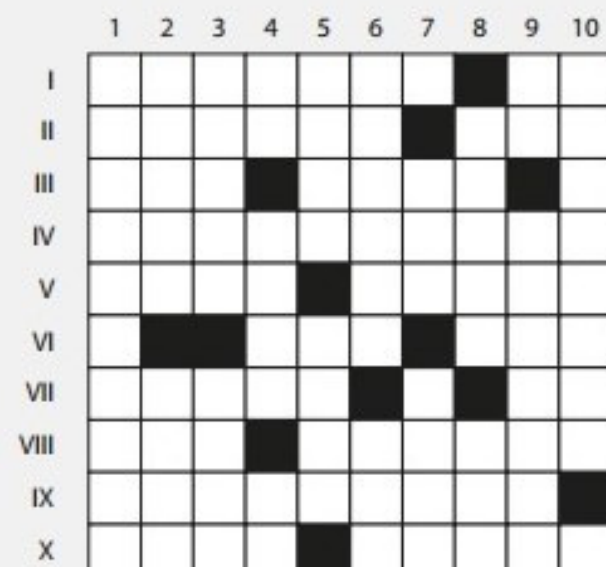
L'aubergiste, honnête commerçant, lui rend donc ses 100 €, le touriste s'en va.

Chacun s'est libéré de ses dettes, le touriste n'a rien perdu. Où est l'erreur ? Économie réelle, économie virtuelle ?

Je vous laisse cogiter, satisfait de vous avoir initié à l'économie humoristique.

MOTS CROISÉS

Proposés par Robert GRANET



- I - Il y en avait plusieurs au CESTA - Suit un docteur
- II - Au change les hommes en animaux - Un du premier I
- III - Une vache fait ça depuis longtemps - Sans nous il voyagerait à vide
- IV - Ne peut pas avoir un bon et un mauvais côté -
- V - Divin repas - l'Européen des musulmans
- VI - la joie de notre voisin du dessous - lettres à problèmes
- VII - Notre entreprise n'y ressemble pas vraiment - Cardinaux opposés
- VIII - Régime social très indépendant - Réacteur de Saclay jusqu'en 2015
- IX - Ils nient la virginité de Marie
- X - Nous en avons rempli Albion - Orages sans O

- 1 - Un autre du premier I
- 2 - Cet écarteur n'est pas landais - Il n'y en a plus à Albion
- 3 - Dans un fauteuil - Un centre DAM ou plutôt MAD
- 4 - Mieux qu'aperçu - Un pays de la région de l'île Longue - On peut tomber dessus
- 5 - Un jeune militaire la tête en bas - Le paon l'appelle
- 6 - Le nom générique des établissements DAM - Noble d'Albion
- 7 - Un prénom pour Monsieur - Un prénom pour Madame
- 8 - Des pommes de terre écrasées et renversées - Il y en a autour de Peggane
- 9 - Du passé - Un beau château près du Ripault
- 10 - Indument dépossédées

Le bureau de l'ARCEA-CESTA

Le bureau n'assure plus de permanence dans ses locaux du Cesta.
L'adresse officielle de l'association est :

Bernard MILTENBERGER
6, chemin Fouchet - 33650 LA BRÈDE
Courriel : bmiltten@aol.com



Le site Internet de l'ARCEA-CESTA

Vous trouverez sur le site ARCEA-CESTA toutes les informations utiles
et régulièrement mises à jour sur la vie de votre association :
<https://www.arcea-cesta.ovh/>

Le site Internet du bureau national de l'ARCEA :
<http://www.arcea-national.org>

Formalités à accomplir après un décès

Après décès, prévenir :

1. Les caisses de retraite

a. Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse
80, avenue de la Jallère
33053 BORDEAUX CEDEX

b. Pension de réversion
Adresser un courrier à HUMANIS avec tous les
documents justificatifs à
Madame Anne-Marie THÉRON
1 avenue du Général de Gaulle
95140 GARGES LES GONNESSES Cedex

2. Contrat décès AXA

Si le défunt a souscrit le contrat A.G. 1331 ou A.G. 3393
(Assurances Saint-Honoré) :

- écrire rapidement en joignant l'extrait de l'acte de décès à :
ARCEA - Bureau national
CEA/FAR (Bât. 76/3) 92265
FONTENAY aux ROSES CEDEX
- vous recevrez un imprimé à compléter ;
- en attendant :
- demandez un acte de naissance de l'assuré et un certificat
post-mortem à faire compléter par le médecin et un extrait
d'acte de naissance du ou des bénéficiaires désignés.
- faites les photocopies intégrales de toutes les pages
du livret de famille.

Ces documents seront à joindre à l'imprimé énoncé
ci-dessus.

3. ARCEA-CESTA

Prévenir le bureau de l'ARCEA-CESTA : voir ci-dessus.

4. Divers

Pensez à prévenir le notaire (si vous êtes propriétaire),
les banques, les Impôts, les assurances, etc.

Mutuelle HUMANIS NATIONALE

(ex SMAPRI
APRIONIS)



En cas d'hospitalisation
chirurgicale ou médicale,
pour obtenir une prise en charge, présentez votre
attestation de l'année en cours délivrée par la Mutuelle
Humanis Nationale.

Le bureau de l'ARCEA-CESTA vous rappelle que la
mutuelle HUMANIS a dans son contrat d'adhésion une
rubrique "frais d'obsèques".

Pour ceux d'entre nous qui ont opté pour l'option
2, ils peuvent prétendre à une allocation égale à
5% du plafond de la S.S. (soit environ 1 877 euros).
Cette somme est doublée pour l'option 3.

OPÉRATION SOLIDARITÉ ARCEA-CESTA

Si des problèmes de santé vous empêchent de faire
face aux difficultés de la vie quotidienne ou si, dans
votre entourage, vous connaissez un ancien collègue
qui se trouve dans une situation difficile ou confronté
à la solitude, qu'il soit ou non adhérent de notre
association, contacter une des trois personnes dont les
noms suivent :

- Bernard BAZELAIRE - Tél. : 06 85 05 34 31
Courriel : bazelaire.bernard@orange.fr
- Bernard MILTENBERGER - Tél. : 05 56 20 30 31
Courriel : bmiltten@aol.com
- Yves SCHMIDT - Tél. 06 73 49 49 02
Courriel : y-schmidt@orange.fr

Nous nous engageons à tout mettre en œuvre pour
trouver les solutions adaptées à vos problèmes dans la
mesure de nos moyens.